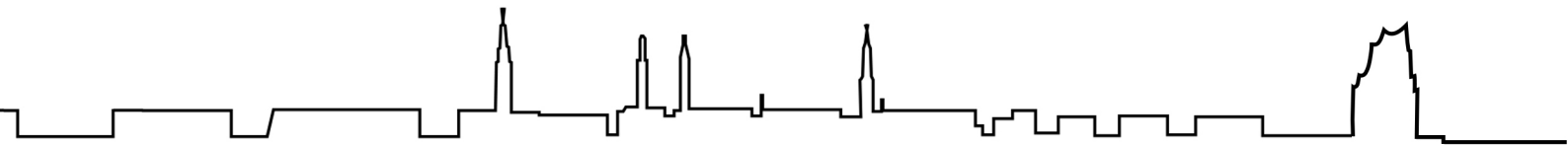


ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ
ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ HAFENCITY



Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Αθήνα 2018

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ. ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ HAFENCITY

Βρανά Κυριακή | Πάστρα Ελεάνα
Επιβλέπων: Κ. Σερράος

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Τομέας Ι

Περίοδος: Φεβρουάριος 2018

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	1
1. Πολεοδομικός σχεδιασμός	
1.1. Έννοια και Περιεχόμενο	3
1.2. Από την μεταπολεμική περίοδο στη μεταμοντέρνα εποχή: Στόχοι και πρακτικές	5
2. Το μεταβιομηχανικό αστικό τοπίο	11
2.1. Οι πόλεις στον παγκόσμιο χάρτη	13
2.2. Η παράμετρος της βιωσιμότητας στις πολιτικές για το σχεδιασμό του χώρου	25
3. Η Ευρωπαϊκή εμπειρία: Πολεοδομικός σχεδιασμός και σύγχρονες πολιτικές αστικής διακυβέρνησης.....	35
4. Η περίπτωση του HafenCity	
4.1. Αμβούργο: σύγχρονες ανάγκες, τάσεις και πολιτικές σχεδιασμού.....	43
4.2. Γένεση και ιστορικό του προγράμματος <i>Hafencity</i>	47
4.3. Στόχοι, διαδικασία και επιλογές του αστικού προγραμματισμού στο <i>Hafencity</i> . Στρατηγική και μεθοδολογία του εγχειρήματος.....	53
4.4. Masterplan: Σχεδιαστικές κατευθύνσεις	59
5. Συμπεράσματα	109
Επίλογος	117
Βιβλιογραφία.....	119

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην εν λόγω εργασία πραγματευόμαστε το ζήτημα του πολεοδομικού σχεδιασμού, τις σύγχρονες πολιτικές και πρακτικές, για τον αστικό σχεδιασμό στην Ευρώπη.

Με αφορμή την όξυνση των κοινωνικών προβλημάτων και αντιθέσεων, την κλιματική αλλαγή και το νέο οικονομικό τοπίο στο οποίο οι πολεοδομικές παρεμβάσεις αναπτύσσονται, ωθούμαστε στην αναζήτηση των σταθερών εκείνων που οφείλει να λάβει υπόψιν του ο πολεοδομικός σχεδιασμός σήμερα. Καλούμαστε λοιπόν να μελετήσουμε το θεωρητικό υπόβαθρο πάνω στον οποίο στηρίζονται οι πολεοδομικές πρακτικές, με σκοπό να αντεπεξέλθουν στις σύγχρονες ανάγκες.

Μέσα από μία σύντομη αναφορά στην ιστορική εξέλιξη των πολεοδομικών πρακτικών από τον 19ο αιώνα μέχρι σήμερα, σε άμεση σχέση με το κοινωνικό και οικονομικό υπόβαθρο της κάθε περιόδου, φτάνουμε στον 21ο αιώνα, και στην αναθεώρηση των στόχων του σχεδιασμού των νέων πόλεων.

Ο 21^{ος} αιώνας είναι ο αιώνας των αλλαγών, των εξελίξεων στην κοινωνία, την οικονομία και τον χώρο. Σε μία εποχή που εντείνεται η ανταγωνιστικότητα μεταξύ των πόλεων, ο πολεοδομικός σχεδιασμός έρχεται να αντιμετωπίσει νέες προκλήσεις και προοπτικές. Νέα δεδομένα που απορρέουν από μία παγκοσμιοποιημένη κοινωνία της πληροφορίας, της τεχνολογικής εξέλιξης, της πολυ-πολιτισμικότητας και των μεταμοντέρνων κοινωνικών σχηματισμών, του βιώσιμου σχεδιασμού των πόλεων και της πράσινης ανάπτυξης. Πληθώρα παραδειγμάτων στον ευρωπαϊκό χώρο έρχονται να αποδείξουν με φιλόδοξα πολεοδομικά έργα ότι η αλλαγή αυτή έχει πρακτική εφαρμογή, τοποθετώντας τις πόλεις αυτές στη θέση των πλέον ανταγωνιστικών κέντρων της Ευρώπης.

Όσον αφορά λοιπόν την έρευνά μας, σκοπός είναι μία εκτενής αναφορά και ανάλυση του θεωρητικού υποβάθρου του σχεδιασμού, της διαμόρφωσης των στόχων και κατευθυντήριων αρχών για τις οργανωμένες οικιστικές

αναπτύξεις. Στη συνέχεια, με μία συνοπτική αναφορά σε πολεοδομικά πειράματα που λαμβάνουν χώρα σε πόλεις της Ευρώπης, όπως για παράδειγμα στη Βαρκελώνη και την Κοπεγχάγη, εισαγόμαστε στο σύγχρονο Ευρωπαϊκό τοπίο.

Το κύριο θέμα ενασχόλησης της εργασίας μας, ωστόσο, αποτελεί η ανάπτυξη ενός νέου ευρέος προγράμματος οργανωμένης οικιστικής ανάπτυξης, γνωστό ως HafenCity. Αποτελεί το μεγαλύτερο project αστικής ανάπτυξης στην Ευρώπη, ένα πείραμα σε δυναμική εξέλιξη, η υλοποίηση του οποίου πραγματοποιείται με γοργούς ρυθμούς. Ως τμήμα της παλιάς λιμενικής ζώνης, που γειτνιάζει με το ιστορικό κέντρο του Αμβούργου, έχει σαν στόχο την προσέλκυση ποικίλων αστικών χρήσεων, επιδιώκοντας να αποτελέσει το νέο αστικό κέντρο της πόλης. Η εξέταση, λοιπόν, της παραπάνω μελέτης πραγματοποιείται σε πολεοδομικό επίπεδο, κυρίως από λειτουργική σκοπιά, με παράλληλες βέβαια αναφορές στους οικονομικούς παράγοντες που επηρεάζουν την εξέλιξη των μηχανισμών ανάπτυξης και τις βασικές επιλογές σχεδιασμού.

Με βάση λοιπόν όσα προαναφέρθηκαν, προσπαθούμε μέσω του εγχειρήματος του HafenCity, να εξετάσουμε τις στρατηγικές και τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται για τη σύνθεση ενός καινοτόμου αστικού τοπίου που εξυπηρετεί τις ανάγκες της πόλης σε τοπικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Με πρακτικές που μπορεί να αποτελέσουν κίνητρο για την ανάδυση νέων αστικών τοπίων, θέτοντας τις βάσεις για τις πόλεις του αύριο.

1. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

[1.1]

Έννοια και Περιεχόμενο

Πολεοδομικός Σχεδιασμός (Urban Planning ή City Planning ή Town Planning), ορίζεται ως η θεωρία¹ που έρχεται να προτείνει λύσεις σε προβλήματα μεγέθους πόλης. Καλύπτει μία σειρά από πολιτικές και παρεμβάσεις οι οποίες έχουν μια κοινή συνισταμένη: αποσκοπούν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής και στην ανάπτυξη της πόλης. Πρόκειται για κοινωνική πρακτική που διαμορφώθηκε ως απάντηση στα προβλήματα των πόλεων και ως ορθολογική διαδικασία με σκοπό τη διαχείριση των επιμέρους πολιτικών της πόλης και γενικότερα της αστικής ανάπτυξης. Ζητούμενο του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι η δημόσια παρέμβαση στην ανάπτυξη της πόλης μέσα από τη διαμόρφωση στρατηγικών για την αστική ανάπτυξη, τη χωρική οργάνωση, τις χρήσεις γης, τη ρύθμιση και τον έλεγχο της χωροθέτησης δραστηριοτήτων και τη μορφή τους.

Η πορεία του Πολεοδομικού Σχεδιασμού έχει ιστορία τα τελευταία 150 χρόνια, από την περίοδο των μεγάλων παρεμβάσεων του Haussmann (1853) (Βασενχόφεν, 2012). Ο Ισπανός αρχιτέκτονας και πολεοδόμος Cerda, στην πρώτη συστηματική ίσως διατύπωση μιας θεωρίας σχεδιασμού, κάνει λόγο το 1867 για μία νέα μορφή σχεδιασμού, όπου οι λέξεις «ταξινόμηση» και «σύστημα» αποτελούν βασικές έννοιες (Βασενχόφεν, 2012). Οι ιδιαίτερες συνθήκες, ωστόσο, που προκύπτουν μετά τη δεκαετία του '50 ωθούν (αναγκάζουν) τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό να αντιμετωπίσει σύνθετες κοινωνικές σχέσεις και να επιλύσει σημαντικές ανάγκες που προκύπτουν εκείνη την περίοδο, καθιστώντας την εύρεση και χάραξη αυτών των λύσεων ακόμα δυσκολότερη. Εκεί που στόχος ήταν η εξασφάλιση κατοικίας και δημόσιας υγιεινής, εισάγονται συστήματα ολοκληρωμένα

[1] Όπως αναφέρει ο Αραβαντινός (2007), η θεωρία της πολεοδομίας αποσκοπεί στην ταξινόμηση, περιγραφή, εξήγηση και πρόβλεψη των φαινομένων του τομέα που έχει εφαρμογή.

[2] 'Ο πολεοδομικός σχεδιασμός, έστω και αν είναι «φυσικός», έχει διαστάσεις που ευρύτερες από τις καθαρά χωρικές' (Αραβαντινός, 2007: 44).

με τη μορφή κοινωνικών κατοικιών που αποτέλεσαν το πλαίσιο της παρέμβασης του κράτους- πρόνοιας στην αστική ανάπτυξη.

Μία από τις πρακτικές του πολεοδομικού σχεδιασμού και επίκεντρο ενδιαφέροντος των πολεοδομικών σχεδίων, είναι η ρύθμιση των χρήσεων γης. Ο σχεδιασμός των χρήσεων γης που καθιερώθηκε την περίοδο αυτή, συνδέθηκε με την παράδοση του φυσικού σχεδιασμού². Η οργάνωση των λειτουργιών με τη μορφή του zoning, η δημιουργία των Νέων Πόλεων και η συγκράτηση της αστικής εξάπλωσης μέσω των πράσινων ζωνών όπως σε περιοχές της Μ. Βρετανίας, αποτελούν ένα σύνολο ισχυρών ιδεών χωρικής οργάνωσης των πολεοδομικών αυτών σχεδίων.

Κατά τις δεκαετίες του 1950, 1960 και 1970, κρίσιμες αλλαγές καθόρισαν το πλαίσιο λειτουργίας του πολεοδομικού σχεδιασμού των επόμενων δεκαετιών, επαναπροσδιορίζοντας τους στόχους και τις πρακτικές του. Αυτές εκφράστηκαν μέσω δύο κεντρικών τάσεων, αυτή της παγκοσμιοποίησης και του ανταγωνισμού καθώς επίσης της διαχείρισης της αστικής ανάπτυξης με τρόπους που είναι ταυτόχρονα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά βιώσιμοι. Έχοντας ως κοινές επιδιώξεις την κοινωνική ευημερία, την οικονομική αποδοτικότητα και της οικονομική ευημερία, έρχεται να καθορίσει τις στρατηγικές ανάπτυξης που θα καθορίσουν τη μορφή των νέων πόλεων στη σύγχρονη εποχή.

[1.2]

Από την μεταπολεμική περίοδο στη μεταμοντέρνα εποχή: Στόχοι και πρακτικές

Η αναφορά μας έχει σαν αφετηρία τον 19ο αιώνα, σημείο καμπής που έπαιται της Γαλλικής και Αμερικανικής επανάστασης, δημιουργώντας μια νέα τάξη πραγμάτων, σε όλες τις πτυχές της κοινωνικής ζωής και επηρεάζοντας τον τρόπο λειτουργίας και θεώρησης των επιστημών. Εξαίρεση φυσικά δεν αποτέλεσε η αρχιτεκτονική, ενώ για πρώτη φορά γίνεται λόγος για πολεοδομικό σχεδιασμό με την έννοια που γνωρίζουμε σήμερα (Ανδρικοπούλου et al., 2007). Τον αιώνα αυτό εμφανίζονται, λοιπόν, παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας, προτάσεις στην κατεύθυνση της συλλογικής κατοίκησης και τίθενται οι βάσεις για την άνθιση του μοντέρνου κινήματος στις αρχές του επόμενου αιώνα (Καρύδης, 2008).

Στις παρεμβάσεις του Hausmann στην πόλη του Παρισιού³ (1853) αποτυπώνεται μια προσπάθεια για τη δημιουργία δημοσίων χώρων, πλατειών, έργων υποδομών και δημόσιων κτηρίων. Αποτέλεσμα ήταν **η μετατροπή της μεσαιωνικής πόλης σε μια σύγχρονη μητρόπολη**, θέτοντας τη βάση για την πόλη με τη σημερινή έννοια.

Οι έντονες αλλαγές, στο τοπίο των πόλεων και ευρύτερα της αστικής ανάπτυξης, με τη βιομηχανία να καταλαμβάνει όλο και μεγαλύτερο χώρο εις βάρος της κατοικίας, οδήγησε στην ανάγκη εύρεσης νέων τρόπων οργάνωσης του αστικού χώρου, με κύριο γνώμονα την "επιστροφή στη φύση". Προτάσεις όπως του Howard με τις Κηπουπόλεις και του SoriaYMata της γραμμικής πόλης στη Μαδρίτη, κινούνται σε μία προσπάθεια αποτροπής της άναρχης μετακίνησης πληθυσμού από την ύπαιθρο στις πόλεις και παρουσιάζουν τρόπους συνύπαρξης των διάφορων λει-

[3] Αποτελεί μια από τις πρώτες προσπάθειες εφαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού στις ανεπτυγμένες χώρες της Δύσης. Παρόλα ταύτα, σύμφωνα με τον Καρύδη (2008), το κόστος και η βίαιη εκδίωξη των χαμηλότερων κοινωνικών στρωμάτων, με κατεδαφίσεις και άγρια καταστολή, έμειναν στην ιστορία ως στίγμα.

τουργιών της πόλης με την εκτεταμένη χρήση πρασίνου στον αστικό σχεδιασμό. Αποτελούν τις πρώτες προτάσεις που θίγουν ορισμένα από τα περιβαλλοντικά ζητήματα που θα κληθούν να αντιμετωπίσουν στο μέλλον οι μελετητές, πολλά από τα οποία διαιωνίζονται μέχρι τις μέρες μας.

Οι αρχές του 20^{ου} αιώνα χαρακτηρίζονται από μια περίοδο γενικευμένης κρίσης, τόσο οικονομικής λόγω της υπερ-συσσώρευσης κεφαλαίου, όσο και κοινωνικής λόγω της όξυνσης κοινωνικών αντιθέσεων και του έντονου ανταγωνισμού. Η περίοδος αυτή όμως, σηματοδοτείται και από την έντονη τεχνολογική πρόοδο. Ο **Φορντισμός**, η έννοια της μαζικής παραγωγής και τυποποίησης, κάνει την εμφάνισή του στη βιομηχανία, οδηγώντας την παραγωγή σε νέα μονοπάτια και συντελώντας στη μείωση του χρόνου και του κόστους παραγωγής. Η βιομηχανική αυτή κυριαρχία και οι νέες αρχές οργάνωσης της ζωής που επέφερε, έθρεψαν προβληματισμούς στους οποίους η αρχιτεκτονική και πολεοδομία βασίστηκε για την επαναδιατύπωση των στόχων και των πρακτικών της.

Κύριος εκφραστής της νέας λειτουργικής θεωρίας ήταν το κίνημα του Μοντερνισμού που στηρίζει την αναζήτηση λύσεων, σε πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό επίπεδο, στη διεξοδική επιστημονική ανάλυση. Οι εκπρόσωποι του νέου ρεύματος κατέκριναν την "παραδοσιακή πόλη", πιστεύοντας ότι οι πόλεις δεν είχαν αναπτυχθεί αρμονικά. Η δυναμική - τυχαία οργάνωσή τους οδηγούσε σε χάος, συγκρούσεις χρήσεων και τελικά υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον, στο οποίο απέδιδαν και την εμφάνιση κοινωνικών προβλημάτων.

Η *λειτουργικότητα* είναι μία έννοια που καθόρισε τις πολεοδομικές πρακτικές του μεσοπολέμου. Ως άμεση αντίδραση στις συνθήκες ζωής που είχε δημιουργήσει ο 19ος αιώνας, η λειτουργική πολεοδομική οργάνωση θεωρήθηκε αναγκαία προκειμένου να παραχθεί ένα πιο ανθρώπινο περιβάλλον διαβίωσης στις πόλεις. Διατυπώθηκε και η άποψη ότι η πολεοδομία καλύπτει τέσσερις λειτουργίες: **την κατοικία, την εργασία, τον ελεύθερο χρόνο και την κυκλοφορία**. Η πεποίθηση ότι υπό το νέο αυτό σχεδιασμό και οργάνωση του χώρου θα επιλυθούν όλες οι κοινωνικές ανισότητες, καθώς επίσης οι προθέσεις για διατήρηση των τιμών των κατοικιών σε χαμηλά επίπεδα μέσω της αναζήτησης των ελάχιστων διαστάσεων ενός χώρου καθημερινής χρήσης, ήταν από τους βασικούς στόχους

των προτάσεων όπως σε αυτά των εφαρμοσμένων παραδειγμάτων στη Μ. Βρετανία, την Αυστρία και τη Γερμανία.

Καθοριστικότερο σημείο για το μοντέρνο κίνημα υπήρξε το *IV CIAM*, η **χάρτα της Αθήνας**, που έλαβε χώρα το 1933 και διαμόρφωσε το όραμα για τη *μοντέρνα πόλη*, με έμφαση μεταξύ άλλων στον χαρακτηριστικό απόλυτο διαχωρισμό χρήσεων γης και λειτουργιών (κατοικία, εργασία, αναψυχή, κυκλοφορία) μέσω της ζωνοποίησής τους (zoning). Η απομόνωση των λειτουργιών μέσω του σχεδιασμού με βάση το zoning είχε σαν στόχο να απαλλάξει την πόλη από τα δεινά της βιομηχανικής εποχής και την ανάμειξη της κατοικίας με τη βιομηχανία, καθώς επίσης να επιβάλλει μια λειτουργική τάξη απέναντι στο χάος των επιδιώξεων της αγοράς, της κερδοσκοπίας και της παράδοσης.

Συνοπτικά, οι αρχές σχεδιασμού που υιοθετήθηκαν την περίοδο του Μεσοπολέμου, τα γνώριμα εκείνα στοιχεία των περισσότερων πόλεων του σήμερα, τα προβλήματα των οποίων καλούμαστε να επιλύσουμε είναι τα εξής: η τυποποίηση, που οδήγησε στην πανομοιότυπη επανάληψη στοιχείων στο χώρο, το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο που υποχρέωνε τη χρήση του αυτοκινήτου, η αραιή δόμηση και ο αυστηρός καθορισμός του πληθυσμού της κάθε οικιστικής ενότητας, η οργάνωση των χρήσεων σε ζώνες, στερούν από την πόλη όλα αυτά τα στοιχεία που την ορίζουν ως πόλη (Burdett, BBC World Service in 2010, aldorossi) καθιστώντας την ένα άψυχο σώμα.

Πλήθος εφαρμογών των αρχών του *Μοντέρνου Κινήματος*⁴ παρατηρούνται την περίοδο 1945-1970. Οι ανεπτυγμένες δυτικές χώρες, υπό το πρίσμα της συνεχούς ανάπτυξης της βιομηχανίας και των υπηρεσιών, προβαίνουν σε έντονες διαδικασίες παραγωγής και ανάπτυξης με στόχο το «κοινό καλό», κάτω από την κυριαρχία των αρχών του *Κοινωνικού Κράτους* (Μαντουβάλου, χ.χ.). Οι πόλεις, λόγω των οξυμένων κοινωνικών προβλημάτων του μεσοπολέμου και κάτω από έντονες ιδεολογικές πιέσεις, με άξονα την παραγωγή κατοικίας, προβαίνουν στη δημιουργία νέων πόλεων (Καρύδης, 2008) με χαρακτηριστικό τους την οργανωμένη δόμηση κατοικιών.

Η πολιτική των νέων αυτών πόλεων, με τον ορισμό *δορυφόρες* (Καρύδης, 2008), όπως εκφράστηκε κυρίως σε Αγγλία και Γαλλία, αναπαράγο-

[4] 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).

ντας τα πρότυπα των μοντέρνων πόλεων, εκτός από κάποιες εξαιρέσεις (Κρύδης, 2008), εξαπλώνονται στον Ευρωπαϊκό χώρο, καταστρέφοντάς τον σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος.

Χαρακτηριστικό της έντονης οικοδομικής δραστηριότητας της περιόδου αυτής είναι η καθολική κρατική παρεμβατικότητα στις διαδικασίες του πολεοδομικού σχεδιασμού, κάτι που τέθηκε σε έντονη αμφισβήτηση την περίοδο μετά το 1970, ακόμα και στον έλεγχο των διαδικασιών της αστικής ανάπτυξης όπως με την εφαρμογή των “green belts” στη Μεγάλη Βρετανία (Καρύδης, 2008).

Η χωροταξία και η πολεοδομία, οι οποίες πλέον εδραιώνονται ως ιδιαίτερα επιστημονικοί κλάδοι και ακαδημαϊκές ειδιεύσεις, οργανώνονται κάτω από τη θέσπιση ενός εργαλείου χωροταξικού σχεδιασμού, του **Γενικού Πολεοδομικού Σχδίου** (Ανδρικοπούλου et al., 2007), υποδεικνύοντας έναν ορθολογιστικό τρόπο παραγωγής του χώρου, σχεδόν με στοιχεία γραφειοκρατικού χαρακτήρα, κάτι το οποίο τέθηκε επίσης σε αμφισβήτηση τα επόμενα χρόνια.

Το αποτέλεσμα υπήρξε αμφιλεγόμενο, ενώ οι αρχές του κινήματος γνώρισαν έντονη κριτική, ήδη από τη δεκαετία του 1960 και μετά (Σημαιοφορίδης, 2003). Όπου εφαρμόστηκαν τα νέα παραδείγματα πόλεων, εξασφάλισαν μεν υγιεινότερες συνθήκες κατοίκησης και περισσότερους ελεύθερους χώρους, ωστόσο ο σχεδιασμός της πόλης ως συνόλου επιμέρους αυτόνομων ενοτήτων και ο διαχωρισμός των λειτουργιών, οδήγησε στον κατακερματισμό του χώρου και αποδείχθηκε ανεπαρκής σε κοινωνικό επίπεδο.

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 διείσδυσή του στην ύπαιθρο. Οι αποστάσεις μεταξύ των ζωνών κατοικίας και των χώρων εργασίας αυξήθηκαν, επιβάλλοντας πολύωρες μετακινήσεις για τους εργαζόμενους και σε πολλές περιπτώσεις την αυξημένη χρήση ιδιωτικών μέσων μεταφοράς. Η πετρελαϊκή/ενεργειακή κρίση της δεκαετίας του 1970 και η ανάδυση των ασιατικών βιομηχανιών, μαζί με την ολοένα αυξανόμενη ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα περιβάλλοντος οδήγησαν στη σταδιακή ενδυνάμωση της τάσης

επανεξέτασης των θέσεων εργασίας στον αστικό ιστό, με στόχο τη μείωση της χρονο-απόστασης από τους χώρους κατοικίας. **Η πόλη της μεταβιομηχανικής εποχής είναι πλέον 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 διαβίωσης⁵.

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 μετατρέπεται 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, μάλιστα, αποδοτικότητα 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.

[5] Χαρακτηριστικά, ο Καρύδης (2008) αναφέρει παραδείγματα ανισοκατανομής πληθυσμού και δραστηριοτήτων που οδηγούν σε άμβλυση σχέσεων πόλεων, όπως της Cumbernauld και στη Γλασκώβη ή της κομητείας Cheshire και στην πόλη του Manchester

2. ΤΟ ΜΕΤΑΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ

Τα βαθιά διαρθρωτικά γεγονότα που χαρακτήρισαν τα δυτικοευρωπαϊκά αστικά τοπία κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, οδήγησαν στη σταδιακή κατάρρευση των κέντρων μαζικής παραγωγής, προκαλώντας σημαντικές μεταβολές στη δομή και λειτουργία των πόλεων, αλλά και στη μορφολογία του αστικού περιβάλλοντος (Γκούμα 2016).

Ως τέτοια κέντρα λειτουργούσαν οι μητροπόλεις και οι σημαντικές περιφερειακές πόλεις της δυτικής Ευρώπης και των ΗΠΑ, και κατά συνέπεια αποτέλεσαν τις περιοχές όπου η αποβιομηχάνιση άφησε τα πιο αισθητά ίχνη της. Η εγκατάλειψη της βιομηχανικής παραγωγής δημιούργησε στα κέντρα των πόλεων εκτεταμένες ζώνες που χαρακτηρίζονταν από ολοένα αυξανόμενη υποβάθμιση και κοινωνικό μαρασμό, ενώ οι ύστατες προσπάθειες για μία νέα εκβιομηχάνιση αυτών των περιοχών έπεφταν στο κενό.

Το μοντέλο της ευέλικτης συσσώρευσης ήρθε σε αντικατάσταση του φορντισμού, μέσα σε ένα περιβάλλον εντεινόμενης παγκοσμιοποίησης. Ο εκκολαπτόμενος τριτογενής τομέας ανταποκρινόταν στις νέες αστικές οικονομίες⁶ της μετανεωτερικής πόλης εκφραζόμενος σε δύο βασικές κατευθύνσεις: (α) αυτής των επιχειρήσεων παροχής οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και των εταιριών ή ιδρυμάτων υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, και (β) εκείνης των πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων (Γοσπονδίνη 2006).

Χωρική αντανάκλαση των νέων τάσεων ήταν η διαμόρφωση *επιλεκτικών συγκεντρώσεων* οικονομικών δραστηριοτήτων, χωροθετημένων διάσπαρτα μέσα ή κοντά στα αστικά κέντρα. Αυτές οι νησίδες οικονομικής παραγωγής (clusters) άρχισαν να λειτουργούν ως επιμέρους κέντρα μέσα στον υπάρχοντα ιστό, δημιουργώντας νέες σχέσεις οργάνωσης και σηματοδοτώντας με αυτόν τον τρόπο τη νέα λειτουργική και μορφολογική δομή των μεταβιομηχανικών πόλεων. Στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης των οικονομικών δραστηριοτήτων, τα εν λόγω επίκεντρα αποτέλεσαν την αφορμή μεγάλων έργων αναδόμησης ή ανάπλασης του αστικού τοπίου

[6] Σύμφωνα με τους McNeil και While (2001) οι νέες αστικές οικονομίες της μεταφορντιστικής εποχής οργανώνονται στην εξής τετραπλή τυπολογία:
α) οικονομίες συσσώρευσης,
β) οικονομίες της πληροφορίας και της γνώσης,
γ) τεχνολογίες,
δ) πολιτιστικές οικονομίες και οικονομίες ελεύθερου χρόνου.

με σκοπό την ενίσχυση της συμβολικής εικόνας της πόλης και τη δημιουργία ενός επενδυτικά ελκυστικού σε παγκόσμιο επίπεδο αστικού περιβάλλοντος. Σύμφωνα με τη Γοσπονίδη (2006), άρχισε, έτσι, να δημιουργείται ένα νέο διεθνές πρότυπο στη σχέση μεταξύ αστικής οικονομικής ανάπτυξης και αστικού τοπίου, το οποίο κατέστησε τον αστικό και αρχιτεκτονικό σχεδιασμό μέσο προσέλκυσης του κεφαλαίου.

Με τις αστικές δραστηριότητες να διασυνδέονται ολοένα και περισσότερο σε πολλαπλά επίπεδα, **ο χωρικός σχεδιασμός 'στρέφεται από μία κανονιστική και διοικητική πρακτική σε μία περισσότερο διαπραγματευτική προσέγγιση με στρατηγικό χαρακτήρα'** (Ανδρικοπούλου κ.α. 2007: 36). Στο πλαίσιο ενός μεταβαλλόμενου περιβάλλοντος που καθορίζεται από την συνεχή παγκοσμιοποίηση, ο νέος πολεοδομικός προγραμματισμός λειτουργεί ως συντονιστής των αστικών σχέσεων και επιδιώκει να βρει πολιτικές που θα εξασφαλίσουν τη βιωσιμότητα των πόλεων. Αυτές λοιπόν οι δύο συνθήκες -της παγκοσμιοποίησης και της βιωσιμότητας- θα μελετήσουμε παρακάτω ως καθοριστικούς παράγοντες στην ανάπτυξη των σύγχρονων πόλεων.

[2.1]

Οι πόλεις στον παγκόσμιο χάρτη

Αστική Ανταγωνιστικότητα

Νέες, λοιπόν, συνθήκες όπως η οικονομική και κοινωνική παγκοσμιοποίηση, η πορεία προς την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών, τα ισχυρά μεταναστευτικά ρεύματα και η δημιουργία πολυπολιτισμικών κοινωνιών (Γοσπονδίνη 2007) οδήγησαν στον επαναπροσδιορισμό των σχέσεων των πόλεων και στην ανάδυση ενός δυναμικού αστικού δικτύου. Ως αποτέλεσμα της διεθνοποίησης των αγορών, οι πόλεις έπαψαν να λειτουργούν ως ένα σταθερό χωρικό-κοινωνικό μωσαϊκό (Καλέργης 2016), αλλά αντιθέτως κατευθύνθηκαν προς τη διαμόρφωση ευέλικτων ιεραρχιών που χαρακτηρίζονται από σύνθετες σχέσεις συνεργασίας και ανταγωνισμού.

Ταυτόχρονα, σημαντικές επιπτώσεις στην οικονομική και κοινωνική γεωγραφία των ευρωπαϊκών πόλεων είχε η κατάργηση παραγόντων όπως η γεωγραφική θέση, οι υποδομές, η εγγύτητα στις πρώτες ύλες κ.λπ. που παραδοσιακά επηρέαζαν τον τόπο εγκατάστασης των επιχειρήσεων (Γοσπονδίνη και Μπιεράτος, 2006; Γκούμα, 2016). Η αυξημένη ικανότητα του κεφαλαίου να μετακινείται κατέστησε τις πόλεις εναλλακτικές θέσεις (Γοσπονδίνη 2007) εγκατάστασης των παραπάνω, και κατά συνέπεια τις τοποθέτησε σε ένα περιβάλλον συνεχούς ανταγωνισμού και αυτο-προώθησης προκειμένου να εξασφαλίσουν την επένδυση κεφαλαίων. Στο πλαίσιο των νέων οικονομικών συνθηκών, σκοπός των αστικών κέντρων γίνεται η ισχυροποίηση της παρουσίας τους μέσα σε αυτό το ενιαίο δυναμικό δίκτυο, καθώς η οικονομική τους ανάπτυξη εξαρτάται άμεσα από τη δυνατότητα

[7] Η έννοια της αστικής ανταγωνιστικότητας διατυπώθηκε στις πολεοδομικές προσεγγίσεις των δεκαετιών 1980 και 1990, όπου δόθηκε έμφαση στην πρόωθηση της οικονομικής δυναμικής των πόλεων (Μεταξάς & Αυγερινού, 2004).

προσέλκυσης του κεφαλαίου. Μέσα σε αυτόν τον αγώνα αυτο-ανάδειξης, οι πόλεις μετατρέπονται σε εμπορεύσιμα αγαθά θέτοντας ως βασικό στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους⁷.

Συμβαδίζοντας με τις επιτάξεις της οικονομικής διεθνοποίησης, η αστική διακυβέρνηση στράφηκε αντίστοιχα προς πολιτικές που διασφαλίζουν το υψηλό επενδυτικό προφίλ των πόλεων. Η επίτευξη αυτού επιδιώκεται είτε με την ενίσχυση της οικονομικής τους ελκυστικότητας (μειωμένη φορολογία, μεταφορικές υποδομές υψηλής ποιότητας, εγκαταστάσεις μειωμένου κόστους κ.ά.) είτε με τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου. Οι νέες πολεοδομικές στρατηγικές, εναρμονιζόμενες με τις ιδιαίτερες χωρικές απαιτήσεις του επενδυτικού κεφαλαίου για περιβάλλοντα υψηλής επιχειρηματικής, παραγωγικής και κοινωνικής ποιότητας (Καλέργης 2016) καθώς και με τις αναζητήσεις του μεταμοντέρνου επισκέπτη-περιηγητή (Γοσπονδίνη 2006), επιχειρούν τη δημιουργία συμβολικών αστικών τοπίων αίγλης, εξουσίας και ανάπτυξης (Γοσπονδίνη και Μπιεράτος 2006). Έτσι, η αναβάθμιση των συνθηκών του αστικού περιβάλλοντος, προκειμένου να ανταποκρίνεται στους παραπάνω παράγοντες, εστιάζει αφενός στον εκσυγχρονισμό των δικτύων και υποδομών τεχνολογίας, επικοινωνιών και μεταφορών, αφετέρου στην ενίσχυση της εικόνας της πόλης και της ταυτότητας του τόπου. Στο πλαίσιο του εντεινόμενου ανταγωνισμού των πόλεων, ο αστικός σχεδιασμός και η αρχιτεκτονική φαίνεται να επιτελούν ένα νέο ρόλο λειτουργώντας ως εργαλεία αστικής οικονομικής ανάπτυξης.

Υπό αυτές τις συνθήκες, οι δυτικοευρωπαϊκές μητροπόλεις και μεγάλες πόλεις της μεταβιομηχανικής εποχής ήδη από τη δεκαετία του 1980 ξεκίνησαν να εκμεταλλεύονται τη δυναμική του καινοτόμου σχεδιασμού, επενδύοντας σε μεγάλα έργα που στοχεύαν στη μεγιστοποίηση της ελκυστικότητάς τους. Σε ορισμένες περιπτώσεις, αστικές αναπλάσεις εφαρμόστηκαν σε φθίνουσες βιομηχανικές ζώνες στο κέντρο των πόλεων (inner city) ή σε ανενεργά λιμάνια και χώρους μεταφόρτωσης, μετατρέποντας αυτές τις περιοχές σε επιχειρηματικά πάρκα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιων παρεμβάσεων αποτελεί η επανάχρηση των εγκαταλειμμένων λιμενικών εγκαταστάσεων στο Λονδίνου, των Docklands, ενώ το επιχειρηματικό κέντρο της La Defense, στην ευρύτερη περιοχή του Παρι-

σιού, αποτελεί την πρώτη επιχειρηματική συνοικία της Ευρώπης.



ΕΙΚ. 1: Docklands, Λονδίνο '60



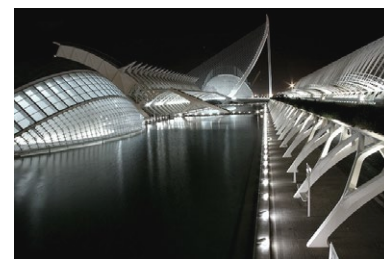
ΕΙΚ. 2: Docklands, Λονδίνο '90



εικ. 3: La Defence, Παρίσι

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90, η λογική των επιχειρηματικών κέντρων ενισχύθηκε με τη γενικότερη μεταστροφή των πολιτικών ρύθμισης των χρήσεων γης προς τη χωροθέτηση των μεταβιομηχανικών οικονομικών δραστηριοτήτων σε *εντοπισμένους χωρικούς θύλακες* (clusters) μέσα στον αστικό ιστό. Οι δημιουργικές αυτές νησίδες προωθούνται από την πρότυπη μορφολογία και τον πρωτοποριακό σχεδιασμό, λειτουργώντας ως τοπόσημα και προσελκύοντας πολυεθνικές εταιρίες παροχής οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου καθώς και εταιρίες ή ιδρύματα υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας (Γοσπονδίνη 2006). Τέτοιες δομές δημιουργούν **νέα οικονομικά επίκεντρα** μέσα στην πόλη, συστήματα αλληλοεξαρτώμενων δραστηριοτήτων με οριζόντιες και κάθετες διασυνδέσεις (Γκούμα 2016) τα οποία εκμεταλλεύονται τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της γειννίας των εγκαταστάσεων, όπως τα εσωτερικά δίκτυα ανταλλαγής γνώσης, η κοινή χρήση υποδομών, η δευτερογενής γνώση από πανεπιστημιακά και ερευνητικά ιδρύματα, η ευέλικτη στελεχιακή κινητικότητα κ.ά., προκειμένου να μεγιστοποιήσουν τα οικονομικά οφέλη της συγκέντρωσης των τριτογενών δραστηριοτήτων.

Η αναδιάρθρωση των διαδικασιών οικονομικής παραγωγής που συνόδευσε την αναζήτηση της μεταμοντέρνας επιχειρηματικής πόλης, οδήγησε στην αλλαγή των κοινωνικών πολιτιστικών πολιτικών. Κατά τον 20ό αι. οι πόλεις άρχισαν να επενδύουν στο μετασχηματισμό των τοπίων τους με γνώμονα την πολιτιστική ακτινοβολία. Σε συνδυασμό με την πολιτιστική κληρονομιά, οι πολιτιστικές δραστηριότητες αποτέλεσαν το μοχλό μεγέθυνσης της οικονομίας στις μεταμοντέρνες μητροπόλεις. Η δυναμική της πολιτιστικής ανάπτυξης χρησιμοποιήθηκε και χρησιμοποιείται ως μέσο εκσυγχρονισμού της οικονομικής βάσης των μεταβιομηχανικών πόλεων καθώς και ως εργαλείο αναβάθμισης της ποιότητας αστικής ζωής. Η κατασκευή του *New Trade Fair Hub* στο Μιλάνο από την ομάδα των αρχιτεκτόνων Zaha Hadid, Arata Isozaki, Daniel Libeskind και Pier Paolo Maggiora ή η δημιουργία της *Πόλης των Τεχνών και των Επιστημών* στη Βαλένθια σχεδιασμένη από τον Santiago Calatrava, αποτελούν χαρακτηριστικές τέτοιες περιπτώσεις. Υπό αυτό το πρίσμα, **ο πολιτισμός συστήνει τη νέα "βιομηχανία" των αστικών κέντρων** η οποία εκμεταλλεύεται όλες τις



ΕΙΚ. 4: Πόλη των Τεχνών και των Επιστημών, Βαλένθια



ΕΙΚ. 5: New Milan Trade Fair, Μιλάνο

[8] 'Στο πλαίσιο της εντεινόμενης προσπάθειας των πόλεων για ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους, απώτερος σκοπός των σύγχρονων πολεοδομικών πολιτικών γίνεται η ανάδυση νέων καταναλωτικών αστικών τοπίων' (Γοσπονδίνη 2006: 31), απευθυνόμενων στο διεθνές καταναλωτικό κοινό.

εκφάνσεις του πολιτιστικού και ψυχαγωγικού τομέα προκειμένου να παραγάγει νέα αστικά τοπία που θα ενισχύσουν τη συμβολική εικόνα της πόλης⁸. Στη μεταβιομηχανική κοινωνία, οι πολιτιστικές παραγωγικές δραστηριότητες αποτελούν τον καταλύτη των αστικών οικονομικών δημιουργώντας πόλους ανάπτυξης με διπτό ρόλο: αφενός προσφέρουν νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες προσανατολισμένες σε αυτήν την κατεύθυνση, αφετέρου λειτουργούν ως μέσο προώθησης της πόλης στο σύνολό της, τόσο προς το επενδυτικό κεφάλαιο όσο και προς το διεθνές καταναλωτικό κοινό.

Στις δημιουργικές αυτές νησίδες, ως αντανάκλαση των αρχών της μεταμοντέρνας πόλης και της επιστροφής στη μίξη των χρήσεων γης, συχνά η κυρίαρχη παραγωγική δραστηριότητα πλαισιώνεται από συμπληρωματικές οικονομικές και κοινωνικές χρήσεις όπως το εμπόριο, η ψυχαγωγία, τα γραφεία και κυρίως η κατοικία. Εξάλλου, μια τέτοια μίξη χρήσεων δημιουργεί ένα συνθετότερο και ελκυστικότερο τοπίο, διευρύνοντας τις παροχές του θύλακα και επομένως τις ομάδες χρηστών στις οποίες απευθύνεται. Η συγκέντρωση ολοένα και περισσότερων οικονομικών και πολιτιστικών προϊόντων στα clusters έχουν σαν αποτέλεσμα τη σταδιακή επέκτασή τους και την αύξηση της σημασίας τους ως παράγοντες διαμόρφωσης του μεταβιομηχανικού τοπίου αλλά και αναδιάρθρωσης της καθημερινής ζωής. Έτσι, οι μεταβαλλόμενες αυτές περιοχές, λογικό είναι να προσελκύουν το χρηματοδοτικό ενδιαφέρον τόσο δημόσιων όσο και ιδιωτικών φορέων, μεγαλύτερης ή μικρότερης εμβέλειας. Αυτοί -συχνά υπό το καθεστώς μιας εταιρικής σχέσης- επενδύουν στη διάπλαση ενός ιδιαίτερου χωρικού χαρακτήρα, μέσω προγραμμάτων αστικής ανάπλασης ή έργων αναδόμησης.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, ο πολεοδομικός σχεδιασμός στη μεταφορντική εποχή στρέφεται προς μία **κατεύθυνση συντονισμού των αστικών δραστηριοτήτων**. Πλέον, κοινός παρονομαστής των πολιτικών αστικής διακυβέρνησης αποτελούν αφενός ο συγχρονισμός των ποικίλων ομάδων χρηστών των πόλεων, αφετέρου ο προγραμματισμός των επιμέρους αποφάσεων και στρατηγικών για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας. Κατά συνέπεια, η λογική της πολεοδομίας μεταβαίνει από τις ολιστικές παρεμβάσεις που εφαρμόστηκαν κατά τις δεκαετίες του '50 και του '60, αλλά και από τις αντίστοιχες σημει-

ακές της δεκαετίας του '80, σε μία λογική αναπλάσεων που εκφράζονται ως τοπιακές ανασυντάξεις μεγάλης κλίμακας. Ταυτόχρονα, ο αστικός σχεδιασμός και η αρχιτεκτονική λαμβάνουν ένα νέο ρόλο στον κοινωνικό-οικονομικό και πολιτισμικό μετασχηματισμό των μεταβιομηχανικών αστικών τοπιών. Σε αντίθεση με το παρελθόν όπου τα προηγμένα αρχιτεκτονικά ευρήματα ήταν απόρροια της οικονομικής ευμάρειας, στις σύγχρονες πόλεις της δύσης **ο υψηλού επιπέδου σχεδιασμός λειτουργεί ως μοχλός οικονομικής μεγέθυνσης και ως ανταγωνιστική αιχμή**. Ενταγμένες στο ευρωπαϊκό και διεθνές περιβάλλον, οι πόλεις επιδιώκουν τον προσδιορισμό τους ως σημείων αναφοράς μέσα στο παγκόσμιο αστικό ψηφιδωτό. Επιχειρώντας τη διαφοροποίηση, τα αστικά κέντρα αναζητούν ισχυρούς τοπικούς συμβολισμούς στο παρελθόν αλλά και στην τρέχουσα πραγματικότητα, προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του παγκόσμιου αστικού περιηγητή. Έτσι, δύο ετερόκλητα στοιχεία -η πολιτιστική κληρονομιά και ο *avant-garde* σχεδιασμός- καταδεικνύονται ως τα κατεξοχήν εργαλεία των σύγχρονων κοινωνιών για την εδραίωση και ανάδειξη της ιδιαίτερης ταυτότητας του τόπου.

Ταυτότητα της Πόλης: η παράμετρος του City Marketing

Με την αναδιάρθρωση του διεθνούς status quo, οι πόλεις τοποθετήθηκαν στην παγκόσμια οικονομική, κοινωνική και πολιτισμική σκηνή, ενώ η αστική αναγνωρισιμότητα ανακηρύχθηκε ως το βασικό κριτήριο που υποδεικνύει την καταλληλότητα του τόπου για την ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας. Η τάση των πόλεων να κατασκευάζουν και να προωθούν την εικόνα τους ως καταναλωτικό αγαθό στην παγκόσμια αγορά, αποτυπώθηκε σε αστικές στρατηγικές βασιζόμενες στη συγκρότηση ισχυρής τοπικής ταυτότητας. Υπό αυτό το πρίσμα, η **δημιουργία και η χρήση επικοινωνιακών εργαλείων** γίνεται ολοένα και επιτακτικότερη για τις σύγχρονες πόλεις, στρέφοντας τις αστικές πολιτικές προς την ανάπτυξη ενός στρατηγικού μάρκετινγκ του τόπου.

Η έννοια του *χωρικού μάρκετινγκ* ή *μάρκετινγκ του τόπου*⁹ (place

[9] Ένας αντιπροσωπευτικός ορισμός για το μάρκετινγκ τόπου είναι ο εξής:

“Το μάρκετινγκ του τόπου αφορά στην διαδικασία σχεδιασμού ενός τόπου προκειμένου να ικανοποιήσει τις ανάγκες των αγορών ή ή στόχων στις οποίες απευθύνεται. Μπορεί να είναι επιτυχημένο όταν ικανοποιούνται δυο παράμετροι: α) οι επιχειρήσεις και οι κάτοικοι αποκτούν ικανοποίηση από την κατανάλωση των αγαθών και των υπηρεσιών που ο τόπος τους παρέχει και β) οι προσδοκίες των αγορών στόχων (επενδύσεις, επισκέπτες κ.α.) ικανοποιούνται, στο βαθμό που τα αγαθά και οι υπηρεσίες που τους παρέχει ο τόπος είναι και αυτά τα οποία επιθυμούν να λάβουν” (Μεταξάς και Αυγερινού, 2004; Οργαντζή, 2014, όπ. αναφ. στο Kotler, et al. 1999: 25)

marketing) άρχισε να εμφανίζεται κατά την δεκαετία του 1980 περιγράφοντας τις μεθόδους διαχείρισης και επικοινωνίας των αναδυόμενων αστικών τοπίων της μεταβιομηχανικής πόλης. Βέβαια, παρότι ο όρος χρησιμοποιείται μόνο τις τελευταίες δεκαετίες, το περιεχόμενό του δεν είναι πρωτόγνωρο για τα ευρωπαϊκά κέντρα. Τα αστικά περιβάλλοντα, όντας άρρηκτα συνδεδεμένα με τις οικονομικές δραστηριότητες, χαρακτηρίζονταν ανέκαθεν από την ανάγκη προσέλκυσης κεφαλαίου και από τη μόρφωση σύνθετων ανταλλακτικών σχέσεων μεταξύ ποικίλων οικονομικών ομάδων, με άλλα λόγια σχετιζόνταν με κάποιας μορφής αγορά. Έτσι, η ανάδειξη και προβολή μιας ελκυστικής, συχνά θεματικής, αστικής προσωπικότητας με σκοπό τη μεγιστοποίηση της οικονομικής σφαίρας επιρροής, αποτέλεσαν διακριτά στοιχεία των δυτικών πόλεων καθ' όλη την ιστορική τους πορεία (πχ. θεματική ταυτότητα των αναγεννησιακών πόλεων, εμφάνιση του όρου boosterism κατά τον 19ο αι.). Ωστόσο, το ενδιαφέρον συμπέρασμα εντοπίζεται στην συνειδητοποίηση αυτής της πρακτικής (Καλέργης 2016), δηλαδή στη μετάβαση προς την εσκεμμένη χρήση των μέσων του αστικού μάρκετινγκ για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, καθώς και στην επικείμενη ανάπτυξη και εξέλιξη των εργαλείων που αυτό προσέφερε.

Το μάρκετινγκ των πόλεων απευθύνεται κατά κύριο λόγο σε τρεις αγορές-στόχους: τις **επιχειρήσεις**, τους **επισκέπτες/τουρίστες** και τους **κατοίκους**, δηλαδή στις κινητήριες δυνάμεις των νέων αστικών οικονομιών. Πρόκειται για μια συνολική στρατηγική που υιοθετείται ευρέως από ολοένα και περισσότερους δήμους, περιφέρειες και κράτη παγκοσμίως, με σημείο εστίασης την προαγωγή της εικόνας της πόλης και την αναβάθμιση της θέσης της στην αστική ιεραρχία. Κατά τους Kotler et al. (1999), αυτό το προσδοκώμενο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα βασίζεται στις εξής τέσσερις στρατηγικές-ακρογωνιαίους λίθους αλλά και στον επιτυχημένο συνδυασμό αυτών:

- i) Σχεδιασμός (τόπος ως χαρακτήρας)
 - ii) Υποδομές (τόπος ως υπόβαθρο)
 - iii) Βασικές υπηρεσίες (τόπος ως πάροχος υπηρεσιών)
 - iv) Αξιοθέατα (τόπος ως ψυχαγωγία και αναψυχή)
- (Οργαντζή, 2014)

Εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι το μάρκετινγκ λειτουργεί ως ένα συνολικό στρατηγικό σχέδιο με απώτερο σκοπό την “πώληση” του τόπου στις προαναφερθείσες αγορές. Πρόκειται για μια μακροχρόνια διαδικασία, στην ανάπτυξη της οποίας αξιοποιούνται εργαλεία από διαφορετικά επιστημονικά πεδία όπως ο χωρικός σχεδιασμός, η κοινωνική και οικονομική γεωγραφία, η επικοινωνία κ.ά. (Καραχάλης, 2016) προκειμένου να αναχθούν τα προσφερόμενα προϊόντα του τόπου σε ανταγωνιστικές αιχμές.

Καθώς όμως, όπως αναλύθηκε και στην προηγούμενη ενότητα, η ανταγωνιστικότητα των πόλεων συνδέεται άμεσα με τη θετική τους εικόνα¹⁰, παράλληλα με το χωρικό μάρκετινγκ, αναπτύχθηκε μία ακόμη θεωρία: αυτή του *place branding*¹¹ (και κατ’ επέκταση του *city branding*¹²). Αν και συχνά αυτές οι δυο έννοιες ταυτίζονται, στην πραγματικότητα το *place branding* αποτελεί τμήμα της ευρύτερης διαδικασίας του μάρκετινγκ. Συγκεκριμένα πρόκειται για μια πρακτική εφαρμογή των πολιτικών προώθησης και, όπως γίνεται αντιληπτό από το όνομα του όρου, αφορά στις τεχνικές σήμανσης ενός τόπου. Η εφαρμογή της εν λόγω θεωρίας στην οντότητα μιας πόλης εκφράζεται ως επί το πλείστον με την κατασκευή και την προβολή μιας ισχυρής αστικής ταυτότητας, ικανής να λειτουργεί ως σήμα κατατεθέν της συγκεκριμένης περιοχής. Συνεπώς, βασίζεται ιδιαίτερα στη διάγνωση των μοναδικών χαρακτηριστικών ενός τόπου αλλά και στον οραματισμό της μελλοντικής επιθυμητής του εικόνας, προκειμένου να δημιουργήσει και να προωθήσει ένα ευρέως ελκυστικό αστικό προφίλ.

Οι μέθοδοι προώθησης της πόλης-χωρικού αγαθού εστιάζουν στη διαφοροποίηση του εκάστοτε αστικού περιβάλλοντος μέσω δύο βασικών κατευθύνσεων: της δημιουργίας επικέντρων και του εικονογραφικού διπόλου αρχιτεκτονική κληρονομιά-καινοτόμος σχεδιασμός. Καθώς το περιβάλλον των πόλεων αποτελεί πεδίο έκφρασης των κοινωνικών μετασχηματισμών, η ταυτότητα του τόπου σηματοδοτείται και καθιερώνεται από την παρουσία αντιπροσωπευτικών δομών και συμβόλων. Έτσι, η **παράδοση και η πολιτιστική κληρονομιά**, ως εκφραστές της κοινωνικής, οικονομικής και πολιτισμικής συνέχειας ενός τόπου, συχνά αξιοποιούνται από τις δημόσιες πολιτικές ως εργαλεία συναισθηματικής σύνδεσης του χώρου με τους χρήστες του, ενώ ταυτόχρονα τα ιστορικά τοπία λειτουργούν ως συλλογικά σημεία αναφοράς. Λειτουργώντας αντίρροπα, ο

[10] Σύμφωνα με τους Kotler, Haider και Rein (1993), η εικόνα των πόλεων είναι ένα σύνολο από πεποιθήσεις, ιδέες και εντυπώσεις που έχουν ή διαμορφώνουν οι άνθρωποι για την πόλη ή έναν συγκεκριμένο προορισμό. Η εικόνα της πόλης αντιπροσωπεύει μια απλουστευμένη μορφή όλων των υποθέσεων και πληροφοριών που συνδέονται με τα προαναφερθέντα. (Καραχάλης, 2016)

[11] Το *place branding* ορίζεται ως «η πρακτική της εφαρμογής της στρατηγικής της μάρκας και άλλων τεχνικών μάρκετινγκ και κλάδων στην οικονομική, πολιτική και πολιτιστική ανάπτυξη των πόλεων, των περιφερειών και των χωρών» (Οργαντζή, 2014: 13, όπ. αναφ. στο Ashworth & Kavaratzis, 2009)

[12] Το *city branding* αποτελεί μια εξειδικευμένη κατεύθυνση του *branding* τόπου, που αφορά στην κατασκευή επωνυμίας μιας πόλης.



εικ. 6: Πύργος του Άιφελ, Παρίσι



εικ. 7: Sydney Opera House,
Σίδνεϋ



εικ. 8: Ακρόπολη, Αθήνα

πρωτοποριακός σχεδιασμός εμφανίζεται σαν εξισορροπητική τάση στη διαμόρφωση του αστικού χαρακτήρα. Οι ευρωπαϊκές πόλεις επιλέγουν σύγχρονες εμβληματικές αρχιτεκτονικές μορφές και καινοτόμο αστικό σχεδιασμό για να ενισχύσουν τη φυσιογνωμία του χώρου και να δημιουργήσουν νέα αστικά μνημεία τόσο τοπικής όσο και διεθνούς εμβέλειας. Ο συγκερασμός των δύο αυτών αντιθετικών τάσεων έχει σαν αποτέλεσμα το σχηματισμό μιας πολύπλοκης και αντιφατικής αστικής μορφολογίας, στην οποία αποτυπώνονται οι επιδιώξεις του μεταφορντικού μοντέλου παραγωγής, με κυρίαρχη την **αναγωγή της αστικής εμπειρίας σε αξιοθέατο**.

Ως αποτέλεσμα, και δεδομένου ότι η χωρική ταυτότητα ενός τόπου αντιπροσωπεύει την αντίστοιχη κοινωνική, μέσα στα πλαίσια του city branding ενθαρρύνεται, μεταξύ άλλων, και η ενεργή δράση των πολιτών. Η συμβολή των κατοίκων της πόλης διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο όχι μόνο στον εντοπισμό και την αξιολόγηση των ιδιαίτερων στοιχείων μιας περιοχής μέσω της προσωπικής ανάγνωσης του αστικού χώρου, αλλά και στη διαμόρφωση των στρατηγικών προώθησης της φυσιογνωμίας του τόπου. Έτσι, σε πολλές περιπτώσεις, ενισχύεται το δικαίωμα συμμετοχής των τοπικών φορέων στις αποφάσεις, αφενός μεν διότι οι απόψεις των κατοίκων αποτελούν σημαντικό εργαλείο για τη χάραξη των δημόσιων πολιτικών αστικής διαχείρισης, αφετέρου δε γιατί η ικανοποίηση των κατοίκων επηρεάζει την προσκόλλησή τους σε έναν τόπο (Οργαντζη, 2014). Υπό αυτές τις συνθήκες, ο τοπικός πληθυσμός μπορεί να αποτελέσει τον πρεσβευτή ενός αστικού brand που θεμελιώνεται στην συλλογική αστική εμπειρία και τη συναισθηματική συσχέτιση της κοινότητας με τον τόπο της.

Σε κάθε περίπτωση λοιπόν, η στροφή προς το συμβολικό σχεδιασμό δεν καθορίζεται μόνο από την ανάγκη των σύγχρονων αστικών κέντρων για “επωνυμία”, αλλά σε μεγάλο βαθμό απορρέει από μια ευρύτερη κοινωνική και πολιτισμική κρίση ταυτότητας (Καλέργης, 2016). Στο πλαίσιο την καλπάζουσας πολιτισμικής διεθνοποίησης και των εντεινόμενων μεταναστευτικών ροών, οι πόλεις περισσότερο από ποτέ έχουν ανάγκη από την παρουσία μοναδικών συμβόλων που θα αποτελέσουν το στυλοβάτη της τοπικής τους ταυτότητας. **Συμβόλων που πρέπει να λειτουργούν τόσο ως σημεία συνοχής και αυτο-προσδιορισμού για τον τοπικό πληθυσμό, όσο και ως σημεία αναφοράς για την παγκόσμια κοινότητα.**



ΕΙΚ. 9: *London Branding:* Κτήρια-
Σύμβολα του αστικού τοπίου του
Λονδίνου

[2.2]

Η παράμετρος της βιωσιμότητας στις πολιτικές για το σχεδιασμό του χώρου

Κατά τη δεκαετία του '70 παρατηρήθηκε μια στροφή προς τον επαναπροσδιορισμό των επιπτώσεων των αστικών δραστηριοτήτων στο βιοφυσικό περιβάλλον. Η ανάπτυξη των πόλεων άρχισε να γίνεται αντιληπτή ως πιθανή απειλή για την οικολογική ισορροπία, με άλλα λόγια, αναδύθηκε το ζήτημα της περιβαλλοντικής προστασίας ως απαραίτητης προϋπόθεσης για τη ζωή αύριο. Υπό αυτό το πρίσμα, τέθηκε στη συζήτηση η οικολογική διάσταση των αστικών πολιτικών, καθώς πλέον η κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη δεν μπορούσε να νοηθούν ως πεδία ανεξάρτητα από το φυσικό περιβάλλον (UNESCO, 1992).

Σημείο-σταθμός για την αποκρυστάλλωση της νέας λογικής αντιμετώπισης του περιβαλλοντικού παράγοντα στις αστικές στρατηγικές, αποτέλεσε η Διακήρυξη του Ρίο το 1992 και συγκεκριμένα η περίφημη *Ατζέντα 21*. Στο πλαίσιο αυτής, η βιώσιμη ανάπτυξη αναγνωρίστηκε ως κεντρική επιδίωξη παγκόσμιας εμβέλειας. Η διατύπωση της έννοιάς της στηρίχθηκε σε τρεις ισότιμους πυλώνες: **την οικονομική ανταγωνιστικότητα, την κοινωνική ισότητα και την περιβαλλοντική προστασία**. Απώτερος σκοπός της αειφορίας είναι η αρμονική συμβίωση ανάμεσα στις διαφορετικές ανθρώπινες κοινωνίες, σε σχέση με το περιβάλλον και τη φύση (Βιτοπούλου et al., 2015).

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών έχει επιχειρηθεί αρκετές φορές να προσδιοριστεί με ακρίβεια ο ορισμός της βιώσιμης ανάπτυξης. Σύμφωνα με το *Διεθνές Ινστιτούτο Αιεφόρου Ανάπτυξης* (IISD), ο πλέον διαδεδομένος είναι εκείνος που διατυπώθηκε από την πρωθυπουργ-

[13] Σύμφωνα με την Λίλα Λεοντίδου (2006), η έννοιες της αποαστικοποίησης και της επαναστικοποίησης αναφέρονται στους δυο τελευταίους κύκλους ζωής των δυτικοευρωπαϊκών πόλεων κατά τον 20ό και 21ο αι.. Ο πρώτος όρος περιγράφει το στάδιο αποκέντρωσης του πληθυσμού μετά τις οικονομικές κρίσεις της δεκαετίας του '70 και την κατάρρευση του φορντικού μοντέλου παραγωγής. Η επαναστικοποίηση προσδιορίζει τον τελευταίο κύκλο ζωής των πόλεων, δηλαδή την κατάσταση επιστροφής του πληθυσμού στα αστικά κέντρα με την επικράτηση του παραγωγικού συστήματος της ευέλικτης συσσώρευσης.

γό της Νορβηγίας Gro Harlem Brundtland, στην αναφορά της *Το Κοινό μας Μέλλον* (1987) (Our Common Future, 1987). Σε αυτήν, η βιώσιμη ανάπτυξη ορίζεται ως:

"η ανάπτυξη η οποία εξυπηρετεί τις ανάγκες του παρόντος, χωρίς να διακυβεύει τη δυνατότητα των επόμενων γενεών να ικανοποιούν τις δικές τους ανάγκες"

(Brundtland, 1987, μετάφραση του συγγραφέα)

Στο πλαίσιο της αστικής ανάπτυξης, η βιωσιμότητα αναδεικνύεται σε κεντροβαρική έννοια που χαρακτηρίζει κάθε σχέδιο ή πολιτική για την πόλη (Ανδρικοπούλου et al. 2007). Πρόκειται για μία συνεχή διαδικασία αλλαγής και προσαρμογής όλων των άμεσων ή μακροπρόθεσμων πρακτικών, η οποία στοχεύει στον έλεγχο της αστικής μορφής, δομής και χρήσης γης για την εξασφάλιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος (Ανδρικοπούλου et al., 2007). Οι νέες επιδιωκόμενες συνθήκες έχουν άμεσες επιπτώσεις στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον και προσδιορίζουν το πλαίσιο μέσα στο οποίο διαμορφώνεται ο πολεοδομικός και χωροταξικός σχεδιασμός (Βιτοπούλου et al., 2015).

Παράλληλα με το οικολογικό ζήτημα, η παγκόσμια οικονομική κρίση και αλλαγή του μοντέλου παραγωγής, οδήγησε στην ανάπτυξη μίας ακόμη αναγκαίας αστικής συνθήκης: της **ανθεκτικότητας ή προσαρμοστικότητας των πόλεων** (urban resilience). Η έννοια αφορά στα "αντανακλαστικά" μιας αστικής οντότητας, δηλαδή στην ικανότητά της να ανταποκρίνεται στις μεταβολές του περιβάλλοντός της, με αντίσταση ή προσαρμογή. Η επίτευξη αυτής της ιδιότητας οδηγεί στην ανάπτυξη πρωτοποριακών και μη συμβατικών μεθόδων αστικής διαχείρισης, ικανές να εναρμονίζονται με τις εκάστοτε ανάγκες του τόπου. Στο πλαίσιο της ανθεκτικότητας των πόλεων εντάσσεται και η ευελιξία του αστικού και αρχιτεκτονικού σχεδιασμού να εκσυγχρονίζονται τα μέσα με τα οποία παραλαμβάνουν τις αστικές πιέσεις.

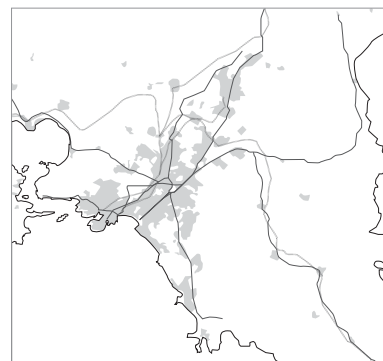
Η σημαντικότερη πρόκληση στην οποία πρέπει να αντεπεξέλθουν οι πόλεις του σήμερα αφορά στην κατακόρυφη αύξηση του αστικού πληθυσμού. Η επαναστικοποίηση¹³ αποτελεί ένα παγκόσμιο φαινόμενο που

συνδέεται με την ανάδυση του τριτογενούς και τεταρτογενούς τομέα στα κέντρα των πόλεων. Η μετανεωτερική πραγματικότητα εγείρει καινοφανείς προβληματισμούς για το μέλλον των πόλεων, οι οποίοι πρέπει να αντιμετωπιστούν τόσο σε τοπικά εξειδικευμένο επίπεδο όσο και στο πλαίσιο του διεθνούς αστικού δικτύου.

Έλεγχος της Αστικής Ανάπτυξης

Η μεγαλύτερη επίπτωση αυτών των μεταβολών που σηματοδότησαν την παγκόσμια κοινωνική και οικονομική γεωγραφία κατά τον 20ό αι., αποτελεί έως και σήμερα η εντατικοποίηση της εξάπλωσης του ιστού των πόλεων. Σε αντίθεση με την κοινή πεποίθηση, η αστική επέκταση δεν αποτελεί πρόσφατο φαινόμενο. Ανέκαθεν αποτελούσε φυσικό απότοκο της οικονομικής άνθισης των αστικών κέντρων. Ωστόσο, σημείο καμπής στην εξέλιξη του φαινομένου αποτέλεσαν τα μέσα του 20ού αι.. Μία σειρά συνθηκών που εμφανίστηκαν μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οδήγησαν στο να λάβει μαζικότερες διαστάσεις και οι επιπτώσεις του να γίνουν εντονότερες. Έκτοτε, η εξάπλωση του αστικού ιστού αποτέλεσε συνεχές θέμα επιστημονικής μελέτης, και το 1958 χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά ο όρος **αστική διάχυση ως περιγραφή ενός τρόπου ανάπτυξης των πόλεων** (Γκιόκας, 2015).

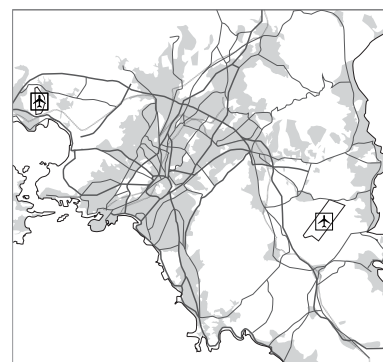
Σήμερα, η αστική διάχυση αποτελεί χωρικό αποτύπωμα των αλλαγών στην κατανομή των δραστηριοτήτων της πόλης και δεν οφείλεται απαραίτητα στην οικονομική και δημογραφική μεγέθυνση. Σε μεγάλο βαθμό συνδέεται με τις μετακινήσεις του πληθυσμού και των επιχειρήσεων από το εσωτερικό τμήμα των πόλεων στον περιαστικό χώρο (Βιτοπούλου et al., 2015). Στην Ευρώπη, οι πρώτες ενδείξεις προαστιοποίησης εμφανίστηκαν κατά τη δεκαετία του '50. Κατά τα επόμενα χρόνια, το φαινόμενο ενισχύθηκε με την αποβιομηχάνιση και την κρίση των αστικών κέντρων. Η επιθυμία για καλύτερο βιοτικό επίπεδο, η τεχνολογική επανάσταση και η επέκταση του οδικού δικτύου κατατάσσονται στους βασικούς παράγοντες που ευνόησαν τη διάχυση των πόλεων. Ιδιαίτερα, η ραγδαία εξέλιξη στους τομείς των τηλεπικοινωνιών και των μεταφορών οδήγησε στην αναίρεση των



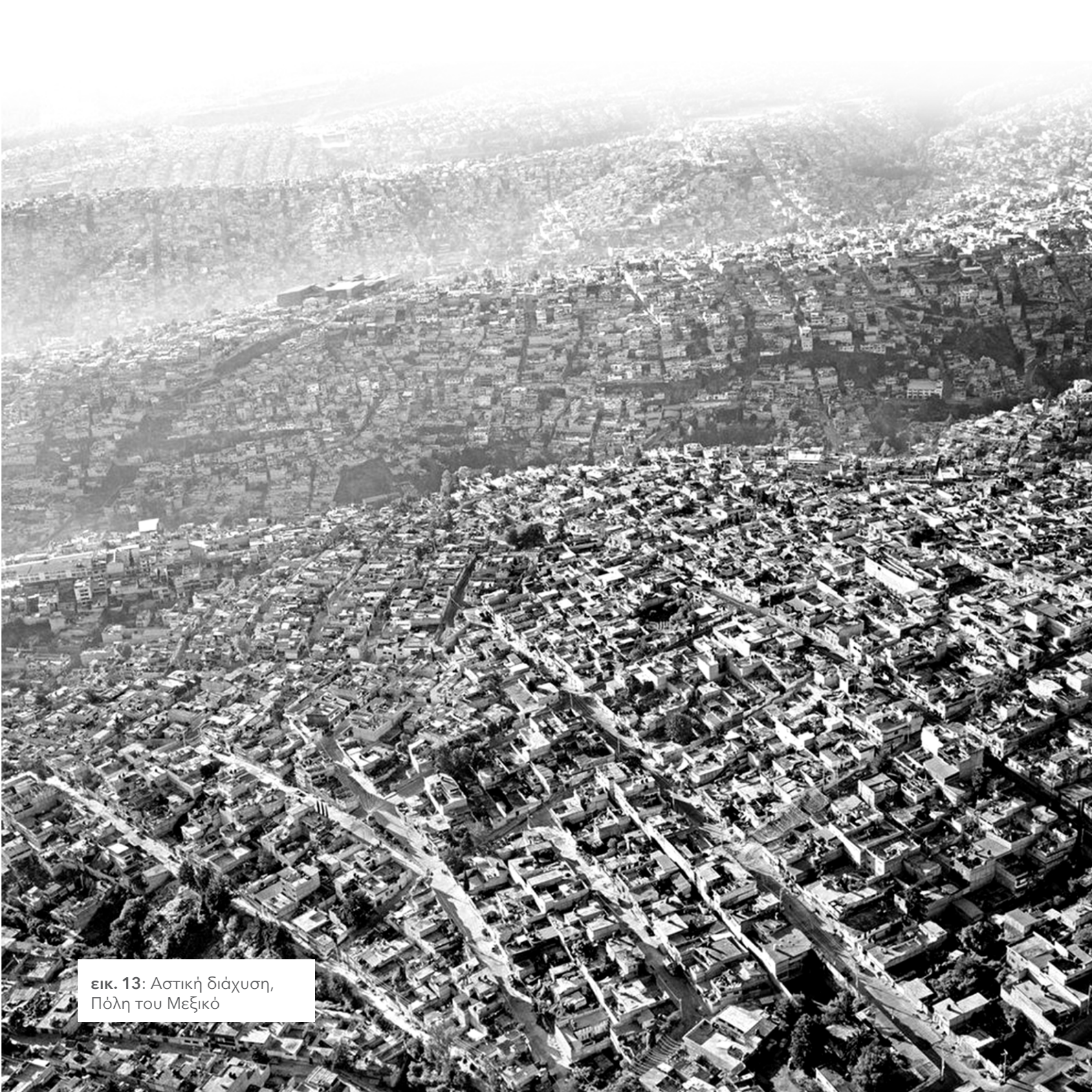
ΕΙΚ. 10: Οικιστική ανάπτυξη, Αττική 1948



ΕΙΚ. 11: Οικιστική ανάπτυξη, Αττική 1987



ΕΙΚ. 12: Οικιστική ανάπτυξη, Αττική 2017



εικ. 13: Αστική διάχυση,
Πόλη του Μεξικό

[14] Χαρακτηριστικά γνωρίσματα του διάχυτου περιαστικού χώρου αποτελούν η χαμηλή πυκνότητα δόμησης και η δημιουργία μονολειτουργικών περιοχών, σε ένα ανοργάνωτο και ετερογενές τοπίο που διακρίνεται από έντονη μορφολογική επαναληψιμότητα.

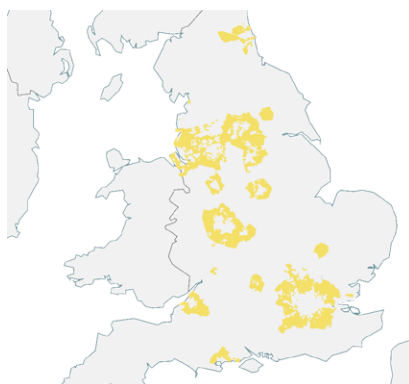
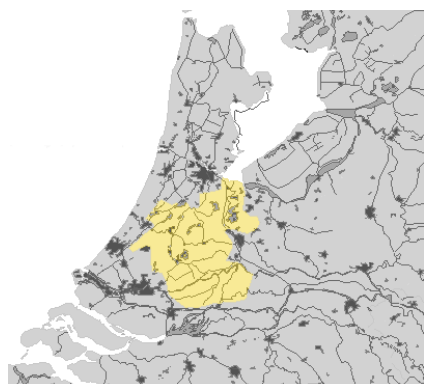
[15] Απάντηση στο φαινόμενο της αστικής διάχυσης επιχειρήθηκε να δοθεί μέσω της αστικής ανάσχεσης, η οποία αναφέρεται στις πολιτικές που αποσκοπούν στον περιορισμό της πολεοδομικής εξάπλωσης και των επιπτώσεων της, περιορίζοντας την ανάπτυξη σε περιοχές εντός αστικών ορίων (Διμέλλη, 2013).

γεωγραφικών περιορισμών. Κατά συνέπεια, κατέστη δυνατή η μερική αποσύνδεση των οικονομικών δραστηριοτήτων τόσο από τα κέντρα των πόλεων όσο και από τις οικιστικές εγκαταστάσεις. Επιπλέον, με τη νέα χιλιετία, οι ευρωπαϊκός περιαστικός χώρος κλήθηκε να απορροφήσει και το μετακινούμενο ανθρώπινο δυναμικό που συνόδευσε την τριτογενοποίηση του τομέα παραγωγής και την ανάδυση των νέων οικονομικών δραστηριοτήτων.

Καθώς λοιπόν οι συγκεντρώσεις του πληθυσμού και οι αστικές λειτουργίες εξαπλώνονται εκτός των διοικητικών ορίων, οι πόλεις δεν μπορούν πλέον να εξετάζονται ως εδαφικά ολοκληρωμένες κοινωνικο-πολιτικές οντότητες (Ανδρικοπούλου et al. 2007). Αντίθετα, συστήνουν ευρύτερες πόλεις-περιφέρειες, οι οποίες επεκτείνονται και αναπτύσσονται κατά μήκος υπεραστικών αξόνων, και διάσπαρτα στον περιαστικό χώρο¹⁴. Όπως αναφέρουν οι Ανδρικοπούλου et al. (2007), το αποτέλεσμα είναι ένα σύστημα επεκτάσεων και υποδομών εντός και εκτός σχεδίου που συνδέουν όλες τις δραστηριότητες σε ένα ενιαίο χωρο-λειτουργικό σύστημα, το σύστημα της μητροπολιτικής περιφέρειας. Συνεπώς, οι επιπτώσεις των πόλεων στο περιβάλλον επεκτείνονται εκτός των ορίων τους, με τον αστικό χώρο να καταλαμβάνει ολοένα και μεγαλύτερη επιφάνεια της περιβάλλουσας αγροτικής υπαίθρου, και την αυξανόμενη απομάκρυνση του πληθυσμού από το κέντρο της πόλης και τις παροχές της να γεννά κοινωνικές ανισότητες.

Με βάση λοιπόν από τα παραπάνω, η δυναμική ανάπτυξη της μετανεωτερικής πόλης αποτελεί βασική πηγή συσσώρευσης αστικών πιέσεων και προβλημάτων, τα οποία εκφράζονται σε πολλαπλά επίπεδα. Η διευρυνόμενη ανάγκη για κοινωνικές και μεταφορικές υποδομές, η ενεργειακή υποστήριξη των επεκτεινόμενων εγκαταστάσεων, η απουσία χωρικής και κοινωνικής συνεκτικότητας, η μη συγκροτημένη “αίσθηση του τόπου”, η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος είναι ορισμένα μόνο από τα ζητήματα που καλούνται να επιλύσουν οι πολεοδομικές πολιτικές ενός βιώσιμου σχεδιασμού. Ως εκ τούτου, οι κυβερνήσεις του ευρωπαϊκού χώρου οδηγήθηκαν στη σύνθεση ειδικών στρατηγικών για τη διαχείριση και τον έλεγχο της αστικής ανάπτυξης¹⁵. Οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν επιδιώκουν την αστική ανάσχεση είτε με νομοθετικά μέτρα είτε με χωροταξικές-πολεοδο-

μικές αποφάσεις: ρύθμιση των περιβαλλοντικών δεικτών, αστικές ζώνες με περιορισμούς δόμησης, επανάχρηση εγκαταλειμμένου αστικού χώρου, ανάπτυξη δορυφορικών πόλεων για την απορρόφηση του πληθυσμού. Στη Μεγάλη Βρετανία επιχειρήθηκε ο καθορισμός "πράσινων δακτυλίων" περιμετρικά των επεκτεινόμενων πόλεων, ενώ στην Ολλανδία θεσπίστηκε νομικά η προστασία του εκτενούς αγροτικού χώρου που περικλείεται μεταξύ τεσσάρων σημαντικών πόλεων της (Άμστερνταμ, Χάγη, Ρότερνταμ, Ουτρέχτη).



[16] Ο όρος *συμπαγής πόλη* (compact city) εισήχθη το 1973 από τους μαθηματικούς George Dantzig και Thomas L. Saaty, περιγράφοντας το όραμά τους για μία αστική δομή που θα εξασφαλίσει τη μέγιστη αποδοτικότητα των πόρων.

[17] Η δομή της συμπαγούς πόλης συνοψίζει τα εξής χαρακτηριστικά: α) καθορισμός σαφών και στεγανών αστικών ορίων, β) υψηλή οικιστική πυκνότητα, γ) ενίσχυση του αστικού κέντρου, δ) μίξη των χρήσεων γης, ε) εξασφάλιση και προστασία σημαντικών πράσινων χώρων (Μπαρμπόπουλος et al, 2005; Γεμενετζή, 2014).

εικ. 14: *Groene Hart*, Ολλανδία

εικ. 15: *Πράσινες Ζώνες μη δόμησης (Green Belts)*, Μ. Βρετανία

Θεμελιώδης επιδίωξη των σύγχρονων πολιτικών διαχείρισης του αστικού χώρου είναι η στροφή προς ένα μοντέλο σχεδιασμού ικανό να κατευθύνει την αστική ανάπτυξη προς το εσωτερικό των αστικών κέντρων, προστατεύοντας έτσι την κρίσιμης σημασίας περιαστική ζώνη. Η απάντηση προς σε αυτή την κατεύθυνση δίνεται μέσα από το πρότυπο της *συμπαγούς πόλης*¹⁶. Η πυκνωση της πόλης, μέχρι το σημείο κορεσμού της φέρουσας χωρητικότητάς της, εκφράζει την βασική αρχή από την οποία απορρέουν τα θετικά στοιχεία της προτεινόμενης δομής. Η ιδέα στρέφεται προς μια πόλη σύντομων διαδρομών, όπου η κατανάλωση ενέργειας και η επέκταση του δικτύου υποδομών μειώνονται στο ελάχιστο¹⁷. Ο συγκεντρωτισμός των μετακινήσεων και η ενίσχυση του αστικού πυρήνα αποτελούν τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα τόσο από περιβαλλοντική όσο

και από κοινωνική άποψη. Συνολικά, η συμπαγής πόλη πρεσβεύει μία συνολική βιώσιμη εναλλακτική προσέγγιση για την αστική ανάπτυξη, η οποία συγκροτείται πάνω στην κατανομή των πόρων κατά τον αποδοτικότερο τρόπο.



εικ. 16: *Hammarby Sjöstad*, Οικιστική ανάπτυξη σε πρώην βιομηχανική περιοχή, στην καρδιά της Στοκχόλμης

Σε κάθε περίπτωση, η εφαρμογή στρατηγικών για την ανάρθρωση της αστικής εξάπλωσης, αποτελεί ένα ζήτημα που άπτεται πολλών τομέων και επιπέδων διακυβέρνησης. Πρόκειται για μια διαδικασία στην οποία εμπλέκεται ένα ευρύ φάσμα φορέων, τόσο από πλευράς επιπέδου διοίκησης όσο και από θέμα αρχής διαχείρισης. Ταυτόχρονα, είναι σαφές ότι τέτοιου είδους πολιτικές είναι απαραίτητο να εφαρμόζονται με συνολικό τρόπο και σε περιφερειακή εμβέλεια. Στο πλαίσιο αυτό, η ανάπτυξη μορφών διακυβέρνησης δικτυακής λειτουργίας είναι καθοριστικής σημασίας για τον επιτυχημένο έλεγχο ανάπτυξης της πόλης-περιφέρειας. Προκρίνεται, επομένως, ένα μοντέλο συνεργατικού και διαπραγματευτικού χαρακτήρα, ικανό να παραλάβει και να συγκεράσει ετερόκλητες τάσεις και συμφέροντα. Το αποτέλεσμα είναι διπλό: από τη μία η στενή συνεργασία μεταξύ δημόσιο και ιδιωτικού τομέα με σκοπό τα αμοιβαία οφέλη αλλά και τον ισότιμο έλεγχο, από την άλλη η δημιουργία ενός πλέγματος σχέσεων μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης (εθνικό, περιφερειακό, τοπικό), με την περιφέρεια να τελεί χρέη συντονιστή. Με λίγα λόγια, διαμορφώνεται ένα ευέλικτο, υβριδικό μοντέλο διοίκησης που στοχεύει στην ολοκληρωμέ-

νη αντιμετώπιση των τοπικών και οικουμενικών προκλήσεων. Προκλήσεων που προκύπτουν από τις μεταβολές της αστικής και κοινωνικής γεωγραφίας, τη διεθνή ανταγωνιστικότητα και την ανάγκη προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, σε μια διάχυτη πόλη.

Περιβάλλον και Αστική Οικολογία

Όπως είδαμε, με τον επαναπροσδιορισμό της βιωσιμότητας τον 20ό αι., ο παράγοντας “φύση” αναδείχθηκε σε κατευθυντήρια σημασίας άξονα για τις πολιτικές αστικής διαχείρισης. Η επανεκτίμηση της αξίας του φυσικού στοιχείου στη ζωή του σύγχρονου ανθρώπου, οδήγησε στον καθορισμό νέων κριτηρίων για το βιοτικό επίπεδο. Ως αποτέλεσμα, οι οικολογικές σχέσεις που αναπτύσσονται τόσο στο εσωτερικό των πόλεων, όσο και σε αλληλεπίδραση με το περιβάλλοντα χώρο τους, να αποκτούν βαρύνουσα σημασία για το στρατηγικό σχεδιασμό. Εξάλλου, η επαφή με το φυσικό τοπίο δε λειτουργεί μόνο ως παράγοντας αναβάθμισης των αστικών συνθηκών διαβίωσης. Ακριβώς όπως και το δομημένο περιβάλλον, αποτελεί διακριτό στοιχείο σύνθεσης της εικόνας του τόπου και ενίσχυσης της κοινωνικής και ιστορικής ταυτότητας.

Η οικολογική διάσταση στο σχεδιασμό δεν αφορά μόνο στη συνύφανση φυσικών στοιχείων και πρασίνου στον αστικό ιστό. Πρόκειται για μία συνολική αντίληψη που διέπει την οντότητα της πόλης, διαπλάθοντας τον τρόπο ζωής και το ήθος των κατοίκων της. Η πράσινη αρχιτεκτονική και ανάπτυξη καλούνται να ενσωματώσουν εργαλεία και τεχνικές που παρέχονται από ποικίλους επιστημονικούς τομείς για να περιορίσουν το *οικολογικό αποτύπωμα*¹⁸ των αστικών λειτουργιών. Από την αναδιάρθρωση των χρήσεων γης, την προώθηση βιώσιμων δικτύων μεταφοράς και τις πράσινες διαδρομές, στη βιοκλιματική αρχιτεκτονική και τα παθητικά ενεργειακά συστήματα, οι σύγχρονοι μηχανισμοί παραγωγής δομημένου περιβάλλοντος προσβλέπουν στην ενεργειακή αυτάρκεια των πόλεων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι πράσινες στρατηγικές των πόλεων δεν εξυπηρετούν αποκλειστικά την ενεργειακή και περιβαλλοντική οικονομία. Ως εργαλεία σύνθεσης μιας ελκυστικότερης αστικής τοπιογραφίας, εντάσ-

[18] Το *οικολογικό αποτύπωμα* ή *ίχνος* (ecological footprint) είναι ακόμη μια έννοια εμπνευσμένη από την οικολογία. Οι Rees και Wackernagel (1994) ορίζουν ως *οικολογικό ίχνος* το σύνολο της επιφάνειας χερσαίων ή υδάτινων οικοσυστημάτων, καλλιεργήσιμης γης κ.λπ. που απαιτείται για να λειτουργήσει μια πόλη, δηλαδή για να καλλιεργήσει την τροφή των κατοίκων της, να εξορύξει οικοδομικά υλικά, να παράξει τα απαραίτητα βιομηχανικά προϊόντα, αλλά και για να αποθέσει τα απόβλητά της (Αθανασίου, 2015).

σονται στο ευρύτερο πλαίσιο των στρατηγικών ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού και διεθνούς αστικού συστήματος. Η στενή σχέση ανάμεσα στο αναβαθμισμένο αστικό περιβάλλον και την παγκόσμια αγορά διατυπώνεται ήδη το 1990 στην *Πράσινη Βίβλο για το Αστικό Περιβάλλον*. Την ίδια στιγμή, η Ευρωπαϊκή Ένωση ενισχύει την οικολογική ταυτότητα των πόλεων με την ετήσια διάκριση της Πράσινης Πρωτεύουσας. Ως εκ τούτου, η περιβαλλοντική δυναμική αποτελεί παράγοντα συσπείρωσης τόσο σε κοινωνικό όσο και σε οικονομικό επίπεδο.

Αν και πόλεις σήμερα αποτελούν φορείς της οικουμικής αναζήτησης της αειφορίας, είναι σαφές ότι κανένα πρότυπο βιωσιμότητας δεν μπορεί να λειτουργήσει ως πανάκεια, σε καθολικό επίπεδο. Οι στρατηγικές ανάπτυξης είναι απαραίτητα να διακρίνονται από ευελιξία και προσαρμοστικότητα στις ανάγκες του τόπου, προκρίνοντας μιας λογική διαφοροποίησης και εξατομίκευσης.

3. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Το ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις πόλεις ξεκινά από τη διαπίστωση ότι αυτές έχουν αποφασιστική σημασία για το μέλλον της Ευρώπης, έχοντας έναν κεντρικό ρόλο να παίξουν στο σημερινό μοντέλο ανάπτυξης. Αποτελούν κέντρα κοινωνικής, οικονομικής και πολιτιστικής ζωής, κοιτίδες ιστορίας και πολιτισμού¹⁹.

Ειδικότερα, για την προγραμματική περίοδο 2007-2013, από την Ε.Ε. πρωταρχικός στόχος για την ανάπτυξη της πόλης τίθεται η βιωσιμότητα, δηλαδή η συνοχή του χώρου, η κοινωνική και οικονομική της ανάπτυξη. Γενικά, ως μακροπρόθεσμος αναπτυξιακός στόχος των πόλεων ορίζεται «η πόλη που αποτελεί τόπο εγκατάστασης οικονομικών δραστηριοτήτων και φιλοξενεί την κοινωνία των πολιτών της» (Μητούλα, 2010: 124). Στόχος της νέας αστικής πολιτικής είναι η πρόσβαση των πολιτών στην εργασία, την εκπαίδευση, στις υπηρεσίες και την ψυχαγωγία, το αναβαθμισμένο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Η δυναμική και ανταγωνιστική οικονομική ανάπτυξη, οι καινοτόμες επιχειρηματικές δραστηριότητες και η παροχή οικονομικών υπηρεσιών μέσω μιας εκσυγχρονισμένης δημόσιας διοίκησης, αποτελούν εξίσου πρωτεύοντες στόχους και πεδία στα οποία καλείται ο αστικός σχεδιασμός να κινηθεί (Μητούλα, 2010).

Για το σκοπό αυτό, υπογραμμίζεται η ανάγκη ενδυνάμωσης συγκεκριμένων αστικών κέντρων, που μπορούν να λειτουργήσουν ως πόλοι ανάπτυξης της εκάστοτε χώρας.

Σε ένα τέτοιο πλαίσιο κινούνται οι πολεοδομικές παρεμβάσεις σε μεγάλα αστικά κέντρα της Ευρώπης οι οποίες, προωθώντας νέα πρότυπα οργάνωσης του αστικού ιστού, προσπαθούν να επιτύχουν τους βασικούς στόχους που θέτει ο Αστικός Σχεδιασμός σήμερα, προς μία βιώσιμη ανάπτυξη. Τα παραδείγματα που ακολουθούν, μας εισάγουν στη νέα πραγματικότητα των πόλεων της Ευρώπης, με μία συνοπτική περιγραφή των πρακτικών που υιοθετούν.

[19] Με το 80% του πληθυσμού να κατοικεί στις πόλεις της Ευρώπης, το γεγονός ότι αποτελούν τους κινητήριους μηχανισμούς της ευρωπαϊκής οικονομίας, έχουν ένα κεντρικό ρόλο στην ανάπτυξη του ευρωπαϊκού πολιτισμού ενώ πολλές από αυτές παρουσιάζουν αύξηση των προβλημάτων κοινωνικού αποκλεισμού (Ανδρικοπούλου et al., 2007).

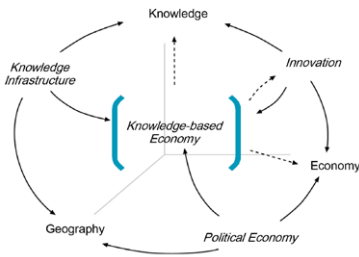
Βαρκελώνη: smart city 22@

Μία περίπτωση χωρικής οργάνωσης, πρωτοπόρα ως προς τον προγραμματισμό και το σχεδιασμό της, είναι η νέα συνοικία της Βαρκελώνης με την επωνυμία 22@. Εδώ συναντάμε μία εφαρμογή της πολεοδομίας με τα χαρακτηριστικά του *Place Branding*, που ανήγαγαν την πόλη σε πλέον δημοφιλή τουριστικό προορισμό και σε ένα από τα ισχυρότερα επιχειρηματικά κέντρα σε διεθνές επίπεδο.

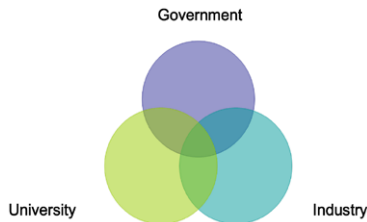
Η πρόταση του 22@ αποτελεί μία μεγάλης κλίμακας αστική παρέμβαση στην πρώην βιομηχανική περιοχή Poblenou. Με τις αρχές της *Νέας Πολεοδομίας* (New Urbanism) έρχεται να απαντήσει σε ζητήματα που έθεταν οι μέχρι τότε παρεμβάσεις. Με την εισαγωγή, μάλιστα, νέων εννοιών όπως το *City of Knowledge* και *Smartscape*, προσπαθεί να εδραιώσει την ηγετική της ταυτότητα ως ένα σύγχρονο πρότυπο πόλης.

Στόχος είναι η δημιουργία ενός νέου αστικού κέντρου, με χαρακτηριστικό την απομάκρυνση από τις βιομηχανικό χαρακτήρα της περασμένης περιόδου και την προσαρμογή σε μία σύγχρονη τεχνολογική εποχή όπου κυριαρχεί το διαδίκτυο. Η ονομασία του έργου, ωστόσο, φανερώνει μία σχέση με την ιστορία και κληρονομιά του τόπου, σε μία προσπάθεια διαμόρφωσης μίας ισχυρής επωνυμίας, μετονομάζοντας το 22a (με το οποίο ήταν γνωστή η βιομηχανική περιοχή έως τότε), σε 22@.

Πρωταρχική επιδίωξη για την επιτυχία του εγχειρήματος είναι η ίδια η ανάγκη για εξοικείωση των κατοίκων της περιοχής με τις νέες τεχνολογίες και το διαδίκτυο. Με τη δημιουργία του 22@ *Digital District Project*, δημιουργούνται κοινωνικά προγράμματα για το σκοπό αυτό και εντάσσονται νέες πρακτικές επικοινωνίας στην καθημερινότητα των πολιτών. Για την αναβάθμιση της εργασίας και της ζωής στην περιοχή, συνεργασίες τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα ενθαρρύνονται με τη δημιουργία δικτύων επαγγελματικών και προσωπικών σχέσεων. Η οργάνωση του αστικού χώρου στηρίζεται σε επιχειρηματικούς θύλακες (clusters). Τα clusters διακρίνονται σε 5 ενότητες, αυτές των τηλεπικοινωνιών, της τεχνολογίας πληροφορικής και επικοινωνίας, των τεχνολογιών υγείας, της ενέργειας και τέλος, του σχεδιασμού.



ΕΙΚ. 17: Διάγραμμα διαπλοκής των τομέων ανάπτυξης



ΕΙΚ. 18: Τριπλή έλικα: τοπικό και διεθνές σύστημα καινοτομίας

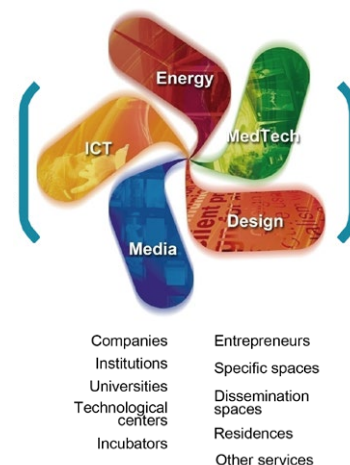
Παρά την ανεξάρτητη λειτουργία των clusters, επιδιώκεται η συνεχής συνεργασία και επικοινωνία μεταξύ τους. Οι τάσεις μάλιστα να προσελκύουν επιχειρήσεις από άλλους κλάδους, έχουν σαν στόχο τη δημιουργία νησίδων υπερτοπικού χαρακτήρα. Οι σύγχρονες επιχειρήσεις, επιπλέον, συνδέονται με τα αντίστοιχα πανεπιστημιακά και ερευνητικά κέντρα, τόσο για την προώθηση ερευνών για την παραγωγή καινοτόμων πρακτικών όσο και για τη δημιουργία κατάλληλου περιβάλλοντος προκειμένου να προσελκύει τους ικανούς επαγγελματίες.

Η δυναμική του σχεδιασμού και η μίξη χρήσεων σε κάθε cluster είναι εμφανής. Αποτελείται από επιχειρήσεις τόσο μεγάλες όσο και μικρομεσαίες. Τα σχετικά εκπαιδευτικά κέντρα τοποθετούνται σε εγγύτητα ώστε να διευκολύνονται οι συνεργασίες, όπως και οι κατοικίες των εργαζομένων ώστε να μειώνονται οι χρόνοι μετακίνησης. Η εξασφάλιση μάλιστα ζωής καθ'όλη τη διάρκεια της ημέρας και της κοινωνικής ποικιλομορφίας σε κάθε cluster, καθορίζεται με την ανάμειξη μονάδων κατοικίας και για φοιτητές εισάγοντας νέες πολεοδομικές καινοτομίες για το σκοπό αυτό²⁰.

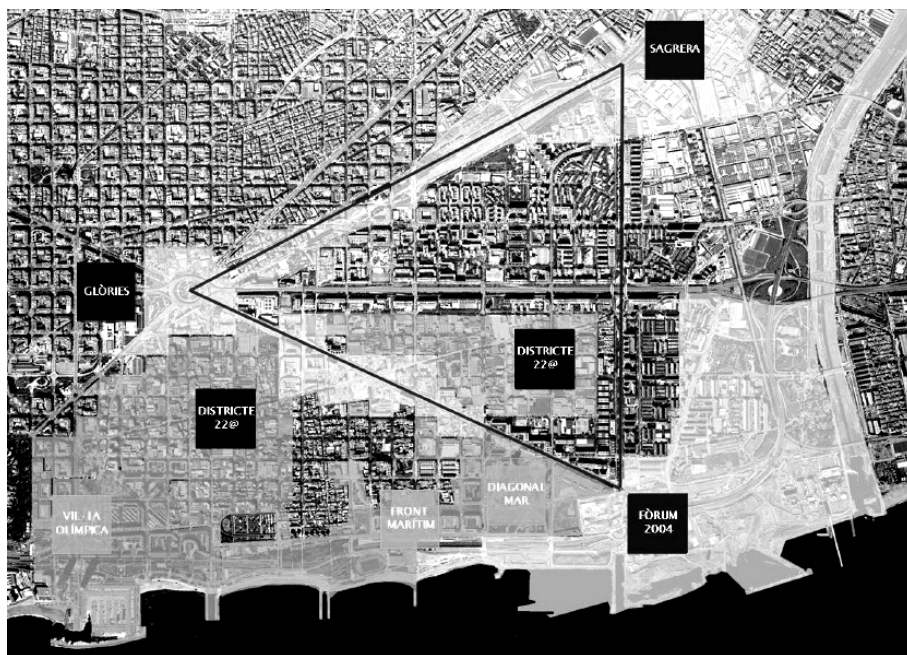
Στο πλαίσιο προώθησης ενός «πράσινου» σχεδίου, το 10% της πρώην βιομηχανικής ζώνης μετατρέπεται σε πράσινο, με τους φυτεμένους χώρους να καλύπτουν όλες τις κλίμακες, από μεγάλα πάρκα και πράσινες πλατείες, μέχρι μικρά πλατώματα δρόμων.

Ο διττός χαρακτήρας των αρχιτεκτονικών στοιχείων, εκφράζεται με τη συνύπαρξη τόσο κτιρίων καινοτόμου, αειφόρου σχεδιασμού, όσο και με την αρχιτεκτονική κληρονομιά. Για την προώθηση μάλιστα του της επωνυμίας της πόλης, σε έργα που αφορούν την υπερτοπική Βαρκελώνη, επιλέγονται μελετητικά γραφεία με ισχυρό Brand Name, όπως στην περίπτωση του Torre Agbar, του Jean Nouvel. Παράλληλα, επιτυγχάνεται αρμονία μεταξύ της ιστορικής και της σύγχρονης αρχιτεκτονικής με τη διατήρηση κτηρίων βιομηχανικής κληρονομιάς, τα οποία αναδεικνύονται σε τόποσημα .

[20] Διατίθενται 115 οικοδομικά τετράγωνα διαστάσεων 113x113 μ. το όριο της δυνατότητας δόμησης των οποίων αυξάνεται σε σχέση με αυτό της βιομηχανικής περιόδου, με αύξηση της δυνατότητας ανάπτυξης καθ' ύψος. Στόχος είναι η δημιουργία ενός πιο συμπαγούς ιστού με 4.000 επιδοτούμενες κατοικίες, 145.000 τ.μ. υπηρεσίες και 114.000 τ.μ. πράσινων χώρων.



ΕΙΚ. 19: Δημιουργικοί θύλακες και δραστηριότητες



εικ. 20: Συνοικία 22@, Βαρκελώνη



εικ. 21: Αστικός ορίζοντας,
συνοικία 22@, Βαρκελώνη

Κοπεγχάγη: Πράσινη Πόλη

Η πόλη της Κοπεγχάγης όπως και άλλες δυτικό-ευρωπαϊκές μητροπόλεις, έχει εισέλθει τις τελευταίες δεκαετίες στη διαδικασία ανάπτυξης του δικού της branding με στόχο την προσέλκυση του διεθνούς κεφαλαίου. Ωστόσο σε αντίθεση με το παράδειγμα της Βαρκελώνης, η Κοπεγχάγη έρχεται να αναγάγει ως ταυτότητα και προωθητικό μέσο τη λειτουργία της ως πρότυπο πράσινης και καθαρής πόλης. Είναι χαρακτηριστικό πως για το 2025 η πόλη έχει θέσει ως στόχο το να καταστεί ουδέτερη ως προς τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, μια στρατηγική η οποία την έχει στρέψει στην εφαρμογή και υιοθέτηση πράσινων πολεοδομικών και νομικών πρωτοβουλιών. Γεγονός που εν τέλει την έχει καθιερώσει ως παράδειγμα προς μίμηση σε μια σειρά από τομείς που αφορούν την πράσινη ανάπτυξη και την αστική βιωσιμότητα.

Η σημερινή μορφή της Κοπεγχάγης καθώς και μέρος των χαρακτηριστικών που βοήθησαν στην αναγωγή της σε πρότυπο πράσινης πόλης, πηγάζουν από το επονομαζόμενο “finger regional plan” το οποίο εκπονήθηκε το 1947. Το σχέδιο αφορούσε τη στρατηγική εξάπλωσης της πόλης και είχε ως βασική λογική την επέκταση του πυκνοκατοικημένου κέντρου μέσω 5 μακρόστενων θυλάκων (δακτύλων) με καλλιεργήσιμες και πράσινες εκτάσεις να αφήνονται ως σφήνες ανάμεσα τους. Ο σχεδιασμός των δακτύλων καθώς και η συνδεσιμότητα τους με το κέντρο ήρθε μαζί με την ανάπτυξη των δημόσιων συγκοινωνιών και μιας πολιτικής διασφάλισης της ανεξαρτησίας της πόλης και των κατοίκων της από το αυτοκίνητο (Michaela Brüel, 2012). Συνολικά λοιπόν η εν λόγω στρατηγική έθεσε γερές βάσεις ως προς τη δημιουργία συνθηκών βιωσιμότητας στη πόλη της Κοπεγχάγης, περιορίζοντας την ανεξέλεγκτη αστική διάχυση, προκρίνοντας τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς αλλά και διασφαλίζοντας την ύπαρξη εξωοστικού πρασίνου σε άμεση επαφή με το κέντρο της πόλης.

Τα χρόνια που ακολούθησαν η πόλη της Κοπεγχάγης συνέχισε να κινείται προς την ίδια κατεύθυνση. Συγκεκριμένα τη δεκαετία του 1960 ξεκίνησε η εφαρμογή μέτρων για την ελαχιστοποίηση της χρήσης του αυτοκινήτου, με το βάρος να δίδεται στα ποδήλατα και τους πεζούς. Γρήγορα στην

πόλη αναπτύχθηκε ένα ευρύ δίκτυο ποδηλατόδρομων το οποίο σε συνδυασμό με την ισόπεδη γεωμορφία της περιοχής οδήγησε σήμερα σχεδόν το 50% των κατοίκων της Κοπεγχάγης να επιλέγουν το ποδήλατο για τις καθημερινές τους μετακινήσεις.

Αντίστοιχα σε άλλους τομείς, η πόλη γρήγορα άρχισε να υιοθετηθεί μια σειρά πολιτικών που αφορούν την καθαριότητα του νερού, τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα αλλά και την οικολογική διαχείριση των απορριμμάτων, διασφαλίζοντας έτσι τη συνολική καθαριότητα της πόλης. Ακολουθώντας την ίδια γραμμή τόσο τα νέα εμβληματικά κτίρια της πόλης όσο και οι εκτεταμένες επενδύσεις που αναμένονται στην περιοχή Norrhanneen έρχονται να συμβαδίσουν με το στόχο που έχει θέσει η πόλη για ουδετερότητα ως προς τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μέχρι το 2025. Αυτές οι πολιτικές, σε συνδυασμό με τον έλεγχο του περιβαλλοντικού αντίκτυπου των ήδη υπάρχοντων κτιρίων έχουν οδηγήσει σήμερα την Κοπεγχάγη στις πρώτες θέσεις του “European green city index”, καθιστώντας την μια από τις πιο καθαρές πρωτεύουσες της Ευρώπης, πρωτοπόρο ως προς την αστική οικολογία και εν τέλει, προορισμό κεφαλαίων που αφορούν στην πράσινη ανάπτυξη.



εικ. 22: Fingerplan, Κοπεγχάγη

4. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΗΑFENCITY

[4.1]

Αμβούργο: σύγχρονες ανάγκες, τάσεις και πολιτικές σχεδιασμού

Στα πλαίσια της ανταγωνιστικότητας των πόλεων, στόχος της κάθε μιας είναι να βελτιώσει την θέση της στον παγκόσμιο χάρτη. Προβαίνουν έτσι σε νέες μορφές αναπλάσεων που στόχο έχουν την αειφορία της πόλης, την αστική βιωσιμότητα, δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση στην οικολογική διάσταση των αστικών πολιτικών τους (Καπουράλου, 2010). Η κάθε πόλη πρέπει να προβάλλει τα ιδιαίτερα εκείνα χαρακτηριστικά της που την καθιστούν ξεχωριστή σε διεθνές επίπεδο, εξασφαλίζουν τη μοναδικότητά της και ενισχύουν την ελκυστικότητά της έναντι άλλων, θέτοντάς την ως πόλο έλξης επενδυτών και τουριστών.

Για πολλές ευρωπαϊκές πόλεις ιδιαίτερο στοιχείο της φυσιογνωμίας τους αποτελεί ο λιμένας τους. Οι παράκτιες πόλεις αποτέλεσαν καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας, εκτός από πεδία συγκέντρωσης εμπορικών δραστηριοτήτων, κυρίως, κομβικά σημεία ώσμωσης πολιτισμών και ιδεών, αποτελώντας συνεχούς πόλους έλξης. Μετά το 1960, η ανεπάρκεια τους να αντεπεξέλθουν στις λειτουργικές απαιτήσεις ενός σύγχρονου λιμένα, οδήγησε στην εγκατάλειψη και σταδιακή παρακμή τους μετατρέποντάς τους σε αστικά κενά (Brownfields). Σήμερα, σχέδια αναπλάσεων των εγκαταλειμμένων αυτών ζωνών λαμβάνουν χώρα σε ολόκληρη την Ευρώπη, τόσο για την αναβάθμιση της εικόνας των πόλεων όσο και στο πνεύμα ευρύτερης οικολογικής συνείδησης (Μαναρή, 2013). Αποτελεί, λοιπόν, πρόκληση για τους πολεοδόμους η επανεκκίνηση των παράκτιων (λιμενικών) ζωνών, με άξονα αυτή τη φορά την αειφόρο ανάπτυξή τους, την αστική συνέχεια και την επανασύνδεση της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπό της.

(WorkshopWaterfrontdesign)

Μία από τις πόλεις που προέβη σε σημαντικές αλλαγές στον τρόπο οργάνωσης του αστικού ιστού της, με βασικό άξονα αυτών την αναβάθμιση της λιμενικής της ζώνης, αποτελεί η πόλη του Αμβούργου. Ώντας κτισμένη κυριολεκτικά πάνω στο νερό, το υγρό στοιχείο αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό της και εκφράζεται μέσω του ποταμού Έλβα, του ποταμού Άλστερ και του πλήθους καναλιών τους (Μαναρή, 2013).

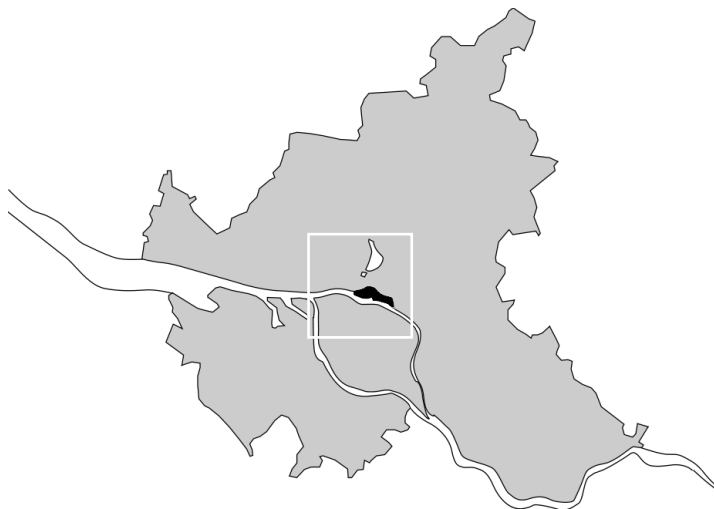
Το λιμάνι του Αμβούργου αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της Γερμανίας και το δεύτερο στον κόσμο, αμέσως μετά από αυτό του Ρότερνταμ, σε διακίνηση αγαθών. Δεν είναι τυχαίος ο χαρακτηρισμός της πόλης ως "Torzurwelt", «Πύλη στον κόσμο», αποτελώντας εμπορικό κόμβο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ο Έλβας μάλιστα, ως ποταμός με μεγάλο βάθος, βοήθησε στην ανάπτυξη της πόλης ενισχύοντας τη θέση της σε υπερτοπικό επίπεδο.

Η παλιά λιμενική ζώνη άρχισε, ωστόσο, να εγκαταλείπεται και σταδιακά να παρακμάζει, αποτέλεσμα των ριζικών αλλαγών στους τρόπους που πραγματοποιούνταν οι μεταφορές τα τελευταία χρόνια, καθιστώντας ανεπαρκείς τις εγκαταστάσεις για τις νέες ανάγκες. Ήδη, από τον 20ο , καθιστώντας τη ως μία υποβαθμισμένη περιοχή που απλά απομάκρυνε την αστική ζωή από το υγρό στοιχείο και το μέτωπό της προς τη θάλασσα.

Από το 1980, στα πλαίσια αναζωογόνησης των λιμανιών και της προσπάθειας εξευγενισμού που προωθούν οι ευρωπαϊκές πόλεις, η πόλη του Αμβούργου ενεργοποιεί τη διαδικασία επαναφοράς της σχέσης του με το λιμάνι. Με σλόγκαν *From Ship to Chip* (Καρύδης, 2008), τονίζεται η ανάγκη απαγκίστρωσης από τις βιομηχανικές χρήσεις των προηγούμενων δεκαετιών και μετατόπιση προς λειτουργίες τριτογενούς τομέα, της επικοινωνίας, διαφήμισης, πληροφορικής. Σε μία προσπάθεια επαναπροσδιορισμού και ισχυροποίησης της ταυτότητας της πόλης, το ενδιαφέρον στρέφεται στις όχθες του Έλβα. Από εκεί που το νότιο τμήμα της πόλης, το οποίο συγκέντρωνε παλαιότερα τις λιμενικές εγκαταστάσεις, δεν είχε συμπεριληφθεί στο σχεδιασμό της πόλης και λειτουργούσε αυτόνομα, έρχεται να γίνει ζωντανό κομμάτι αυτής.

Το 2002 η Γερουσία της πόλης- κράτους διατυπώνει ένα *Κατευθυντήριο Σχέδιο Πολιτικής* (ΚΣΠ) με τίτλο *Μητρόπολη Αμβούργο* -

Αναπτυσσόμενη Πόλη με όραμα ένα συνεχώς αναπτυσσόμενο κέντρο παγκόσμιας ακτινοβολίας. Με άξονα δράσης το Άλμα από τον Έλβα, και την ανάγκη για *Περισσότερη πόλη μέσα στην πόλη* (Καπουράλου, 2010), τίθεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος η ανάγκη για μια ποιοτική πολεοδομική ανάπτυξη, στις όχθες και τα νησιά του Έλβα. Η πρόθεση αυτή ξεκινά να υλοποιείται σήμερα μέσω του σχεδίου *HafenCity*, ενός πολύπλευρου προγράμματος, που υπόσχεται σημαντικά αναπτυξιακά βήματα για ολόκληρη την πόλη. Στόχος, η δημιουργία μιας νέας αστικής περιοχής γύρω από το ποτάμι, που θα έρθει να λειτουργήσει συνδυαστικά με την πόλη, ως μία προσπάθεια αποσυμφόρησης πιέσεων που προέρχονται όχι μόνο από τη δημογραφική μεγέθυνση του δήμου αλλά και από την απουσία αστικής συνεκτικότητας μέσα στα όρια της μητροπολιτικής περιοχής.



εικ. 23: Η θέση του HafenCity στη μητροπολιτική περιοχή του Αμβούργου



εικ. 24: Το HafenCity σε σχέση με το ιστορικό κέντρο

[4.2] Γένεση και ιστορικό εξέλιξης του προγράμματος του HafenCity

Κατά τη δεκαετία του 1990, η πτώση του Τείχους και η ενοποίηση της Γερμανίας δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για την ανάδειξη του λιμένα του Αμβούργου ως κεντροβαρικής σημασίας εμπορευματικού και επιβατικού σταθμού της Ευρώπης. Ωστόσο, παρά την κομβική του θέση μεταξύ Βόρειας και Κεντρικής Ευρώπης, η ανεπάρκεια των υποδομών να υποστηρίξουν τις νέες τεχνολογίες μεταφορτωτικές δραστηριότητες με containers οδήγησε στη σταδιακή παρακμή των λιμενικών περιοχών πλησίον του αστικού κέντρου. Κατά συνέπεια, οι κύριες εγκαταστάσεις μεταφέρθηκαν στη νότια όχθη του Έλβα, στο Altenwerder, αφήνοντας μεγάλες εκτάσεις στο όριο της πόλης με τη θάλασσα να υπολειπούνται.

Εκτός από το προφανές πρόβλημα του φθίνοντος αναξιοποίητου χώρου, η τοποθεσία των εν λόγω εγκαταστάσεων επί του θαλάσσιου μετώπου απομάκρυνε τον αστικό ιστό από τον Έλβα. Ταυτόχρονα, το υλικό όριο της περιφράξης της περιοχής δυσχέρανε ακόμη περισσότερο την αλληλεπίδραση των κατοίκων με το υδάτινο στοιχείο. Έτσι, υπό το πρίσμα των πολιτικών αστικής αναγέννησης, το 1991 ο πρώην δήμαρχος της πόλης Henning Voscherau αποφάσισε να επιληφθεί της κατάστασης, προωθώντας στρατηγικές για την αναδόμηση της περιοχής. Για τη δρομολόγηση του έργου και υπό συνθήκες διακριτικότητας, ξεκίνησαν άμεσα οι διαδικασίες ανάκτησης των ιδιωτικών ιδιοκτησιών²¹. Την ενέργεια αυτή ανέλαβε η *Hamburger Hafen und Lagerhausgesellschaft mbH* (πλέον *HHLA Hafen und Logistik AG*), ενώ το 1995 ιδρύθηκε η θυγατρική αυτής *GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung* (από το 2004 γνωστή ως

[21] Κατά βάση του κτηριακού αποθέματος, καθώς οι εδαφικές εκτάσεις ανήκαν ήδη σε μεγάλο ποσοστό στο Δήμο του Αμβούργου.

[22] Με το πέρας αυτών των συμβάσεων, τα εδάφη περιήλθαν και πάλι στη διαχείριση της Πόλης του Αμβούργου.

[23] Το χρηματοδοτικό αυτό κεφάλαιο καλύπτει ταυτόχρονα και τα έργα των εκσυγχρονισμένων λιμενικών εγκαταστάσεων στο Altenwerder, γεγονός που εξομαλύνει τις σχέσεις του Δήμου με την εταιρία του Λιμένα του Αμβούργου.

HafenCity Hamburg GmbH), η οποία και θα αποτελέσει τον μελλοντικό συντονιστή του εγχειρήματος. Και οι δυο εταιρίες ανήκουν εξολοκλήρου στις δημόσιες αρχές της Ελεύθερης και Χανσεαϊκής Πόλης του Αμβούργου. Το σχέδιο, ωστόσο, δεν γνωστοποιήθηκε παρά 2 χρόνια αργότερα, προκειμένου να αποφευχθούν οι αντιδράσεις από τις αρχές του Λιμένα αλλά και από ιδιώτες, οι οποίες θα επιβάρυναν το κόστος της διαδικασίας.

Η πρώτη μελέτη για το Γενικό Ρυθμιστικό Σχέδιο εκπονήθηκε το 1996 από τον αρχιτέκτονα Volkwin Marg και έθετε αρκετές από τις αρχές που θα ακολουθούσε μέχρι τέλους το πρόγραμμα, όπως η αστική δομή ή η μίξη των χρήσεων γης (GmbH, 2017). Η επίσημη ανακοίνωση του έργου έγινε το 1997 από τον Voscherau, ο οποίος, με αφορμή τις επικείμενες εκλογές, παρουσίασε το *Vision Hafencity*

στο κοινό. Επρόκειτο για το όραμα μιας πόλης-λιμάνι, μίας νέας αστικής περιοχής σε μεγάλη εγγύτητα με το ιστορικό κέντρο, αλλά και σε άμεση επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο, η οποία θα ανήγαγε το Αμβούργο σε τοπίο παγκόσμιας ακτινοβολίας.

Όσον αφορά στο ιδιοκτησιακό καθεστώς, το 80% των οικοπέδων υπάγεται στο Δήμο. Από αυτές τις εκτάσεις, ένα ποσοστό ανήκε με σύμβαση στις ιδιωτικές λιμενικές σιδηροδρομικές γραμμές, και ορισμένες ακόμα ήταν μισθωμένες με μακροχρόνιες συμβάσεις σε επενδυτές²². Σημαντικό ρόλο στην ιδιοκτησιακή κατανομή διαδραματίζει η εταιρία των Γερμανικών Σιδηροδρόμων, η οποία κατέχει μεγάλο μέρος των οικοπέδων που βρίσκονται ανατολικά του Magdeburger Hafen.

Για την απομάκρυνση της περιοχής ενδιαφέροντος από τη διαχείριση του *Λιμένα του Αμβούργου* (Port of Hamburg) θεσπίστηκε ειδική νομοθεσία και ορίστηκε το κεφάλαιο χρηματοδότησης "*Πόλη και Λιμάνι*" ('special city and port fund') προκειμένου να διασφαλιστεί η παραμονή των εκτάσεων υπό την ιδιοκτησία της Ελεύθερης και Χανσεαϊκής Πόλης του Αμβούργου²³ (GmbH, 2017a).

Μετα από διεξοδικές μελέτες που πραγματοποιήθηκαν από την GHS και τις αρχές του Αμβούργου, το 1999 προκηρύχθηκε ο αρχιτεκτονικός/πολεοδομικός διαγωνισμός. Το ΓΡΣ ανακοινώθηκε στο κοινό το 2000 και στη συνέχεια, μέσα από εκθέσεις και εκτενείς παρουσιάσεις, υποβλήθηκε σε ανοιχτή συζήτηση. Το τελικό αποτέλεσμα αποτελεί μέχρι σήμερα την

κατευθυντήρια σχεδιαστική αρχή του προγράμματος.

Λόγω της βαρύνουσας σημασίας της για το σύνολο της πόλης, το 2006 η περιοχή του Hafencity ανακηρύχθηκε σε “περιοχή υψηλής προτεραιότητας”. Αυτό πρακτικά σήμαινε ότι όλα τα αναπτυξιακά σχέδια θα υποβάλλονταν σε συζήτηση από την Επιτροπή για την Αστική Ανάπτυξη η οποία συγκροτήθηκε ειδικά για αυτόν το σκοπό και αντιπροσωπεύει όλα τα πολιτικά κόμματα της Βουλής του Αμβούργου²⁴(GmbH, 2017b; GmbH, 2008).

Η οικοδόμηση των κτηρίων ξεκίνησε το 2001, ενώ οι πρώτοι κάτοικοι εγκαταστάθηκαν στην περιοχή το 2005. Το 2009 ολοκληρώθηκε η κατασκευή της πρώτης γειτονιάς (Am Sandorkai/Dalamankai quarter) στο δυτικό άκρο. Το Hafencity είναι μία πόλη εν εξελίξει, με αποτέλεσμα οι ανάγκες και οι προοπτικές της να ανανεώνονται συνεχώς. Ανταποκρινόμενες σε μία τέτοια συνθήκη, οι στρατηγικές διαχείρισης και σχεδιασμού του νέου αστικού χώρου πρέπει επίσης να ακολουθούν μία λογική αδιάλειπτης επικαιροποίησης. Σε αυτό το πλαίσιο, το 2010, το ΓΡΣ του 2000 αναθεωρήθηκε προκειμένου να συμπεριλάβει μελέτες σχετικά με την επέκταση του project προς τα ανατολικά αλλά και με την ενίσχυσης της βιωσιμότητας στο σύνολο της πρότασης.

Το πρόγραμμα του Hafencity αντιπροσωπεύει ένα έργο που θα ανασυντάξει την εικόνα του σύγχρονου Αμβούργου και θα οδηγήσει στην ανάδυση ενός μεταμοντέρνου αστικού τοπίου αίγλης και εξουσίας, με αυξημένη σφαιρα επιρροής. Η αναδόμηση του παλιού λιμανιού είναι ένα ζήτημα που έχει αντίκτυπο όχι μόνο στα 1,8 εκατομμύρια κατοίκους της Χανσεατικής Πόλης, αλλά στον πληθυσμό των περίπου 5 εκατομμυρίων ολόκληρης της μητροπολιτικής περιφέρειας (GmbH, 2008).

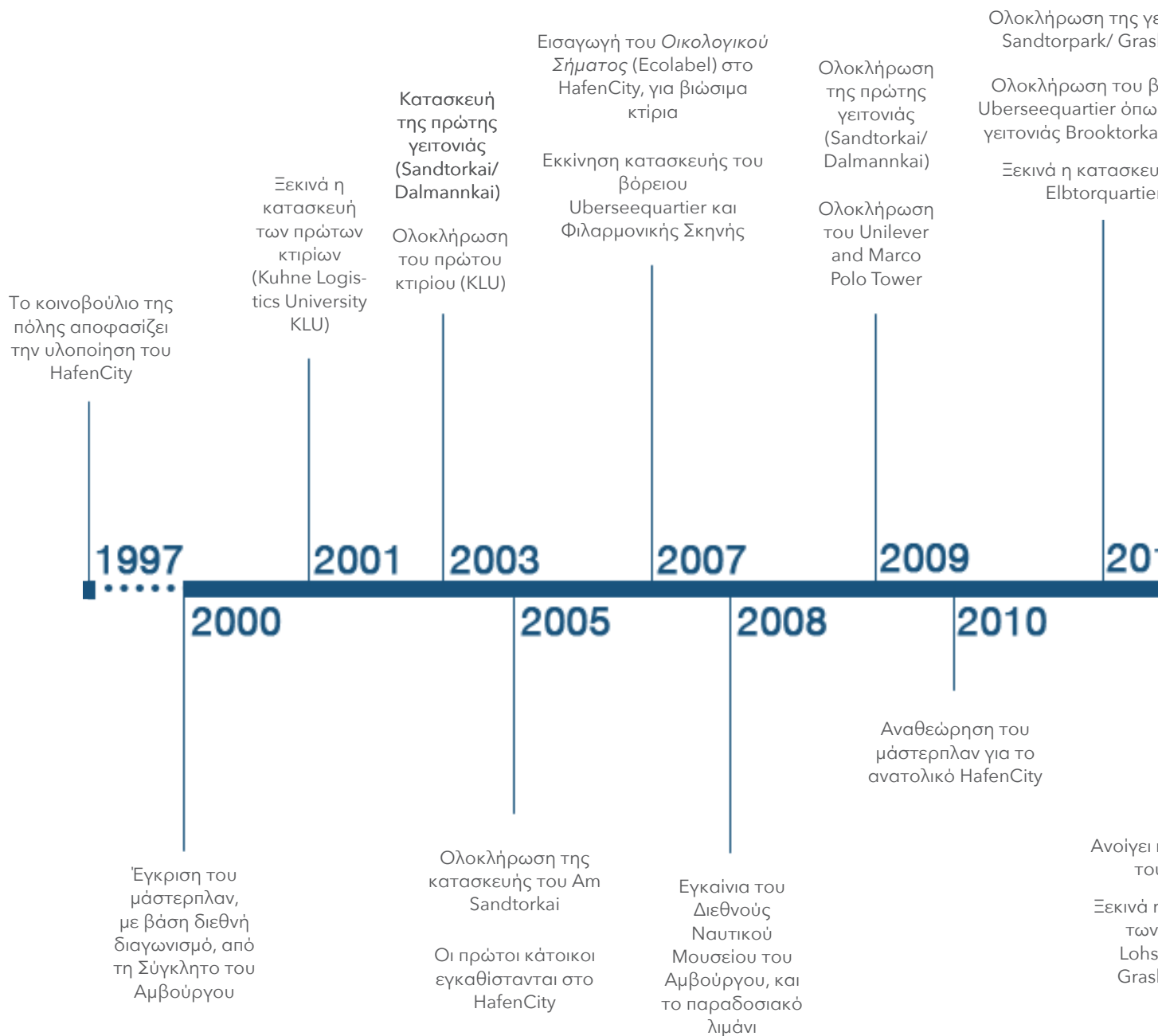
[24] Αντίστοιχα, καθώς η ανάπτυξη της νέας αστικής περιοχής διαχειρίζεται στο επίπεδο της Πόλης του Αμβούργου, το ανώτερο συμβούλιο της GmbH συνίσταται από μέλη της Συγκλήτου.

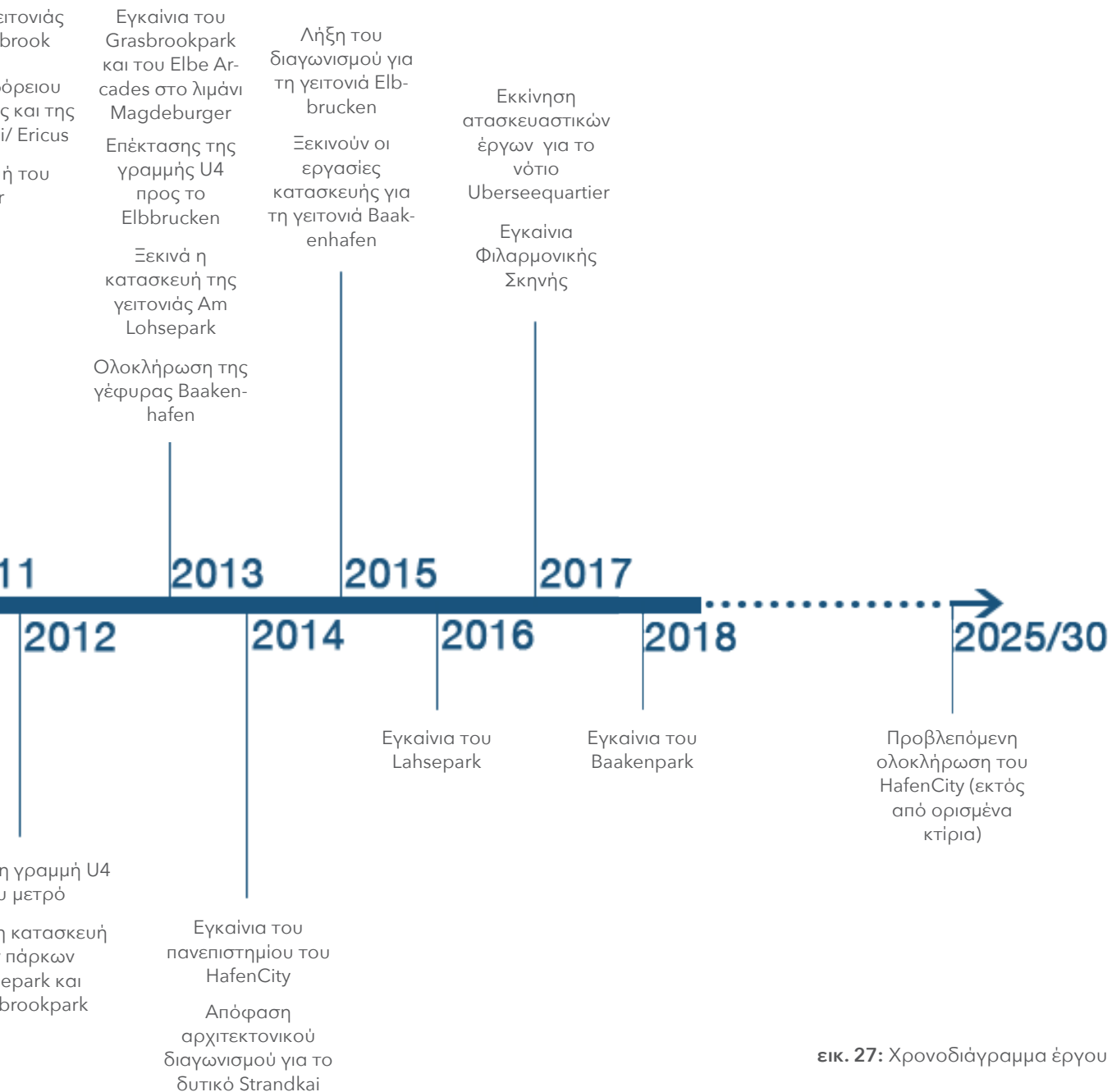
εικ. 25: Hafencity, Αμβούργο
1997



εικ. 26: Hafencity, Αμβούργο
2013







εικ. 27: Χρονοδιάγραμμα έργου

[4.3]

Στόχοι, διαδικασία και επιλογές του αστικού προγραμματισμού στο Hafencity. Στρατηγική και μεθοδολογία

Το Hafencity ξεκίνησε από μία περιορισμένη έκταση στο υδάτινο μέτωπο της περιοχής Altona. Σήμερα ωστόσο καλύπτει επιφάνεια 157 εκταρίων, η οποία καλείται να παραλάβει την επέκταση της πόλης και να εξασφαλίσει τη σύνδεσή της με το ποτάμι. Η νέα αστική περιοχή αποτελεί απάντηση σε τοπικά ζητήματα και ανάγκες, ανταποκρινόμενη ταυτόχρονα στις ευρωπαϊκές και διεθνείς επιτάξεις για τον πολεοδομικό προγραμματισμό. Το Hafencity επιδιώκει την περαιτέρω ενίσχυση της σχέσεως πόλη με την θάλασσα. Η αειφόρος ανάπτυξη της λιμενικής ζώνης με την ταυτόχρονη χωροθέτηση δραστηριοτήτων κατοικίας, αναψυχής, τουρισμού έχει σαν στόχο να προωθήσει ένα πρωτότυπο μοντέλο αστικοποίησης, να δώσει έμφαση στην εικόνα της πόλης καθιστώντας την ως σημαντικό πόλο έλξης κεφαλαίου και τουριστών εδραιώνοντας τη θέση της ανάμεσα στις ανταγωνιστικότερες πόλεις της σύγχρονης εποχής. Στόχος του σχεδίου είναι η διαμόρφωση μίας νέας αστικής ενότητας (Ασπρογέρακας και Σερράος 2008) με κοσμοπολίτικη εικόνα, η οποία θα χαρακτηρίζεται από έντονη μίξη χρήσεων και δραστηριοτήτων. Συνολικά, προβλέπονται 7.000 μονάδες κατοικίας (για περισσότερους από 14.000 κατοίκους), επιχειρηματικές εγκαταστάσεις που προσφέρουν 45.000 θέσεις εργασίας (οι 35.000 σε γραφεία), καθώς και παροχές εμπορίου, εστίασης, ψυχαγωγίας εκπαίδευσης. Όλα τα παραπάνω θα λειτουργούν συνδυαστικά με ένα δίκτυο δημόσιων χώρων που αποτελείται από πάρκα, πλατείες, πλατφόρμες και περιπάτους, συνθέτοντας ένα τουριστικό τοπίο που αναμένεται να φιλοξενεί

έως και 80.000 επισκέπτες ημερησίως (Andre, 2017).

Το εγχείρημα του Hafencity διέπεται από τρεις επικαλυπτόμενες σχέσεις, αυτές της ταυτότητας, της ασικότητας και της βιωσιμότητας. Σε επίπεδο αστικού σχεδιασμού, διακρίνονται οι παρακάτω επιδιώξεις:

- i. η νέα αστική περιοχή να αποτελέσει μία ενότητα με το ιστορικό συγκρότημα των αποθηκών και το ιστορικό κέντρο
- ii. να υπάρξουν μοναδικά αστικά τοπία και επομένως πλουραλισμός στην επιλογή τύπων σχεδιασμού αστικής σύνθεσης (Ασπρογέρακας και Σερράος 2008)
- iii. η πόλη να αναπτυχθεί σε μια συμβιωτική σχέση με τον ποταμό Έλβα.

Το Hafencity, όπως και αντίστοιχα έργα αστικών αναπλάσεων της Ευρώπης, αποτελεί ένα ισχυρό μέσο κατασκευής και προβολής τοπικής ταυτότητας, με σκοπό την αναβάθμιση της ελκυστικότητας του Αμβούργου. Παράλληλα όμως με αυτήν την επιδίωξη, δεν παύει να λειτουργεί ως ένα συγκροτημένο σχέδιο εσωτερικής πολεοδομικής ανάπτυξης, ισχυρά προσαρτημένο στο ιστορικό κέντρο, το οποίο θέτει ως πρωταρχικό στόχο την απορρόφηση των επεκτατικών τάσεων της πόλης. Σήμερα αποτελεί ένα έργο αστικής αναγέννησης φλέγοντος ενδιαφέροντος, καθώς τόσο ο στρατηγικός όσο και ο χωρικός σχεδιασμός χρησιμοποιούν πιλοτικές μεθόδους διαχείρισης των προκλήσεων. Έτσι, ο σχεδιασμός της νέας αστικής ενότητας όχι μόνο αντανακλά τις ευρωπαϊκές επιδιώξεις για τη βιωσιμότητα των πόλεων, αλλά θέτει νέα πρότυπα στη σύνθεση των αστικών τοπίων.



Κέντρο του
Αμβούργου



Περιοχή των Αποθηκών
(Speicherstadt)



HafenCity

εικ. 28: Το Hafencity σε σχέση με τις περιβάλλουσες οικιστικές ενότητες

Στρατηγική και Μεθοδολογία

Το Hafencity βασίζεται σε ένα πρόγραμμα το οποίο προϋποθέτει τη σύμπραξη ιδιωτικών και δημόσιων φορέων, με εμβέλεια που κυμαίνεται από το τοπικό έως και το ευρωπαϊκό επίπεδο. Για την εξασφάλιση, λοιπόν, του συντονισμού και της ομαλής συνεργασίας των εμπλεκόμενων συντελεστών, το 1997 κρίθηκε απαραίτητη η ίδρυση της Hafencity Hamburg GmbH. Πρόκειται για μία εταιρία που υπόκειται εξολοκλήρου στην Ελεύθερη και Χανσεατική Πόλη του Αμβούργου, και έκτοτε λειτουργεί ως επιβλέπων φορέας της συνολικής ανάπτυξης της περιοχής, ιδιοκτήτης της γης και υπεύθυνος των υποδομών (GmbH, 2016). Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της περιλαμβάνεται και η διαχείριση του ειδικού κεφαλαίου “Λιμάνι και Πόλη”, το οποίο αποτελείται από τα εδάφη της περιοχής του Hafencity που ανήκουν στην Πόλη του Αμβούργου. Όπως είναι φυσικό, το μεγαλύτερο ποσοστό της χρηματοδότησης του έργου προκύπτει από την πώληση αυτών ακριβώς των οικοπέδων.

Η υψηλή ποιότητα αστικού χώρου και αρχιτεκτονικής μορφολογίας αποτελεί μια από τις βασικότερες επιδιώξεις του εγχειρήματος²⁵. Για την επίτευξη του καλύτερου δυνατού επιπέδου προτάσεων προωθείται η συνεργασία μεταξύ των επενδυτών και των χρηστών του χώρου, καθώς μια τέτοια μέθοδος μπορεί να οδηγήσει σε καινοτόμες λύσεις και πρωτοπορικά αποτελέσματα. Έτσι, στις περιπτώσεις των μονάδων κατοικίας, οι ενδιαφερόμενοι καλούνται να υποβάλλουν προτάσεις, με την τελική απόφαση να καθορίζεται μέσω διαγωνισμού. Στόχος αυτής της πρακτικής δεν είναι η εύρεση της μεγαλύτερης χρηματικής προσφοράς (η οποία συνήθως είναι προκαθορισμένη), αλλά η ανάδειξη της καλύτερης αισθητικά και λειτουργικά σύλληψης²⁶.

Στις περιπτώσεις των κτηρίων γραφείων, δεν ακολουθείται η ίδια διαδικασία. Οι εταιρίες που σκοπεύουν να εκμεταλλευτούν ένα ποσοστό 60-70% του επιλεγμένου κηρίου ή οικοπέδου, υποβάλλουν την αίτησή τους στην GmbH, η οποία πρέπει να εγκριθεί από την *Επιτροπή Διαχείρισης Γαιών* (Land Commission). Στη συνέχεια, ο ενδιαφερόμενος κατασκευαστής προχωρά στον προγραμματισμό της διαδικασίας και τη διεξαγωγή

[25] Σημαντικό στοιχείο της ανάπτυξης του έργου, αποτελεί η προκήρυξη αρχιτεκτονικών διαγωνισμών τόσο για τον αστικό σχεδιασμό, όσο για το landscaping, για μεμονωμένα κτίρια και υποδομές (γέφυρες κτλ). Επιπλέον, δίνεται η δυνατότητα θέσπισης στρατηγικών για τη βιωσιμότητα των κτιρίων, την κοινωνική ποικιλία και τις νέες χρήσεις γης.

[26] Η εστίαση στην ποιότητα της πρότασης ενισχύεται από το 2010, προσμετρώντας τη σχεδιαστική σύλληψη κατά 70% στην αξιολόγηση της προσφοράς.

αρχιτεκτονικού διαγωνισμού.

Καθόλη τη διάρκεια της διαδικασίας, η *Hafencity Hamburg GmbH* βρίσκεται σε συνεχή διάλογο με τα συμβαλλόμενα μέλη και επιβλέπει την εκτέλεση των απαιτούμενων ενεργειών. Αυτό το δικαίωμα παρέμβασης διατηρείται μέχρι και ενάμιση χρόνο μετά την αδειοδότηση. Έτσι, τόσο οι ενδιαφερόμενοι ιδιώτες όσο και η Πόλη του Αμβούργου δεσμεύονται σε μία σχέση αμοιβαίας εμπιστοσύνης με σκοπό τη χρονική ακρίβεια και τη μέγιστη ποιότητα αποτελέσματος. Με άλλα λόγια, η πολιτική στενής συνεργασίας μεταξύ των επενδυτών και των δημόσιων αρχών λειτουργεί ως δικλείδα ασφαλείας για την ομαλή διεκπεραίωση του έργου.

Ενίσχυση των Τοπικών Φορέων

Σε μία πόλη όπως το Αμβούργο, όπου η κοινωνική πρωτοβουλία και κινητοποίηση των πολιτών είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένες, ένα έργο μητροπολιτικής εμβέλειας όπως το *Hafencity* δεν θα μπορούσε να μην εγείρει τη συμμετοχική τάση και τη δραστηριοποίηση του πληθυσμού. Η δημιουργία συλλόγων και συνεταιρισμών για την κατασκευή και διαχείριση των μονάδων κατοίκησης διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της κοινωνικής γεωγραφίας της περιοχής. Ταυτόχρονα, με την αναθεώρηση του *Masterplan* και υπό τον κίνδυνο ανόδου των τιμών ενοικίου και ιδιοκτησίας, το 20% (αργότερα 30%) των οικοπέδων που προορίζονται για χρήση κατοικίας λαμβάνουν επιδότηση για κοινωνική κατοικία. Τέτοιες ενέργειες διασφάλισαν την τροφοδότηση μιας αγοράς ακινήτων που απευθύνεται στα μικρομεσαία κοινωνικά στρώματα και σε μεγάλο βαθμό καθόρισαν τον χαρακτήρα γειτονιάς.

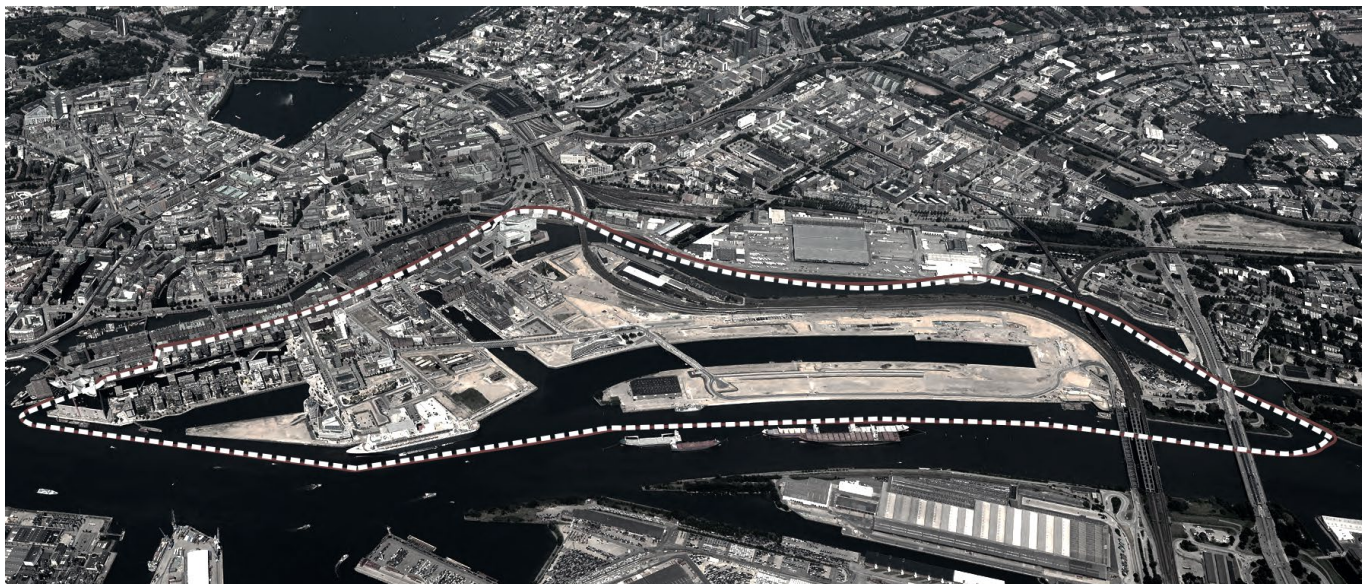
Στο πλαίσιο της οικειοποίησης του νέου αστικού χώρου από τους χρήστες του, η Πόλη του Αμβούργου υποστηρίζει και ενισχύει τις μορφές αυτο-οργάνωσης των πολιτών. Αφενός τέτοιες πρωτοβουλίες πλάθουν την ταυτότητα μιας νεόδμητης περιοχής -η οποία μάλιστα επιδιώκει να εξελιχθεί σε αστικό κέντρο. Αφετέρου η σύσταση συλλόγων που εκπροσωπούν διαφορετικές ομάδες χρηστών βοηθούν στη διάνοιξη διαύλων επικοινωνίας μεταξύ των κατοίκων της νέας αστικής ενότητας και

των ιθυνόντων δημοτικών αρχών. Προς αυτήν την κατεύθυνση, το 2009 η *Hamburg Hafencity GmbH* ίδρυσε το *Hafencity Netzwerk*, ένα τοπικό δίκτυο που λειτουργεί ως συντονιστής των κοινωνικών δραστηριοτήτων και περιβάλλοντος του Hafencity.

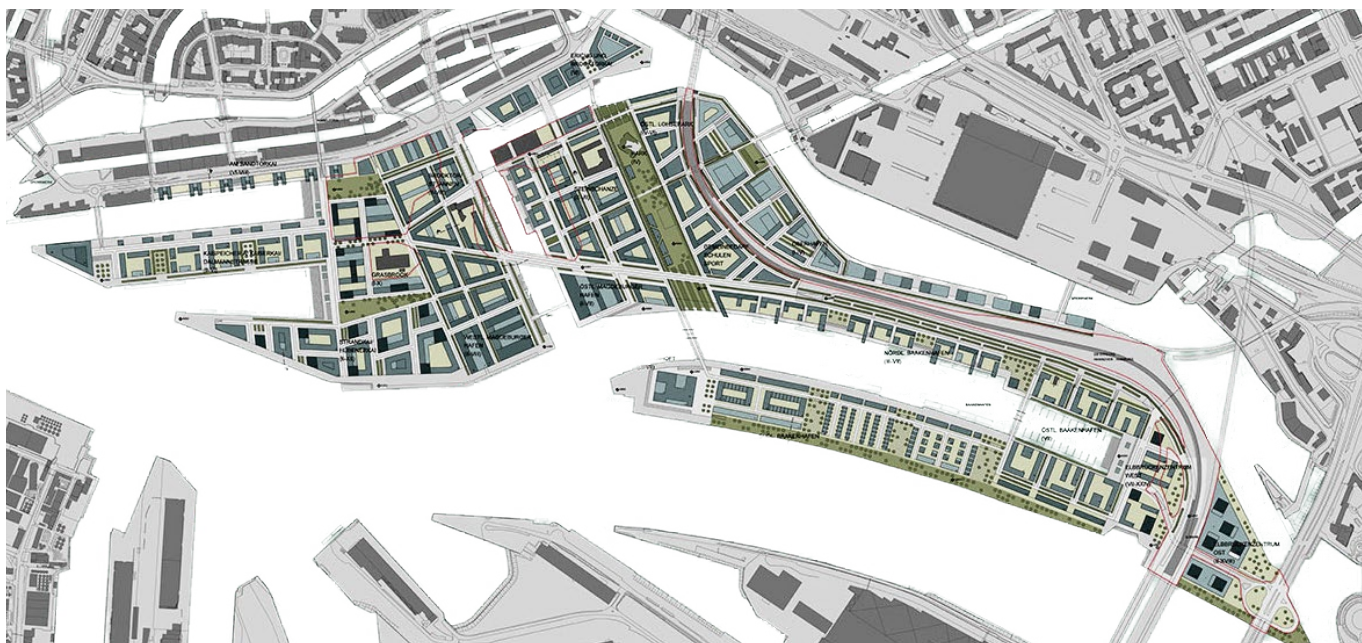
[4.4] Masterplan: Σχεδιαστικές Κατευθύνσεις

Το HafenCity αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα μητροπολιτικά σχέδια αστικής ανάπτυξης σε παραλιακό μέτωπο, καθώς πρόκειται να επεκτείνει την πόλη του Αμβούργου κατά 40%²⁷. Οι σχεδιαστικές προθέσεις και πρωτοποριακές ιδέες για το νέα αστική ενότητα και την ιδιαίτερη φυσιογνωμία που θα προάγει, εκφράστηκαν μέσω του Γενικού Ρυθμιστικού Σχεδίου (Masterplan) του 1997. Περιλαμβάνει σχέδια και πρωταρχικούς στόχους της ανάπτυξης του HafenCity ενώ στοχεύει να αποτελέσει μία επιτυχημένη αναπτυξιακή δομή για την περιοχή μέχρι σήμερα. Το Masterplan, πάνω στο οποίο βασίστηκε όλη η πρόταση για το HafenCity, εγκρίθηκε το 2000 από τον οργανισμό HafenCity Hamburg (GmbH) και το Υπουργείο Αστικής Ανάπτυξης. Το σχέδιο, που κατέλαβε την πρώτη θέση στον σχετικό πολεοδομικό διαγωνισμό ήταν αυτό της ομάδας Kontor Freiraumplanung Möller Tradkowsky μαζί με τον Ολλανδό αρχιτέκτονα Kees Christiaanse και συνεργαζόμενο γραφείο το ASTOC architects & planners.

[27] Η ανάγκη πυκνώσης του αστικού ιστού κρίνεται επιτακτική λόγω της υπερσυγκέντρωσης πληθυσμού στο κέντρο της πόλης, με 1,8 εκ. κατοίκους στην πόλη του Αμβούργου και 5 εκ. στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή.



ΕΙΚ. 29: Τα όρια του Hafencity, Αμβούργο



ΕΙΚ. 30: Masterplan 2000

Κύριες Κατευθύνσεις

Οι βασικές αρχές του masterplan που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στο σχεδιασμό και τη μορφή του έργου, συνοψίζονται στους παρακάτω κατευθυντήριους άξονες:

Ευελιξία και χωρική αυτονομία

Η νέα συνοικία χωρίζεται σε επιμέρους ενότητες, η κάθε μια από τις οποίες αναπτύσσει διαφορετικά χαρακτηριστικά προσαρμοζόμενη στις ιδιαίτερες συνθήκες και ανάγκες της τοποθεσίας της. Αυτές εκφράζονται στο χώρο με τη μορφή 10 γειτονιών, οι οποίες συντίθεται από ένα ευρύ φάσμα αστικών τυπολογιών. Η μοναδικότητά τους βασίζεται σε ποικίλους παράγοντες όπως η διαφοροποίηση της σύστασης των χρήσεων γης, η πυκνότητα δόμησης, η αρχιτεκτονική ποικιλομορφία, η εναλλαγή κλίμακας του δημόσιου χώρου ή οι οπτικές φυγές. Λόγω της πολυλειτουργικότητάς τους, όλες οι ενότητες μπορούν να αποτελέσουν αυτοτελείς θύλακες, γεγονός που επιτρέπει την ανάπτυξη του έργου ταυτόχρονα σε διάφορα σημεία της συνολικής περιοχής.

Ανάδειξη της ιστορικής ταυτότητας

Αλληλεπίδραση με τα ιστορικά στοιχεία του Αμβούργου πραγματοποιείται τόσο μέσω της ανάδειξης ιστορικών δομών όσο και με τη χρήση αναφορών στη νεοσχεδιαζόμενη περιοχή. Παρότι το Hafencity αποτελείται σχεδόν εξολοκλήρου από νέα οικοδομήματα, ο σχεδιασμός σε αστική κλίμακα επιτρέπει την οπτική επαφή με την ιστορική *περιοχή των Αποθηκών* (Speicherstadt) στα σημεία γειτνίασης, ενώ στις βορειο-ανατολικές συνοικίες η αρχιτεκτονική μορφολογία έρχεται σε συμφωνία με την αισθητική των αποθηκών. Παράλληλα, ιστορικές αναφορές γίνονται μέσω της χρήσης σχετικών τοπωνυμίων σε δρόμους και πλατείες, ενώ σε ελάχιστες περιπτώσεις ιστορικά κτήρια διατηρήθηκαν φιλοξενώντας σύγχρονες χρήσεις.



ΕΙΚ. 31: Η Περιοχή των Αποθηκών (Speicherstadt), Αμβούργο 2017

Καινοτόμος αστικός συμβολισμός

Ερχόμενοι στο δεύτερο σκέλος των πρακτικών σύνθεσης της ιδιαίτερης ταυτότητας του τόπου, η δημιουργία τοποσημών αποτελεί ένα ακόμη σημείο εστίασης του προγράμματος του Hafencity. Δύο εξέχουσες αρχιτεκτονικές μορφές χωροθετούνται στο δυτικό και το ανατολικό άκρο της εν λόγω περιοχής, σηματοδοτώντας τις εισόδους: αφενός το μέγαρο της φιλαρμονικής Elbphilharmonie, αφετέρου το υψηλότερο κτήριο του Αμβούργου συνδυαστικά με τη γέφυρα Freihafen-Elbe και τις εκτενείς σιδηροδρομικές γραμμές. Τέτοιου είδους εμβληματικά έργα διαμορφώνουν μία ιδιάζουσα αστική εικονογραφία, η οποία καθίσταται εύκολα αναγνωρίσιμη από την παγκόσμια επενδυτική αλλά και τουριστική κοινότητα.

Χωρική και κοινωνική συνοχή

Τέλος, σημαντικό ζήτημα αποτελεί η σύνδεση της υπό ανάπλαση περιοχής με τον υπάρχοντα αστικό ιστό και τις υποδομές του. Σε αυτό το πλαίσιο, εντοπίζεται η συνεχής προσπάθεια εννοιολογικής σύνδεσης και αναφοράς με το παλιό κέντρο της πόλης μέσω επιδέξιων και στοχευμένων αστικών παρεμβάσεων. Σε χωροταξικό επίπεδο, αυτό επιδιώκεται με την επέκταση των κεντρικών συνοικιών του Αμβούργου έως το κέντρο του Hafencity και τη συνέχιση των αξόνων του οδικού δικτύου. Ο δημόσιος χώρος αναλαμβάνει το ρόλο του συνδετήριου στοιχείου (Ασπρογέρακας και Σερράος 2008) τόσο ανάμεσα στις επιμέρους ενότητες, όσο και μεταξύ της παλιάς και νέας πόλης. Σε επίπεδο μεταφορών, η σύνδεση επιτυγχάνεται κυρίως μέσω της επέκτασης του υπόγειου σιδηροδρόμου. Η προσπάθεια της περιοχής ενισχύεται επιπλέον με υπερτοπικές λιμενικές εγκαταστάσεις για την υποδοχή τουριστικών πλοίων.

Οικολογία και περιβαλλοντική βιωσιμότητα

Συνολικά, το όραμα του Hafencity παρουσιάζεται και υλοποιείται υπό το πρίσμα της αειφόρου ανάπτυξης. Οι πολιτικές για κοινωνική συνοχή και αναβάθμιση της οικονομικής ανταγωνιστικότητας του Αμβούργου συνοδεύονται σε μεγάλο βαθμό από την οικολογική ευαισθησία, ανταποκρινόμενες στο προφίλ της *Πράσινης Πόλης*. Βασικές τεχνικές παράμετροι ορίζονται για θέματα που αφορούν την κίνηση, την προστασία από

τις πλημμύρες²⁸ και τους δημόσιους χώρους.

Το HafenCity θα αποτελέσει, λοιπόν, κεντρικό κομμάτι της πόλης του Αμβούργου, με έντονη κινητικότητα, οικονομικό, κοινωνικό και πολιτισμικό χαρακτήρα. Το χρονοδιάγραμμα της εφαρμογής του έργου συνεχίζει μέχρι το 2025/30, ενώ αναπτύσσεται με ταχύτερους από τους προσδοκώμενους ρυθμούς, χωρίς αυτό να συνεπάγεται μείωση της ποιότητάς του.

[28] Ιδιαίτερα μετά τα καταστροφικά φαινόμενα του 1962.

Αναθεώρηση του 2010 και Νέα Δεδομένα

Καθώς τα δεδομένα αλλάζουν από στιγμή σε στιγμή, πρωτεύον ζήτημα για το masterplan είναι η ευελιξία του. Η δυνατότητα δηλαδή να ενημερώνεται και να ενισχύεται στην πορεία της διαδικασίας σχεδιασμού και ανάπτυξης του έργου, χωρίς να επηρεάζει το ήδη υλοποιημένο μέρος του.

Σε αυτό συμβάλλει ο διαχωρισμός του masterplan σε αυτόνομες συνοικίες (Quarters). Το HafenCity, με μία τάση ανάπτυξης από τα Δυτικά προς τα Ανατολικά και από το Βορρά προς το Νότο, υποδιαιρείται στα εξής τμήματα: Sandtorkai/Dalmannkai, Sandtorpark/Grasbrook, Strandkai, Überseequartier, Brooktorkai/Epicus, Elbtorquartier, Lohsepark, Oberhafen, Baakenhafen και Elbbrucken. Οι συνοικίες θα μπορούν, έτσι, να δημιουργούνται σταδιακά και να λειτουργούν αυτόνομα, ενώ οι χώροι τους θα μπορούν να είναι κατά τμήματα εκμεταλλεύσιμοι, αναπτύσσοντας μια δική τους ταυτότητα. Έτσι επιτυγχάνεται η ευελιξία στην προσαρμογή των έργων στις σύγχρονες ανάγκες των επόμενων ετών χωρίς να χρειαστεί τροποποίηση όλου του σχεδίου.

Εκτός από τη χωρική διαίρεση του έργου υπάρχει και η χρονική. Το χρονικό πλαίσιο που έχει οριστεί για την ολοκλήρωση του, όπως προαναφέρθηκε είναι 25 χρόνια, ενώ η περίοδος αυτή έχει κερματιστεί σε 6 φάσεις ανάπτυξης, η κάθε μία εκ των οποίων διαρκεί περίπου πέντε έτη.

Κομβικό σημείο για την τελική μορφή του masterplan, όπως αυτό υλοποιείται μέχρι σήμερα, αποτέλεσε η αναθεώρησή του το 2010. Κύριο αντικείμενο διαβούλευσης υπήρξε η επέκταση της ανάπτυξης προς τα ανατολικά, με τη δημιουργία των συνοικιών Oberhafen, Baakenhafen και Elbbrucken, ειδικότερα καθότι οι τελευταίες δεν εδράζονται σε συμπαγές

[29] Έτσι, η αναμενόμενη πυκνότητα διαμορφώνεται σε 95 κατοίκους ανά εκτάριο γης, ενώ καθορίζεται σημαντική αύξηση των δημόσιων χώρων, σε ποσοστό που αντιστοιχεί στο 25% της γης του HafenCity.

[30] Μείωση στο 23%.

έδαφος ούτε συνδέονται με το παλιό κέντρο της πόλης όπως το δυτικό ή κεντρικό τμήμα του HafenCity. Η ανάκτηση του ανατολικού λιμενικού κόλπου ενίσχυσε τη συνολική έκταση γης από 123 Ha σε 127 Ha. Ταυτόχρονα, επαναπροσδιορίστηκε και ενισχύθηκε ο βαθμός της οικολογικής βιωσιμότητας που διέπει το project στο σύνολό του.

Νέος στόχος του masterplan, ήταν να επιτύχει ένα αποδοτικότερο μίγμα χρήσεων σε σχέση με την πόλη, συνδυάζοντας την πυκνή διαβίωση και εργασία, με μεγάλες εκτάσεις δημόσιων χώρων²⁹. Ταυτόχρονα, ο περιορισμός των αποκλειστικά για οδική κυκλοφορία αξόνων³⁰ δίνει μία νέα δυναμική στην πόλη με έμφαση στην καθημερινότητα των κατοίκων της. Σημαντική απόρροια της αναθεώρησης αποτέλεσε η δυνατότητα πρόσβασης του HafenCity και από το νότιο τμήμα του, με την προέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής U4 στις νέες γειτονιές. Το γεγονός αυτό θα διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του ανατολικού τμήματος, καθώς θα δημιουργήσει τη βάση για την αύξηση της πυκνότητας του.

Μέχρι σήμερα, 62 έργα έχουν ολοκληρωθεί ενώ 70 είναι υπό κατασκευή. 1.800 χώροι κατοικίας έχουν ολοκληρωθεί, ενώ 500 επιχειρήσεις έχουν εγκατασταθεί στην περιοχή, με στόχο την προώθησή του HafenCity ως ένα μέρος που κατοικείς και εργάζεσαι.

Σύνολο Οικοδομήσιμης έκτασης: 157 Ha του πρώην λιμανιού και των βιομηχανικών χρήσεων, εκ των οποίων:
Επιφάνεια νερού: 30 Ha
Επιφάνεια γης: 127 Ha

Επέκταση της πόλης του Αμβούργου κατά 40%

Περίπατοι δίπλα στο λιμάνι, μαζί με τις επιχωματώσεις του Έλβα: 10.5 km
Παραποτάμια έκταση κατά μήκος του ποταμού Έλβα: 3.1 km

Απόσταση από το κέντρο της πόλης: 800m
Μέγιστο πλάτος περιοχής: (άξονας ανατολής δύσης): 3.300 μ.
Μέγιστο μήκος περιοχής: (άξονας βορρά-νότου): 1.000 μ.
Απόσταση από το αεροδρόμιο: 9.500 μ.
Απόσταση από τον κεντρικό σιδηροδρομικό: 1.100 μ.

Πυκνότητες για χώρους γραφείων, κατοικίας, αναψυχής, εκπαίδευσης, πολιτισμού και ψυχαγωγίας:

Οικοδομικοί κανονισμοί: 3.7 μέχρι 6.1 Floor Space Index (FSI)

Πυκνότητα κατοίκων: 110/ Ha

Πυκνότητα εργαζομένων: 354/ Ha

Μικτό εμβαδόν νέων κτιρίων: 2.4 εκατ. τμ (gross floor area)

Σύνολο θέσεων εργασίας: 45.000 (εκ των οποίων οι 35.000 θα είναι γραφείου)

Σύνολο διαμερισμάτων: 7.000 (εκ των οποίων 1500-2000 θα είναι επιδοτούμενες)

Αριθμός κατοίκων: 14.000

Επισκέπτες/μέρα: 60.000-80.000

Κατανομή κτισμένου χώρου (σε 2.4 εκ. τμ GFA) : Εκπαίδευση, πανεπιστημιακά ιδρύματα, πολιτισμός, ψυχαγωγία, ξενοδοχεία 15% (380.000 τμ GFA), Γραφεία 42% (1.040.000 τμ GFA), Κατοικία 32% (800.000 τμ GFA), Ψυχαγωγία- εστιατόρια κτλ 11% (275.000 τμ GFA)

Σύνολο Επενδύσεων: 8.5 δις. Από τον ιδιωτικό τομέα και 2.4 δις. από το δημόσιο^{31,32}

Επιφάνεια ανοιχτών χώρων: 25% (27.4 ha) δημόσιοι, 13% (14.7 ha) ιδιωτικοί αλλά προσβάσιμοι, 7% ιδιωτικοί μη προσβάσιμοι χώροι (ποσοστό επί των 127 Ha)

Επιφάνεια μετακινήσεων: 23% (25.5 ha) , επιφάνεια κτιρίων 32% (34.7 ha)

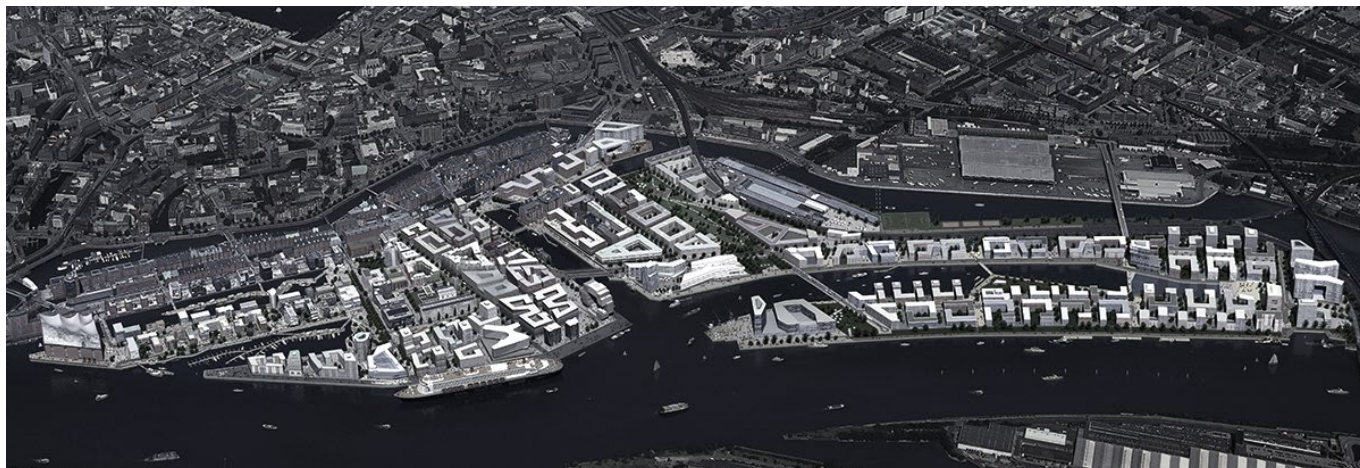
[31] Μέρος των δημόσιων επενδύσεων προέρχεται από το "Special Fund for City and Port", την πώληση δηλαδή εκτάσεων , ποσό που ανέρχεται σε 1.5 δις.

[32] Δημόσιες επενδύσεις που δεν περιλαμβάνονται στο ειδικό αυτό κονδύλιο είναι: η κατασκευή του μετρό (εκτός από την προέκτασή της προς το Elbbucken), τα δημόσια κτίρια όπως το πανεπιστήμιο, τα σχολεία και η Φιλαρμονική(η οποία ολοκληρώθηκε με δωρεές των κατοίκων), η πρόβλεψη για εξωτερικής σύνδεσης δρόμους για το HafenCity (Deichtorplatz και Domplatz axis) ή τα κόστη για το Διεθνές Ναυτικό Μουσείο (30 εκ. Ευρώ)

εικ. 00: Το HafenCity σε αριθμούς



εικ. 32: Ανατολική επέκταση, Masterplan 2010



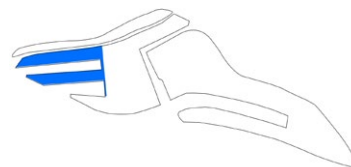
εικ. 33: Πανοραμική τρισδιάστατη θεώρηση

Συνοικίες του HafenCity

Sandtorkai/ Dalmannkai

Αποτελεί την πρώτη γειτονιά που ολοκληρώθηκε στο HafenCity, το 2009. Πρόκειται για μια αστική, παραλιακή γειτονιά με χαρακτηριστικό της τον παραδοσιακό της χαρακτήρα. Η μίξη διαφορετικών ομάδων κατοίκων καθώς και οι εργαζόμενοι των γραφείων της περιοχής, επηρεάζουν την ατμόσφαιρα της γειτονιάς. Ο παραδοσιακός χαρακτήρας της περιοχής εκφράζεται με τα κτίρια της *Speicherstadt*, με τα οποία και γειτνιάζει, το ιστορικό λιμάνι του *Sandtorhafen*. Την ίδια στιγμή, η *Φιλαρμονική Σκηνή*, που αποτελεί και το τοπόσημο του HafenCity, δεσπόζει στο δυτικό ακρωτήριο της περιοχής.

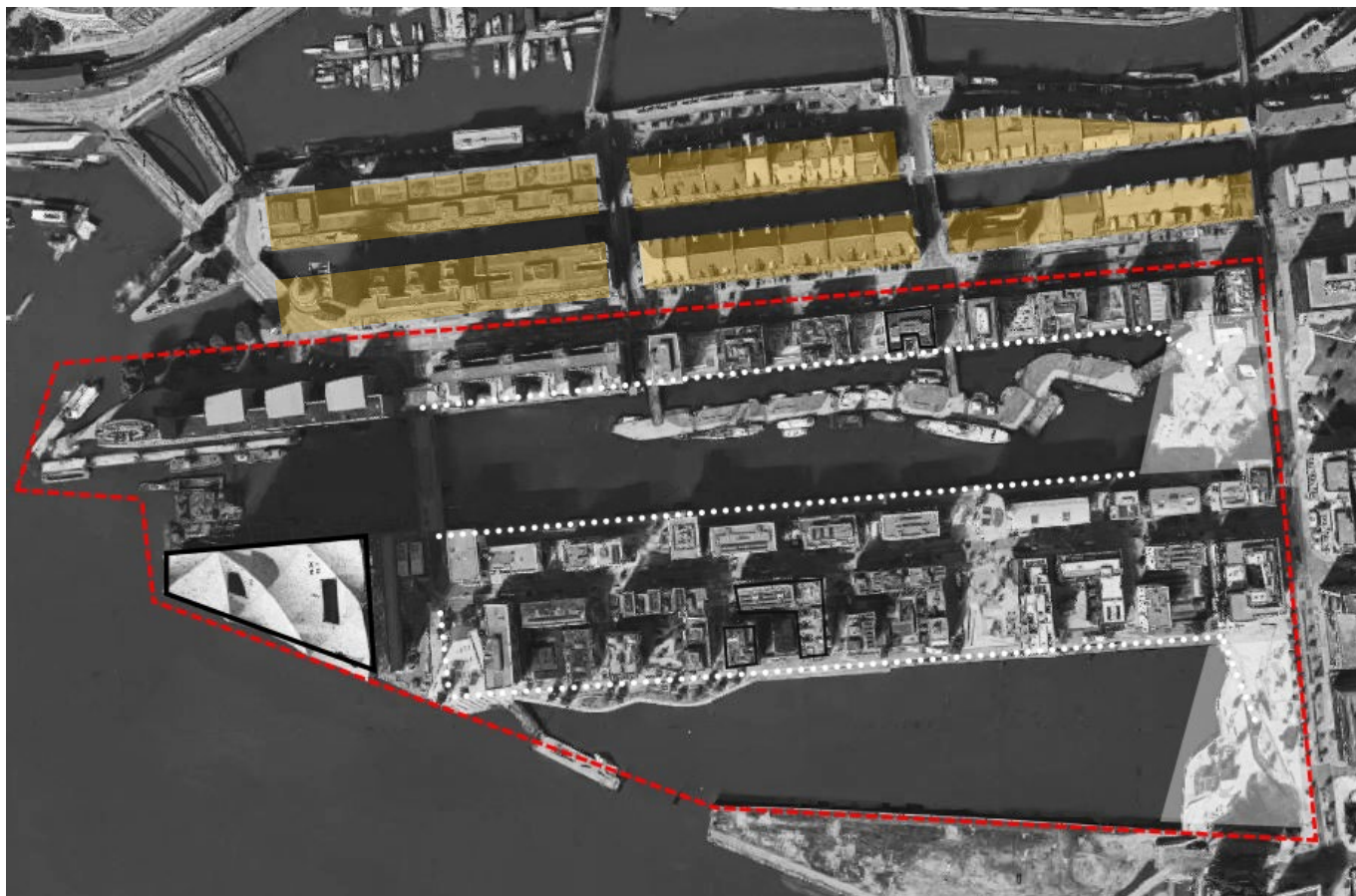
Η ιδιαίτερη σχέση της περιοχής με το λιμάνι φαίνεται με την αντιμετώπιση των υπαίθριων χώρων σε άμεση σχέση με αυτό. Οι μεγαλύτερες πλωτές πλατείες του HafenCity, αυτές του Magellan και του Marco Pollo, ενισχύουν τόσο την πολυδιάστατη τοπογραφία της γειτονιάς και όσο την σχέση της με το υγρό στοιχείο. Η σχέση αυτή επηρεάζει, ωστόσο, και τη μορφή των κτιρίων και συγκροτημάτων που γειτνιάζουν σε αυτό. Χαρακτηριστικά, στο μέτωπο που έρχεται σε επαφή με το λιμάνι Sandtorhafen, οι όροφοι των κτιρίων βγαίνουν σε πρόβολο, ενώ τα κτιριακά σύνολα στο νότιο τμήμα του Dalmannkai, συγκεντρώνονται γύρω από εσωτερικές αυλές, οι οποίες ανοίγονται προς το νότο, επιτρέποντας την ανεμπόδιση θέα προς το λιμάνι Grasbrookhafen και το ποτάμι. Στους χώρους αυτούς, μάλιστα, η οπτική επαφή με την προβλήτα, αποτρέπεται, παρόλο που βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση, αλλά σε χαμηλότερη στάθμη. Η συνύπαρξη των δημόσιων χώρων και ιδιωτικών είναι ένα δείγμα της ποιότητας της γειτονιάς, που χαρακτηρίζει και ολόκληρο το HafenCity.



εικ. 34: Θέση της γειτονιάς Sandtorkai/Dalamannkai στο HafenCity

Έκταση περιοχής: 10.9 Ha, 261.000 τμ
Θέσεις εργασίας: 2.700
Χρήσεις γης: εταιρίες, γραφεία, εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια
Κατοικίες: 746 κατοικίες (επιπλέον 44 διαμερίσματα της Φιλαρμονικής)
Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης: 2003- 2009
Πληθυσμός: 1000 κάτοικοι και εργαζόμενοι

Αριθμητικά δεδομένα
Sandtorkai/Dalamannkai



Speicherstadt



όρια Sandtorkai



παραθαλάσσιοι
περίπατοι



Φιλαρμονική
Σκηνή
(Elbphilharmonie)



Τυπολογία Α:
οικοδομικό
τετράγωνο
τύπου Π



Τυπολογία Β:
κτήριο με
υποχώρηση στο
ισόγειο

εικ. 35: Sandtorkai Quarter



εικ. 36: Sandtorkai/Dalamannkai,
υποχώρηση των ισογείων



εικ. 37: Sandtorkai/Dalamannkai,
θέαση της Φιλαρμονικής Σκηνής
από την πλατεία του Μαγγελάνου

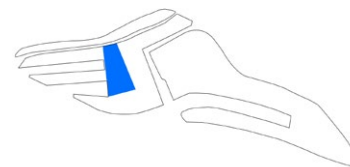


εικ. 38: Οδός Am Kaiserkai

Sandtorpark/ Grasbroo

Αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη γειτονιά που ολοκληρώνεται. Χαρακτηριστικό της είναι τα καταπράσινα πάρκα. Το Grasbrookpark, έκτασης 7.100τμ, γεινιάζει με τη γειτονιά Strandkai προφέροντας έναν χώρο εκτόνωσης για τους κατοίκους. Το μικρό πάρκο Sandtorpark, συγκεντρώνει γύρω του θύλακες κτιρίων, κάτι που αποτελεί το κλειδί για το ιδιαίτερο τρόπο οργάνωσης του ιστού της συγκεκριμένης γειτονιάς. Ο εν μέρει οικογενειακός χαρακτήρας της γειτονιάς ενισχύεται τόσο με την μίξη συλλογικών και επιδοτούμενων κατοικιών κυρίως στο βόρειο τμήμα της, όσο και με τη δημιουργία του σχολείου Katharinenschule. Σχεδιασμένο από τους Spengler & Wiescholek, με το σήμα της "gold" HafenCity Ecolabel, συνδυάζει ένα νηπιαγωγείο, με χώρους άθλησης και 30 διαμερίσματα.

Τοπόσημο της περιοχής αποτελεί ένα κτίριο γειτονικά της International Coffee Plaza, δημιούργημα του Richard Meier. Χαρακτηρίζεται από την ελλειπτική του μορφή, ενώ φιλοξενεί τις εταιρίες της οικογένειας Newmann. Η περιοχή φιλοξενεί πλήθος επιχειρήσεων με το κτίριο Skai των Boge Lindner architects να ξεχωρίζει, ενώ γειτονικά του το εμπορικό κέντρο Centurion, βραβευμένο με "gold" HafenCity Ecolabel, φιλοξενεί επιπλέον μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις.



εικ. 39: Θέση της γειτονιάς Sandtorpark στο HafenCity

Έκταση περιοχής: 5.7 Ha,
119.000 τμ
Θέσεις εργασίας: 2.600
Χρήσεις γης: γραφεία,
εκπαιδευτικά ιδρύματα,
κοινωνικά ιδρύματα, εμπορικά
καταστήματα, εστιατόρια
Κατοικίες: 278 κατοικίες
Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης:
2003- 2018

Αριθμητικά δεδομένα
Sandtorpark



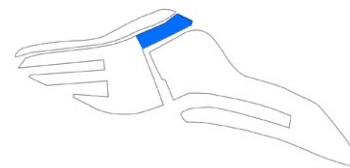
εικ. 40: Katharinenschule

Brooktorkai/ Ericus

Η γειτονιά αποτελεί την κεντρική είσοδο για το HafenCity. Λόγω της αυξημένης κίνησης και της περιορισμένης αίσθησης της γειτονιάς, κυριαρχούν χρήσεις γραφείων, περιορίζοντας την κατοικία. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των κτιρίων του βόρειου τμήματος της γειτονιάς αποτελεί η ελικοειδής τους ανάπτυξη, διακοπτόμενη από πύργους 9 ορόφων. Με αφορμή τη γειτνίαση με την περιοχή των Αποθηκών, σε γενικές γραμμές τα κτήρια προσομοιάζουν ως προς τα μορφολογικά χαρακτηριστικά και το χρώμα με τις ιστορικές αποθήκες. Με αυτόν τον τρόπο επιχειρείται μια ομαλή μετάβαση από τον παλιό στο νέο αστικό ιστό. Εξαιρέση αποτελούν τα κτίρια-τοπόσημα της περιοχής, τα οποία σηματοδοτούν τη είσοδο -αυτά των εκδοτικών οίκων Spiegel group's και Ericus Control, σχεδιασμένα από τους Henning Larsen Architects. Μαζί με την εταιρία του Germanischer Lloyd, αποτελούν τα μεγαλύτερα γραφεία του HafenCity³³.

Ωστόσο, το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της περιοχής, εκτός από το πλήθος γεφυρών που διασχίζουν το λιμάνι Brooktorhafen, αποτελεί ένας συνεχής περίπατος ο οποίος, ξεκινώντας από το Brooktorpromenade, καταλήγει στην αποβάθρα Buenos Aires μέσα από μια διαδρομή διαφόρων ποιοτήτων και χαρακτηριστικών δίπλα στο νερό.

[33] Η μεγαλύτερη μετεγκατάσταση εταιρίας στο HafenCity έγινε το 2010 με μεταφορά των 1600 εργαζομένων του Germanischer Lloyd, στην έκταση 54.000τμ των Brooktorkai γραφείων



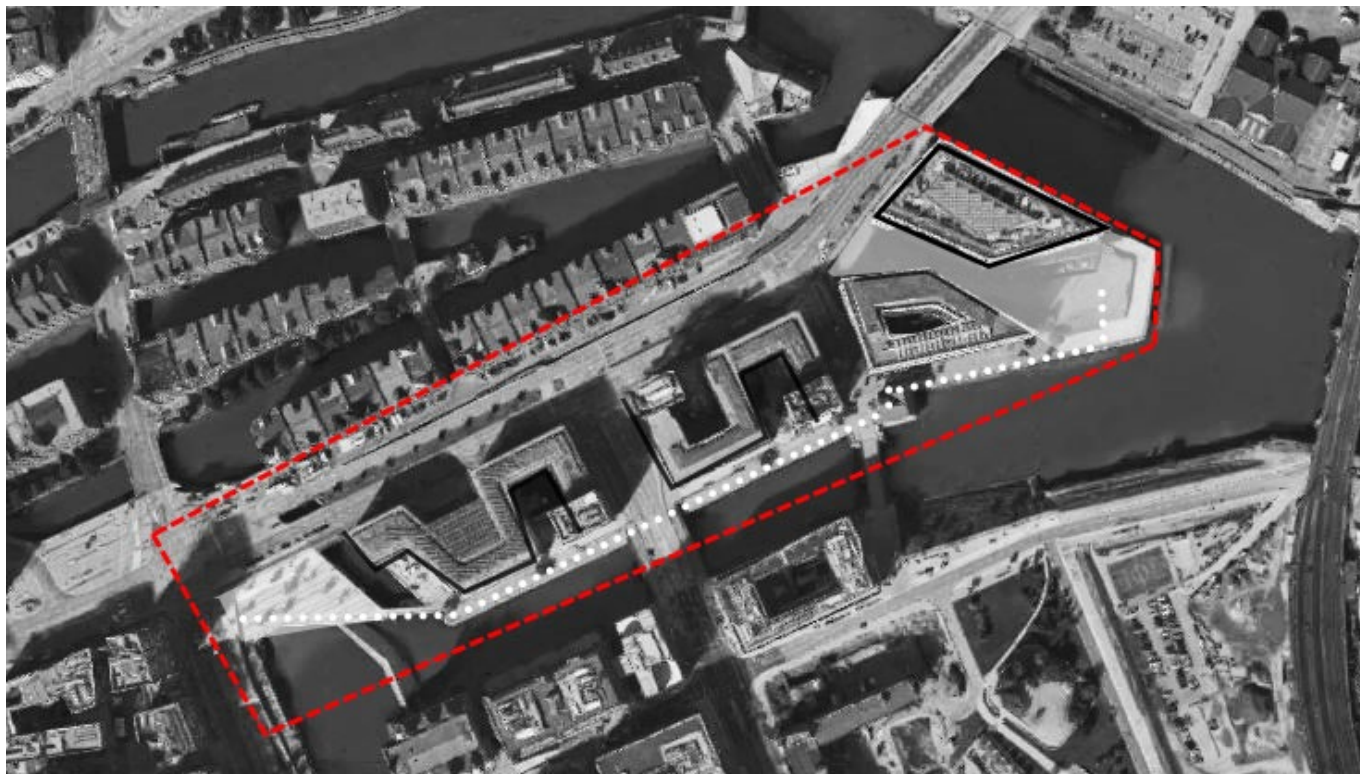
εικ. 44: Θέση της γειτονιάς Sandtorpark στο HafenCity

Έκταση περιοχής: 4 Ha,
106.000 τμ
Θέσεις εργασίας: 3.350
Χρήσεις γης: γραφεία,
εκπαιδευτικά ιδρύματα,
εμπορικά καταστήματα,
εστιατόρια
Κατοικίες: 30 κατοικίες
Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης:
2007- 2011

Αριθμητικά δεδομένα Brooktorkai/Ericus



εικ. 45: Νέα κτήρια (αριστερά), αποθήκες (δεξιά)



όρια
Brooktorkai/Ericus

.....
παραθαλάσσιοι
περίπατοι

■
πλατείες

■
τυπολογία Γ

εικ. 46: Brooktorkai/Ericus Quarter

Strandkai

Νότια, η γειτονιά Strandkai, αποτελείται από κατοικίες και χώρους εργασίας δίπλα στο ποτάμι. Η προνομιακή του θέση σε σχέση με τον Έλβα ωθεί στην ανάπτυξη πολυτελών, ελκυστικών διαμερισμάτων και σπουδαίων κτιρίων γραφείων, με θέα στο ποτάμι.

Χαρακτηριστικό της γειτονιάς, το Marco Polo Tower, αποτελεί το πρώτο κτίριο που ολοκληρώνεται το 2009 από τους Behnisch Architekten. Φιλοξενεί γραφεία και κατοικίες ενώ είναι το πρώτο κτίριο που βραβεύεται με *Gold HafenCity Ecolabel*. Ο Marco Polo Tower, από την άλλη, με το σύνολο των 60 κατοικιών που φιλοξενεί, θεωρείται τοπόσημο της περιοχής³⁴, με ύψος 60μ.

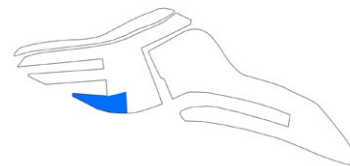
Ανατολικότερα, μέχρι τα τέλη του 2018, πρόκειται να υλοποιηθούν κτίρια επιχειρήσεων σε συνδυασμό με ιδιωτικές κατοικίες, συμπεριλαμβανομένου κι ενός, που αποτελεί έργο του Meier. Οι εργασίες έχουν ανασταλεί λόγω της άμεσης γειτνίασης με το Cruise Center HafenCity που θα δούμε στη συνέχεια.

Στο δυτικό μέρος, ωστόσο, 500 κατοικίες επρόκειτο να υλοποιηθούν από τα μέσα του 2017, σε μορφή περικλειστων μπλοκ, με ασυνήθιστες πολιτιστικές χρήσεις αναφερόμενες στο παιδί να χωροθετούνται στα ισόγεια τους³⁵.

Τέλος, το δυτικό τμήμα της αποβάθρας, θα παραμείνει άκτιστο, παρέχοντας έναν δημόσιο χώρο και εξασφαλίζοντας μία νέα όψη προς τον Έλβα.

[34] Το 2010 κέρδισε όσκαρ MIP-IM βραβείο στην κατηγορία των κατοικιών. Στα ευρωπαϊκά βραβεία ιδιοκτησίας πήρε τον περασμένο χρόνο ονομάστηκε ως το καλύτερο κτίριο.

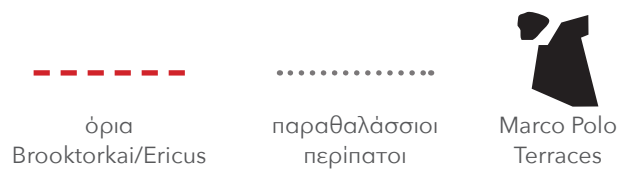
[35] Όπως το κέντρο τέχνης για παιδιά (KinderKulturHaus) σε 1000τμ και το Marchenwelt (αξιοθέατο παραμυθιού) σε 3.000τμ.



εικ. 47: Θέση της γειτονιάς Strandkai στο HafenCity

Έκταση περιοχής: : 6.9 Ha, 190.000 τμ
Θέσεις εργασίας: 4.770
Χρήσεις γης: γραφεία, ξενοδοχεία, εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια
Κατοικίες: 733 κατοικίες
Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης: 2005- 2021, 2021- 2025

Αριθμητικά δεδομένα
Strandkai



ΕΙΚ. 48: Strandkai Quarter



ΕΙΚ. 49: Marco Polo Tower



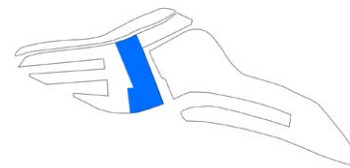
ΕΙΚ. 50: Strandkai, Τρισδιάστατη απεικόνιση

Uberseequartier

Αποτελεί το κέντρο του HafenCity, με έμφαση στις εμπορικές χρήσεις, τα πολιτιστικά και ψυχαγωγικά δρώμενα, τις εταιρικές του εγκαταστάσεις, και όλα αυτά σε συνδυασμό με έναν μεγάλο αριθμό κατοικιών.

Ενώ στο βόρειο τμήμα της περιοχής μέχρι το 2018 θα έχουν υλοποιηθεί και τα τελευταία κτίρια, το νότιο μέρος παραμένει ακόμα υπό κατασκευή. Κύριο λόγο στη διαμόρφωση του νότιου μέρους της γειτονιάς, παίζει η χωροθέτηση ενός νέου τερματικού σταθμού κρουαζιερόπλοιων, σε κατακόρυφη διάταξη, με τη δυνατότητα να παραλαμβάνει ταυτόχρονα 3.600 επιβάτες. Η επισκεψιμότητα λοιπόν της περιοχής αναμένεται να είναι έντονη.

Το 2014 πραγματοποιήθηκε μία αναθεώρηση του σχεδίου για το νότιο τμήμα της περιοχής. Νέα στοιχεία προστέθηκαν στα προηγούμενα σχέδια, με καλύτερες προϋποθέσεις για τον χαρακτήρα της μίξης χρήσεων της περιοχής. Σε μία σειρά από 11 κτίρια, θα συνδυάζεται ένας μεγάλος αριθμός καταστημάτων, ενώ προστίθενται χρήσεις αναψυχής (π.χ. κινηματογράφος) και ξενοδοχείων, συνθέτοντας μία νέα εμπορική γειτονιά που οι χρήσεις διασπείρονται ανάμεσα στις κατοικίες, ελκύνοντας επισκέπτες όλο το χρόνο και σε όλη τη διάρκεια της ημέρας με στόχο να αποτελέσει μία *24-hour city*. Με κατάλληλες, μάλιστα, χρήσεις που θα χωροθετούνται στα ισόγεια θα επιτρέπουν να μένει ανοιχτός ο κάτω χώρος των κτιρίων έως αργά τη νύχτα διασφαλίζοντας τις ώρες που θα είναι ανοιχτό και ζωντανό το Uberseequartier στο σύνολό του.



εικ. 51: Θέση της Uberseequartier στο HafenCity

Έκταση περιοχής: : 14 Ha,
410.000 τμ
Θέσεις εργασίας: 6.140, εκ
των οποίων:
Γραφεία: 3.200
Εμπόριο: 1.900
Πολιτισμός/Ψυχαγωγία: 150
Ξενοδοχεία: 550
Εστίαση: 300
Τερματικός Σταθμός: 40
Χρήσεις γης: γραφεία
97.000τμ, ξενοδοχεία
55.000τμ, εμπορικά
καταστήματα 94.000τμ,
εστιατόρια 16.000τμ, κατοικίες
123.000τμ, πολιτισμός/
ψυχαγωγία 14.000τμ,
τερματικός κρουαζιέρας
8.000τμ.
Κατοικίες: 1.110
Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης:
2007- 2017 (βορράς),
2017- 2021 (νότος), 2021-2023
(τα 2 τελευταία κτίρια)

Αριθμητικά δεδομένα Uberseequartier

εικ. 52: Το υδάτινο μέτωπο στο νότιο Uberseequartier



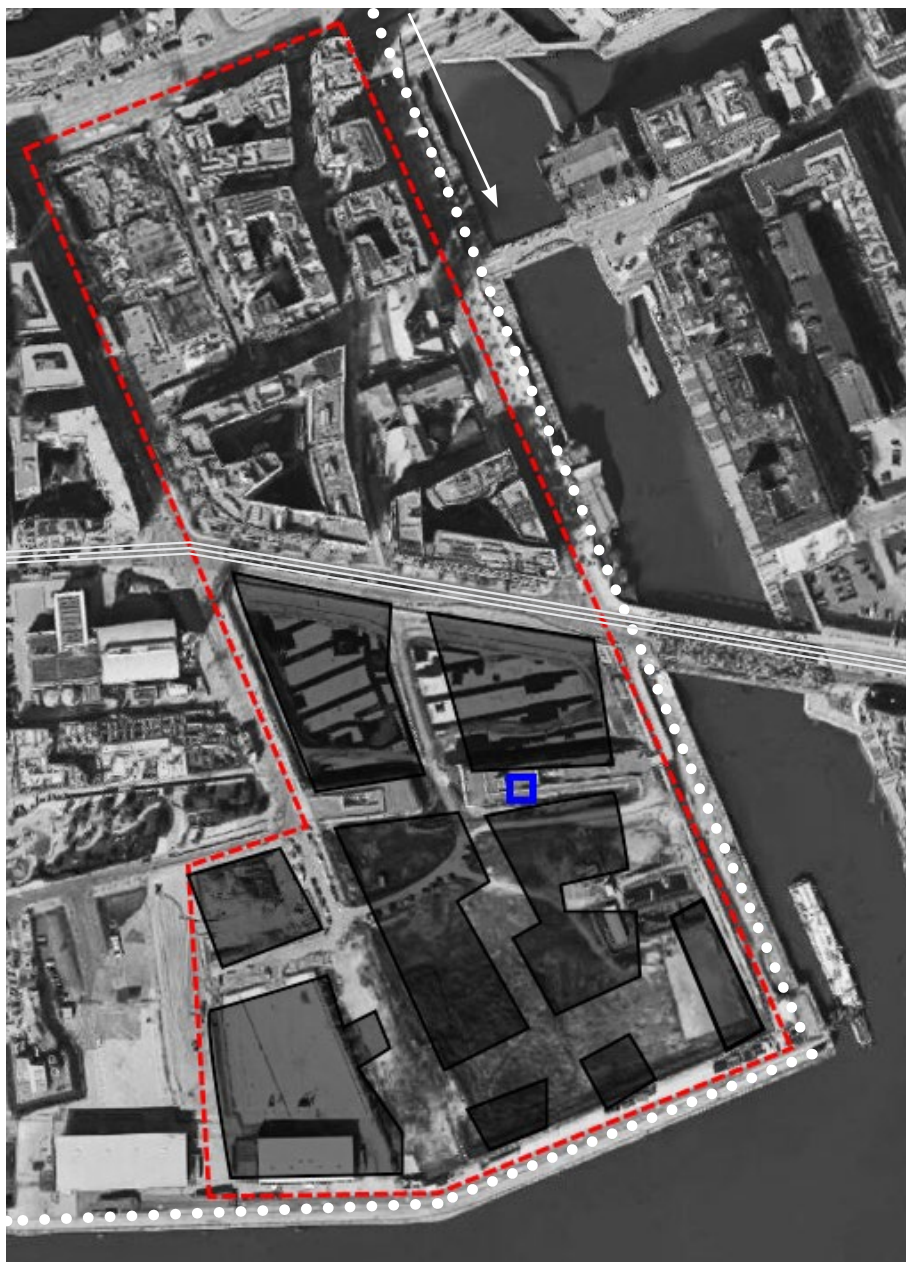


εικ. 53: Το εξωστρεφές ισόγειο, Uberseequarter

- όρια
Uberseequarter
-

παραθαλάσσιοι
περίπατοι
- προέκταση του
ιστορικού κέντρου
- ====

Λεωφόρος
Uberseealle



εικ. 54: Uberseequarter

Elbtorquartier

Στην απέναντι όχθη του λιμενικού κόλπου Magdeburger, βρίσκεται η γειτονιά Elbtorquartier, μία ετερογενή γειτονιά με κύριο χαρακτηριστικό της το νέο πανεπιστήμιο του HafenCity (HCU)³⁶.

Ξεκινώντας από το βορρά, και σε γειτνίαση με τη γειτονιά Brooktorkai, βρίσκεται το Διεθνές Ναυτικό Μουσείο, έργο των MRLV Marcovic Ronai Voss. Με αφετηρία τον υπαίθριο του χώρο ξεκινάει ένας περίπατος δίπλα στο λιμάνι, καταλήγει, ύστερα από ένα πλήθος χωρικών ποιοτήτων, στην αποβάθρα Buenos Aires, που έρχεται σε άμεση επαφή με τον Έλβα.

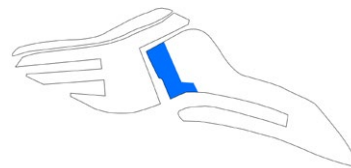
Ένα από τα πιο καινοτόμα κτίρια στο HafenCity, είναι το *Elbe Arcades*³⁷. Χαρακτηριστικό του είναι η στοά μήκους 170μ. που διατρέχει την όψη του προς το λιμάνι, ενώ η στέγη του διαθέτει κήπο και χώρο για παιχνίδι για τους κατοίκους. Ο συνδυασμός μάλιστα φωτοβολταϊκών πάνελ, και ανεμογεννητριών προσαρτημένων στη στέγη του, το καθιστούν ως ένα από τα κτίρια υποδειγματικής ενεργειακής αντίληψης με χαμηλή κατανάλωση και χρήση ανανεώσιμης ενέργειας. Ανατολικότερα, ένα μπλοκ κτιρίων φιλοξενεί το *Οικουμενικό Φόρουμ*, ενώ γειτονικά σε αυτό βρίσκεται το *Musician's House* (2015) που φιλοξενεί καλλιτεχνες και δημιουργικούς κατοίκους.

Νότια αυτών, το μεγαλύτερο ξενοδοχείο για άτομα με κινητικές δυσκολίες λαμβάνει χώρα, σχεδιασμένο από τους Huke -Schubert Berge Architekten, αποτελούμενο από 180 διαμερίσματα, εστιατόριο και ξενοδοχείο. Τέλος, γειτονικά του HCU, ένας πύργος γραφείων 70 μ. ύψους, πρόκειται να αποτελέσει τοπόσημο της περιοχής, έργο των Stormer Murphy and Partners.



[36] Σχεδιασμένο από τους Code Unique, αποτελεί χρήση κλειδί στη γειτονιά, είναι πιστοποιημένο με Gold Ecolabel.

[37] Εκτός από κατοικία (130 διαμερίσματα), συνδυάζει βιομηχανικές χρήσεις που προωθούν το δημιουργικό χαρακτήρα του κτιρίου (περιλαμβάνονται χώροι προς χρήση του DesignXport, iF International Forum Design GmbH, που διοργανώνει διαγωνισμούς σχεδίων κ.α). Στο νότιο τμήμα του στεγάζονται γραφεία περιβαλλοντικών οργανώσεων και της Greenpeace.



εικ. 55: Θέση της Elbtorquartier στο HafenCity

Έκταση περιοχής: : 9 Ha,
200.000 τμ
Θέσεις εργασίας: 3.700
Χρήσεις γης: Γραφεία, λιανικό εμπόριο, εστιατόρια
Κατοικίες: 370
Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης:
2007- 2018

Αριθμητικά δεδομένα
Elbtorquartier

εικ. 56: Ο πύργος γραφείων των Stormer Murphy and Partners



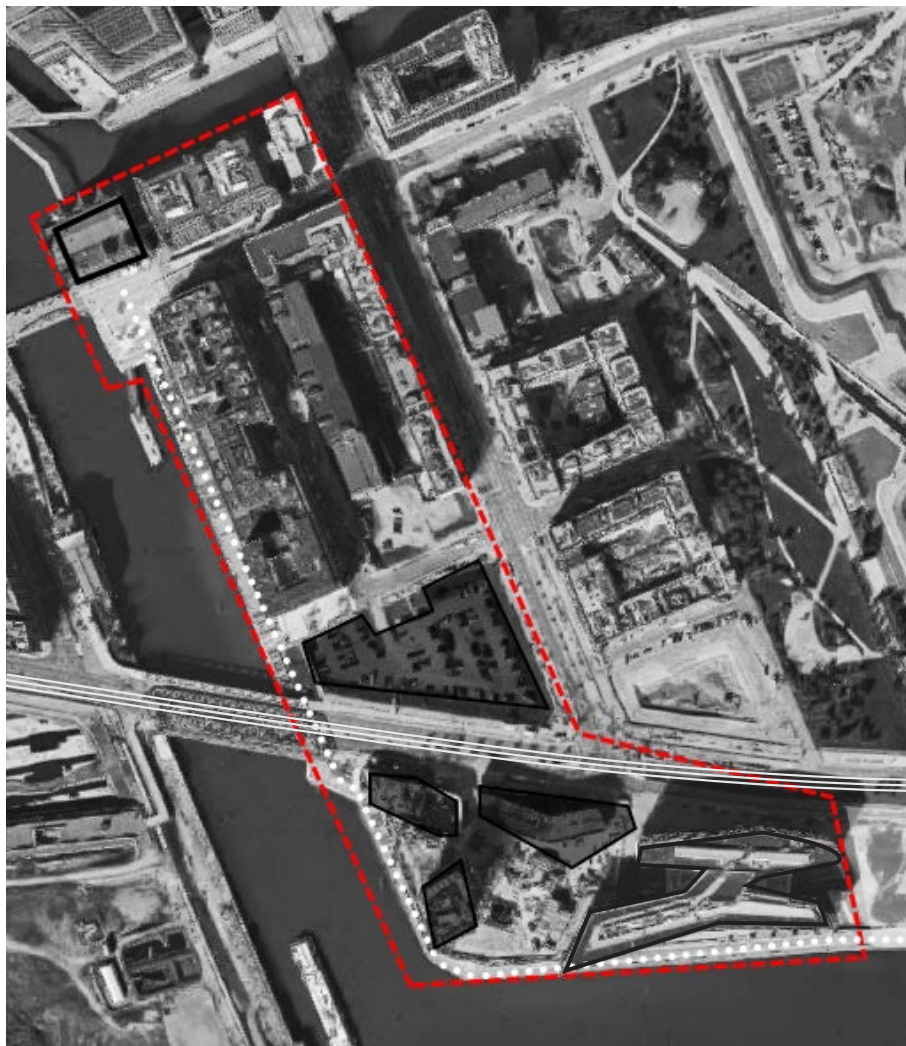
εικ. 57: HafenCity University, HCU



εικ. 58: Εννιαίο αστικό μέτωπο



εικ. 59: Η στοά του Elbe Arcades



— — — — —
 όρια
 Elbtorqu岸ter

.....
 παραθαλάσσιοι
 περιπάτοι

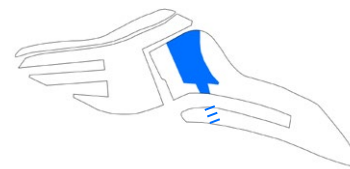
=====
 Λεωφόρος
 Uberseeallee


 Πανεπιστήμιο του
 HafenCity

εικ. 60: Elbtorqu岸ter

Am Lohsepark

Το Lohsepark, αποτελεί μία κεντρική γειτονιά με κύριο χαρακτηριστικό της το ομώνυμο πάρκο, το οποίο είναι και το μεγαλύτερο στο HafenCity, ενώ αποτελεί σημείο συνάντησης των κατοίκων του. Με τις ευνοϊκές συνθήκες που αυτό δημιουργεί, δίνεται έμφαση στην ανάπτυξη της κατοικίας, τόσο για οικογένειες, όσο και για φοιτητές. Τα κτίρια, μάλιστα, οργανώνονται με τη χαρακτηριστική μορφή κλειστών μπλοκς, περιμετρικά του πάρκου. Ο αριθμός των επιχειρήσεων, ωστόσο, είναι περιορισμένος με κύριο εκπρόσωπο την εταιρία λαδιού Marquard & Bahls που χωροθετείται σε ένα κτίριο στο βόρειο μέρος της γειτονιάς. Στο ανατολικό ωστόσο τμήμα της, ένα συγκρότημα κτιρίων θα χρησιμοποιείται από την εταιρία Gruner + Jahr, από την ολοκλήρωση του έργου το 2021, καταλαμβάνοντας 36.000τμ για χώρους γραφείων, 17.000 τμ προορίζονται για διαμερίσματα ενώ ο χώρος των ισογείων θα περιλαμβάνει πολιτιστικούς χώρους. Νοτιότερα, ένα σχολικό συγκρότημα, πρόκειται να υλοποιηθεί έως το 2021, εξυπηρετώντας τις οικογένειες που όλο και περισσότερο εγκαθίστανται στην περιοχή.



εικ. 61: Θέση της γειτονιάς Lohsepark στο HafenCity

Έκταση περιοχής: : 12.5 Ha,
240.000 τμ
Θέσεις εργασίας: 4.700
Χρήσεις γης: Γραφεία,
υπηρεσίες, ξενοδοχεία
Κατοικίες: 650
Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης:
2007- 2021

Αριθμητικά δεδομένα
Lohsepark



εικ. 62: Το πάρκο Lohsepark



εικ. 63: Η σχέση με το νερό

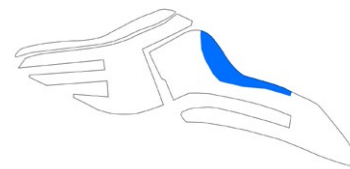


εικ. 64: Lohsepark Quarter

Oberhafen

Η γειτονιά Oberhafen πρόκειται να αποτελέσει το νέο πολιτιστικό και δημιουργικό κέντρο του HafenCity. Το κτιριακό δυναμικό της περιοχής αποτελείται από μεγάλες αποθήκες του σιδηροδρομικού σταθμού. Η κατάλληλη, λοιπόν, αξιοποίηση των κτιρίων αυτών, για νέες χρήσεις που αφορούν τις τέχνες, τη γαστρονομία, χώρους εκθέσεων και παρουσιάσεων, πρόκειται να δώσουν ένα νέο χαρακτήρα στην περιοχή. Ήδη από το 2013 επιλέχθηκε ένας μικρός αριθμός από πιθανούς χρήστες, οι οποίοι μέχρι τα τέλη του 2017 θα έχουν εγκατασταθεί στην περιοχή.

Τέλος, σημαντικό ρόλο στην παροχή ενέργειας για το ανατολικό HafenCity, παίζει το εργοστάσιο παραγωγής ενέργειας που βρίσκεται στην περιοχή. Ωστόσο η θέση του είναι προσωρινή, μιας και στο μέλλον θα αντικατασταθεί από το εργοστάσιο Aurutill και την παραγωγή ενέργειας από την ανακύκλωση απορριμμάτων.



εικ. 65: Θέση της γειτονιάς Oberhafen στο HafenCity

Έκταση περιοχής: : 8.9 Ha,
25.000 τμ
Θέσεις εργασίας: 500
Χρήσεις γης: Δημιουργικό
πολιτιστικό κέντρο, πολιτισμού
και εστιατορίων
Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης:
πρώτη φάση ολοκλήρωσης
2030

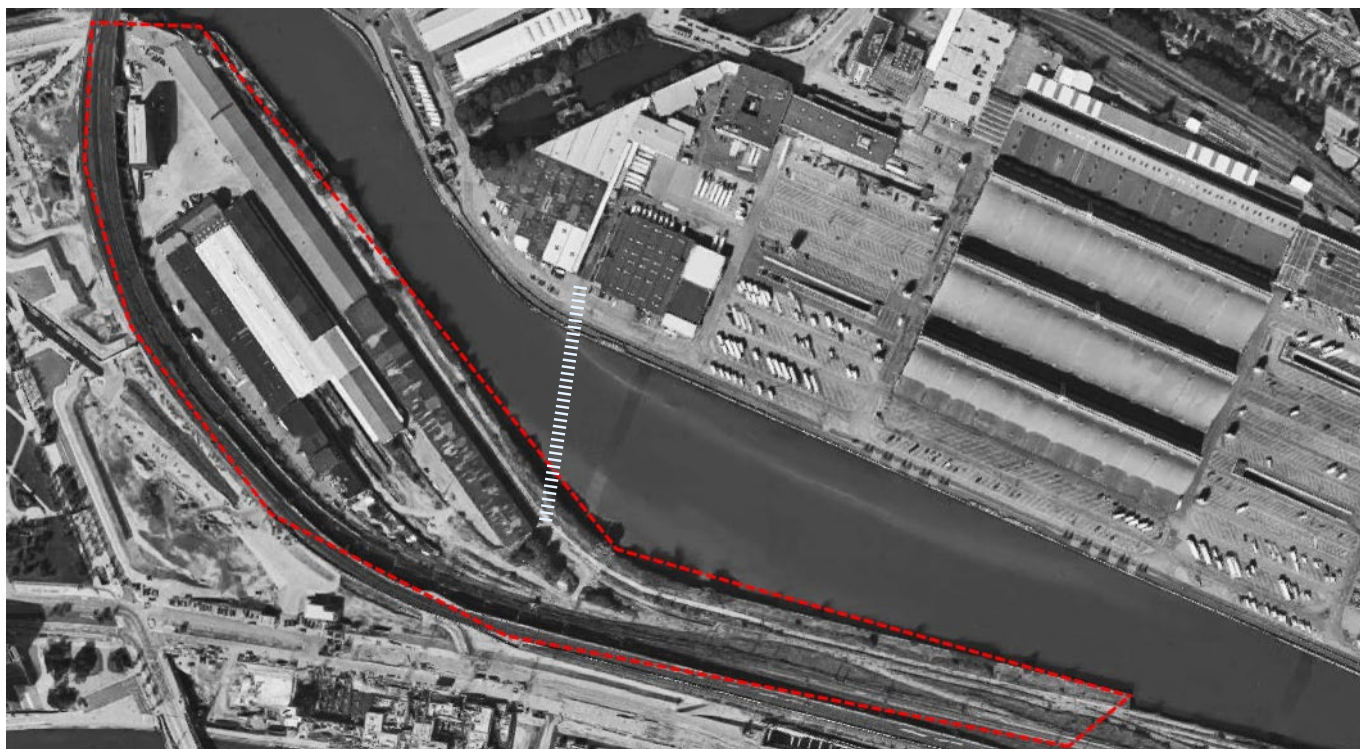
Αριθμητικά δεδομένα Oberhafen



εικ. 66: Εκθεσιακός χώρος στην Oberhafen

εικ. 67: Lohsepark, Αριθμητικά δεδομένα





όρια
Oberhafen



προγραμματισμένη
γέφυρα

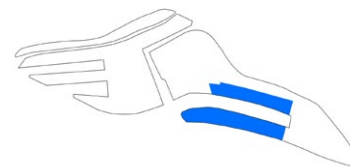
εικ.68: Obenhafen Quarter

Baakenhafen

Στο ανατολικό τμήμα του HafenCity, η περιοχή Baakenhafen, χαρακτηρίζεται από μία μίξη εντατικής χωροθέτησης κατοικιών και άλλων χρήσεων κυρίως γραφείων και ξενοδοχείων. Στόχος η δημιουργία ενός «Βιώσιμου αστικού χωριού», με έμφαση στους υπαίθριους χώρους και στις γειτονιές με ιδιαίτερο χαρακτηριστικό τη ποικιλία των κατοίκων τους³⁸. Τα κτίρια θα συνθέτουν ημιδιαπερατά μπλοκς των 7 ορόφων, με εσωτερικές αυλές που θα στρέφονται προς το λιμάνι Baakenhafen και αντίστοιχα τον ποταμό Έλβα στο νότιο τμήμα. Στο κέντρο της πόλης, το ακρωτήριο Baakenpark, με μία μίξη χρήσεων, ελεύθερους πράσινους χώρους, και τον επιβλητικό λόφο “Himmelsberg”, θα αποτελέσει χώρο συγκέντρωσης, χαλάρωσης και δημιουργικής απασχόλησης για την περιοχή.

Η αρχή της οικοδόμησης ξεκίνησε από το βόρειο τμήμα της περιοχής και τη δημιουργία των πρώτων κατοικιών. Στο νότιο τμήμα, ωστόσο, οι εργασίες υλοποίησης θα ξεκινήσουν από τα μέσα του 2017. Στόχος είναι η δημιουργία ενός αστικού κέντρου “Urban Village Center”, παρέχοντας στους κατοίκους ένα ελκυστικό εμπορικό χώρο, με χρήσεις ψυχαγωγίας, άθλησης και πολιτισμού ενώ τα ισόγεια θα φιλοξενούν μικρά καταστήματα, μπαρ και εστιατόρια. Οι κατοικίες θα αναφέρονται επίσης σε ένα ευρύ φάσμα κατοίκων, από νέους, οικογένειες μέχρι και ηλικιωμένους.

[38] Το 39% θα αποτελεί επιδοτούμενες κατοικίες.



ΕΙΚ. 69: Θέση της γειτονιάς Baakenhafen στο HafenCity

Έκταση περιοχής: : 24 Ha, 395.000 τμ

Θέσεις εργασίας: 4.500

Χρήσεις γης:

Γραφεία, ξενοδοχεία, χώροι αναψυχής, εστιατόρια, υπηρεσίες

Κατοικίες: 650

Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης: 2012- 2022

Αριθμητικά δεδομένα
Baakenhafen



ΕΙΚ. 70: Το υδάτινο μέτωπο, Baakenhafen



όρια
Baakenhafen

.....
παραθαλάσσιοι
περίπατοι

■
πράσινος
χώρος

⌋
τυπολογία Z

⌋
τυπολογία H

εικ. 71: Baakenhafen Quarter

Elbbrucken

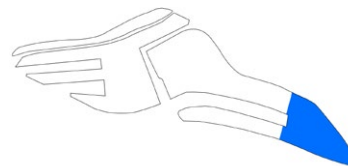
Η γειτονιά Elbbrucken, στο ανατολικότερο και μεγαλύτερο σε έκταση τμήμα του HafenCity, πρόκειται να αποτελέσει ένα μητροπολιτικό επιχειρηματικό κέντρο σε συνδυασμό με ορισμένους χώρους κατοικίας³⁹.

Η πυκνότητα δόμησης, σε συνδυασμό με τη δυνατότητα αύξησης του ύψους των κτιρίων, θα προσδώσουν ένα νέο χαρακτήρα στην περιοχή. Συγκεκριμένα θα αναγάγουν την ενότητα στο δεύτερο κέντρο του HafenCity. Στο ανατολικότερο τμήμα, μάλιστα, προτείνεται ο πύργος *Elbtower* ύψους 235μ. (το υψηλότερο κτήριο της πόλης), σηματοδοτώντας την νότια είσοδο στο κέντρο της πόλης. Οι χρήσεις του θα περιλαμβάνουν γραφεία, ξενοδοχείο, καταστήματα, ακόμα και κατοικία⁴⁰.

Στην περιοχή πρόκειται να κατασκευάσει το πρώτο τεχνολογικά καινοτόμο «έξυπνο κτίριο», θέτοντας τα υψηλότερα στάνταρ στη ψηφιοποίηση και βιωσιμότητα, αντιπροσωπεύοντας ένα εξαιρετικό περιβάλλον ανάπτυξης.

[39] 60% γραφεία, 30% κατοικία

[40] Πρόσφατα (Φεβρουάριος 2018) ανακοινώθηκε η νικητήρια πρόταση του διαγωνισμού, από το αρχιτεκτονικό γραφείο David Chipperfield Architects Berlin. Οι εργασίες αναμένεται να ξεκινήσουν το 2021, με χρονικό ορίζοντα το 2025-26.



εικ. 72: Θέση της γειτονιάς Elbbrucken στο HafenCity



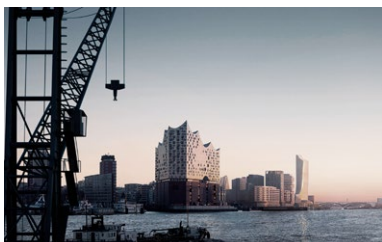
Έκταση περιοχής: : : 21.4 Ha,
560.000 τμ
Θέσεις εργασίας: 13.000
Χρήσεις γης:
Γραφεία, ξενοδοχεία,
εστιατόρια, υπηρεσίες
Κατοικίες: 1.100
Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης:
2016- 2025

Αριθμητικά δεδομένα
Elbbrucken

εικ. 73: Το όραμα της
Elbbrucken, 2017



εικ. 74: Συνοικία Elbbrücken



εικ. 75: Elbtower, θέαση από το δυτικό άκρο του HafenCity



 όρια
 Elbbrücken

.....
 παραθαλάσσιοι
 περίπατοι

■
 πλατεία

■
 υπερτοπικός
 σιδηροδρομικός
 σταθμός

εικ. 76: Elbbrücken Quarter

Χρήσεις γης

Η μίξη των χρήσεων γης είναι από τα βασικά χαρακτηριστικά του HafenCity, τόσο σε οριζόντιο επίπεδο, όσο και στον κάθετο άξονα. Η κατανομή των λειτουργιών γίνεται στις περισσότερες περιπτώσεις καθ' ύψος, παρέχοντας μεγαλύτερη ποικιλία χρήσεων. Έτσι, μπορεί στο ίδιο κτιριακό συγκρότημα να συνυπάρχουν χρήσεις εμπορίου με αυτές των διαμερισμάτων ή εταιριών. Στις γειτονιές, οι χρήσεις του ισογείου καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από το δημόσιο χαρακτήρα τους. Ειδικότερα, στις περιοχές όπου επικρατεί η κατοικία, τα ισόγεια των κτιρίων ως επί το πλείστον καταλαμβάνονται από ποικιλία εξωστρεφών χρήσεων, με ισορροπημένη διασπορά: καταστήματα λιανικού εμπορίου, εστίασης και αναψυχής, καθώς επίσης και πολιτιστικοί χώροι όπως μικρές γκαλερί, ικανοποιούν τις ανάγκες των κατοίκων και των επισκεπτών της περιοχής, εξασφαλίζοντας τη ζωή στο επίπεδο των δρόμων⁴⁰.

Οι κατανομές των χρήσεων στο γενικότερο επίπεδο του HafenCity, μεταβάλλονται από γειτονιά σε γειτονιά. Ανάλογα με τα ιδιαίτερα γεωγραφικά στοιχεία της καθεμίας (όπως για παράδειγμα σε σχέση με το κέντρο της πόλης ή τη σχέση της με το θαλάσσιο μέτωπο), οι χρήσεις που κυριαρχούν και καθορίζουν το χαρακτήρα της εκάστοτε περιοχής, μεταβάλλονται. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, αποτελεί η γειτονιά Broohtorkai/Ericus, στην οποία ο αριθμός των κατοικιών περιορίζεται⁴¹ προς όφελος χρήσεων γραφείων, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και εμπορικών καταστημάτων.

Κυρίαρχο ρόλο στις χρήσεις παρόλ'αυτά, έχει η κατοικία, από κρατικά επιδοτούμενες μονάδες προς ενοικίαση μέχρι πολυτελή διαμερίσματα. Στις γειτονιές του Sandtorpark και του Lohsepark, το επικρατές στοιχείο των πράσινων υπαίθριων χώρων δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις για την οργάνωση της κατοικίας γύρω από αυτούς. Η χωροθέτηση μάλιστα εκπαιδευτικών χώρων γύρω από τα πάρκα⁴², αυξάνει το ποσοστό των οικογενειών που κατοικούν στην περιοχή⁴³.

Αντιθέτως, σε περιοχές όπως το πυκνοκατοικημένο κέντρο, της Uberseequartier, επικρατεί μία πολύπλοκη χρηστική ποικιλομορφία. Η

[40] Για πρώτη φορά δημόσιες χρήσεις επιτυχώς ενσωματώθηκαν στα ισόγεια, κάτω από ένα σχέδιο μεγαλύτερης κλίμακας. Οι συμβάσεις πώλησης καθορίζουν 5m ύψος ισογείου ως ικανοί αναγκαία συνθήκη ανάπτυξης των συνοικιών κατοικίας, όπως η Sandtorkai/Dalmankai.

[41] Ο αριθμός κατοικιών περιορίζεται στους 30.

[42] Όπως η περίπτωση του σχολικού συγκροτήματος Katharinenschule, στο Sandtorpark.

[43] Στο σύνολο, μάλιστα του HafenCity, το ποσοστό των οικογενειών ανέρχεται στο 18.4%, ποσοστό υψηλό σε σχέση με άλλες περιφέρειες.

προνομιακή του θέση σε σχέση με το ποτάμι και ο προορισμός του νότιου τμήματός ως τερματικός σταθμός των κρουαζιερόπλοιων, έχει ως αποτέλεσμα την κυριαρχία των εμπορικών χρήσεων και ξενοδοχείων, γραφείων, των πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δρώμενων με έμφαση κυρίως στον τουρισμό. Το ποσοστό, ωστόσο, της κατοικίας είναι σημαντικά αυξημένο προωθώντας ένα νέο μοντέλο αλληλεπίδρασης του ιδιωτικού χαρακτήρα των κατοικιών και του δημόσιου χώρου.

Σε μία αντίστοιχη λογική μίξης χρήσεων, με ακόμα μεγαλύτερη έμφαση στην κατοικία, λειτουργούν τα ανατολικά τμήματα του HafenCity. Με αποτελεσματικούς χειρισμούς ενός συνεκτικού και πυκνοδομημένου περιβάλλοντος με υψηλής ποιότητας δημόσιους χώρους, το ανατολικό τμήμα θα αποτελεί ένα συμπαγές σύνολο γραφείων, ξενοδοχειακών μονάδων και υπηρεσιών. Παράλληλα όμως, συμπληρώνεται με ένα σημαντικό ποσοστό κατοικιών. Η γειτονιά μάλιστα του Elbbrucken, μαζί με τη γειτονιά Uberseequartier θα αποτελέσουν τα σημαντικότερα επιχειρηματικά επίκεντρα του HafenCity, δύο τόπους σύνθεσης καινοτόμων εργασιακών κόσμων.



εικ. 77: Κυριάρχες χρήσεις γης ανά γειτονιά

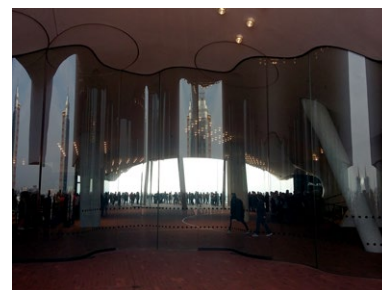
Αρχιτεκτονικές εκφράσεις

Το πρόγραμμα του HafenCity, επιδιώκει να κατατάξει την περιοχή στους δημοφιλείς ευρωπαϊκούς τουριστικούς προορισμούς. Ως μία νέα πόλη, το μεγαλύτερο ποσοστό των κτισμάτων της είναι καινούρια. Με σκοπό να ενισχύσουν την ελκυστικότητά του αστικού τοπίου, επιλέγονται ιδιαίτερες μορφολογικά κατασκευές, με έμφαση στο βιοκλιματικό χαρακτήρα, οι οποίες συχνά ενσαρκώνουν προτάσεις αρχιτεκτονικών γραφείων διεθνούς φήμης.

Σχεδιασμένα ως σημεία αναφοράς, ορισμένα από αυτά τα κτήρια σηματοδοτούν τις κύριες εισόδους της νέας ενότητας, καθιστώντας την περιοχή αναγνώσιμη από απόσταση, τόσο από τη μεριά της πόλης όσο κι από το υδάτινο μέτωπο. Η Φιλαρμονική σκηνή, των Herzog & de Meuron⁴⁴, αποτελεί κύριο τοπόσημο της περιοχής, τόσο λόγω της ιδιαιτερότητας της κατασκευής του, όσο γιατί αυτή εδράζεται πάνω στο διατηρητέο κτίριο αποθήκης, Warehouse A⁴⁵. Στο σύνολό του αποτελεί ένα πετυχημένο συνδυασμό της σύγχρονης αρχιτεκτονικής, με το ύφος του λιμανιού και την παραδοσιακή αρχιτεκτονική του τόπου, προσδίδοντας στο σύνολο του HafenCity μία νέα ταυτότητα. Στο ανατολικό άκρο, ο Elbtower, ξεπερνώντας τη στάθμη των καμπαριών της παλιάς πόλης, καθιστά αναγνωρίσιμο το δεύτερο μεγάλο κέντρο της πόλης του Αμβούργου, ενώ ταυτόχρονα σηματοδοτεί τη νότια είσοδο προς το HafenCity.

Η μοναδικότητα της πόλης, ωστόσο, εκτός από τα νέα κτίρια με το ιδιαίτερο αισθητικό και μορφολογικό ενδιαφέρον, καθορίζεται και από το συγκερασμό των σύγχρονων στοιχείων με αντίστοιχα ιστορικά που αποδίδουν την ατμόσφαιρα του παλιού λιμανιού και εκφράζουν την ταυτότητα του τόπου. Η ανάδειξη τέτοιων στοιχείων ευελπιστεί να διαιωνίσει κάποιες παραδοσιακές μορφές, αλλά και να καταστήσει ομαλή τη μετάβαση από την υπάρχουσα τάξη πραγμάτων, στη νέα. Εκτός από τη βάση της νέας Φιλαρμονικής σκηνής, ένα ακόμη ιστορικό κτήριο, το Warehouse B, διατηρείται στη νέα πόλη, φιλοξενώντας το Εθνικό Ναυτικό Μουσείο του Αμβούργου. Στην περιοχή Sandtorkai, η γειτνίαση με τα ιστορικά κτίρια της Speicherstadt καθόρισε τις μορφές, τα υλικά και τυπολογίες των νέων κτι-

[44] Αποτελεί ένα αρχιτεκτονικό υβρίδιο, φιλοξενώντας την Κεντρική Σκηνή, ένα ξενοδοχείο 244 δωματίων, 45 διαμερίσματα και χώρο στάθμευσης 500 αυτοκινήτων. Χαρακτηριστικό στοιχείο, η υπερυψωμένη δημόσια πλατεία σε ύψος 37 μέτρων, και η οποία παρεμβάλλεται μεταξύ του διατηρητέου κτιρίου και της κυματικής, γυάλινης στέψης του.



ΕΙΚ. 78: Η plaza της Elbphilharmonie

[45] Τα Warehouse A και B αποτελούν ιστορικά κτήρια του Werner Kallmorgen, δύο από τα ελάχιστα αρχιτεκτονικά κληρονομήματα που διατηρήθηκαν στο HafenCity.



ΕΙΚ. 79: Εθνικό Ναυτικό Μουσείο, Αμβούργο HafenCity

ρίων που βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση με τα προηγούμενα. Στη συγκεκριμένη, μάλιστα, γειτονιά με τη διατήρηση του παλαιότερου τεχνητού λιμενικού κόλπου, και συνθέτοντας μία νέα πλωτή πλατεία, οι κάτοικοι μπορούν να χαλαρώσουν και να περιπλανηθούν σε ένα περιβάλλον που αποπνέει την αίσθηση του παλιού λιμένα.



εικ. 80: Συσχέτιση σύγχρονου και παραδοσιακού σχεδιασμού, συνοικία Sandtorkai

Σε μία συνολικότερη εικόνα του τοπίου, παρατηρούμε ότι η οργάνωση των νέων κτιριακών συγκροτημάτων, ακολουθούν τη μορφή και φιλοσοφία των Containers που υπήρχαν στοιβαγμένα στην περιοχή. Οι δομές -όχι απαραίτητα όμοιες- παρατίθενται με μια κυβιστική λογική, δίνοντας ομοιογενή εντύπωση στη διαμόρφωση των όψεων, η οποία διέπει το μεγαλύτερο μέρος του HafenCity. Η διατήρηση στοιχείων που παραπέμπουν στις βιομηχανικές χρήσεις του περασμένου αιώνα, είναι χαρακτηριστικό στοιχείο για την περιοχή. Παράδειγμα αποτελεί η ανάδειξη των γερανών που δεσπόζουν στις αποβάθρες της γειτονιάς Strandkai και Baakenhafen.



εικ. 81: *Elbphilharmonie*,
Herzog & de Meuron Architects

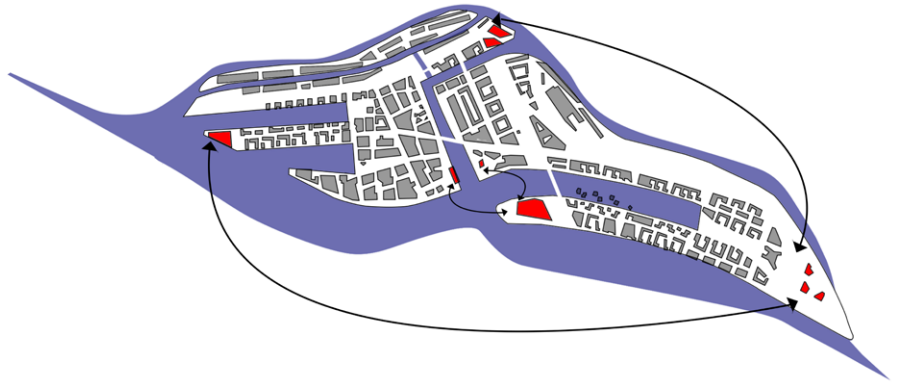


εικ. 82: *Elbtower*,
Chipperfield Architects

A.



B.



εικ. 83: Α. Κτήρια που διατηρούνται,
Β. Τοπόσημα της περιοχής

Αστικός Ιστός

Η αστική πυκνότητα αποτελεί ένα βασικό ζήτημα μελέτης του HafenCity. Σε γενικές γραμμές, επιδιώκεται ο δομημένος χώρος να εμφανίζει αυξομειώσεις της πυκνώσής του, αναλόγως με το λειτουργικό υπόβαθρο της εκάστοτε περιοχής.

Η εγγύτητα της νέας οικιστικής ενότητας με το κέντρο της παλιάς πόλης, ο χωρικός συμβολισμός των λειτουργιών και η ανάγκη για βιώσιμους υπαίθριους χώρους, αποτελούν τους βασικούς παράγοντες που καθορίζουν την κατανομή της αστικής πυκνότητας. Έτσι, στο χάρτη του HafenCity εμφανίζονται περιοχές, όπως η Überseequarter και η Elbbrucken όπου η δόμηση αυξάνει σε ύψος και συγκέντρωση, ενώ αντιθέτως, σε περιοχές κατοικίας⁴⁶ τα αστικά κενά πληθαίνουν, λειτουργώντας οι δημόσιοι χώροι εκτόνωσης. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και η διάταξη των οικοδομημάτων, καθώς συχνά επιδιώκεται η αραιή κατανομή των κτηρίων στην εξωτερική παρειά, ώστε να επιτυγχάνεται η οπτική επαφή όλων των σειρών δόμησης με το νερό.

Η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος βελτιώνεται αισθητά με την ύπαρξη μεγάλων υπαίθριων χώρων. Η συγκέντρωση κτιρίων γύρω από έναν πράσινο δημόσιο χώρο αποτελεί το κλειδί για τον ιδιαίτερο τρόπο που οργανώνεται ο ιστός, όπως συμβαίνει στις γειτονίες του Elbtorquartier και Lohsepark, εξασφαλίζοντας διαμπερότητα στα συγκροτήματα κατοικιών.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, ιδιαίτερες και ίσως μη ευνοϊκές συνθήκες μπορούν να αποτελέσουν την αφορμή για καινοτόμες λύσεις. Παράδειγμα αποτελούν οι τρεις ανατολικές γειτονίες⁴⁷, η εγγύτητα των οποίων με τις διαδρομές μεταφορών οδηγεί στην ανάγκη για ηχοπροστασία μέσα από τον κατάλληλο σχεδιασμό. Δημιουργεί όμως και ευκαιρίες για γειτονίες με ιδιαίτερο και μοναδικό χαρακτήρα. Τα κτίρια γραφείων προβλέπεται να γυρίζουν πλάτη στους δρόμους, ενώ οι κατοικίες θα έχουν έναν πιο εσωστρεφή χαρακτήρα με εσωτερικές αυλές που θα αποτελούν σημείο συνύπαρξης των κατοίκων της περιοχής.

Η εγγύτητα με το νερό, αποτελεί έναν ακόμη καθοριστικό παράγοντα για τη διαμόρφωση των οικιστικών συγκροτημάτων. Στο παράδειγμα της

[46] Σε αυτές τις περιπτώσεις, η αυξημένη αστική πυκνότητα εξισορροπείται λόγω της εγγύτητας με το νερό και τη δομή των *Blue Open Spaces*, που επιτρέπουν την εξασφάλιση των επιθυμητών συνθηκών ηλιασμού και αερισμού.

[47] Oberhafen, Baakenhafen, Elbbrucken

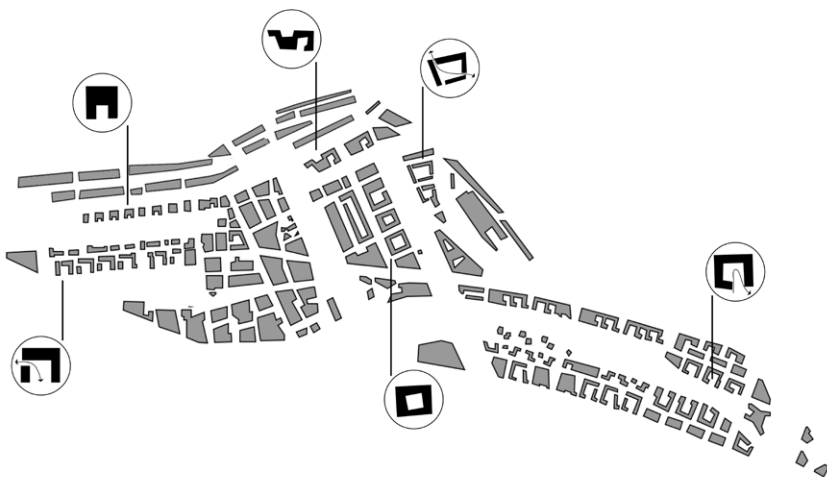
γειτονιάς του Sandtorkai, τα κτίρια που βρίσκονται σε άμεση επαφή με τον κόλπο του Sandtorhafen, διαμορφώνουν στοά στα ισόγεια τους, με τους ορόφους να βγαίνουν σε πρόβολο, δημιουργώντας ένα στεγασμένο περίπατο δίπλα στο νερό για τους περαστικούς. Τα οικιστικά συγκροτήματα, των γειτονιών Dalmankai και Baakenhafen, και τα οποία έχουν μέτωπο στη θάλασσα, διαμορφώνονται σε μία εσωστρεφή δομή σχήματος Π, με ανοιχτή όμως την πλευρά προς το νερό, και την αυλή την οποία οι δομές αυτές περικλείουν, να έρχεται σε άμεση επαφή με αυτό.

Οι διαφορετικές συνθήκες, λοιπόν, της κάθε γειτονιάς και οι ανάγκες ή επιδιώξεις που αλλάζουν κάθε φορά, οδηγούν σε διαφορετική μορφή αστικού ιστού. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται μία αστική πολυμορφία και η εναλλαγή των ποιοτήτων του χώρου, κάτι που αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό του HafenCity.

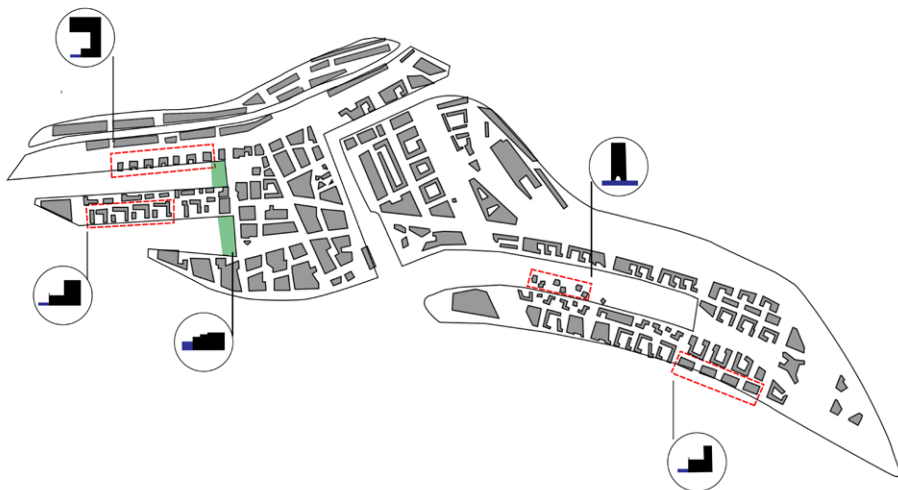
Τέλος, χαρακτηριστικό του αστικού τοπίου του HafenCity, είναι η διατήρηση μιας ενιαίας κορυφογραμμής. Αρχικά, με την απαραίτητη διατήρη-



εικ. 84: Αστικές "φυγές"



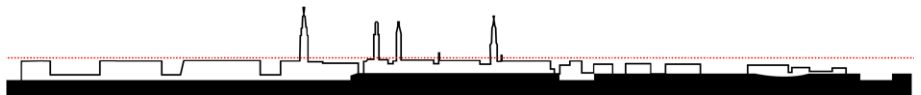
εικ. 85: Αστικές τυπολογίες, κατόψεις



εικ. 86: Αστικές τυπολογίες, τομές

ση του ύψους των κτιρίων κάτω από αυτό των καμπαριών των εκκλησιών της πόλης του Αμβούργου, τα κτίρια του HafenCity κυμαίνονται στα ύψη των κτιρίων της πόλης, παραπέμποντας σε μία αστική συνέχεια. Δεν υπερβαίνουν ωστόσο, τα ύψη των διατηρητέων κτιρίων της περιοχής, και τα οποία καθορίζουν την ταυτότητά της, όπως στην περίπτωση των κτιρίων της Speicherstadt. Εξαιρεση αποτελούν τα νέα κτίρια του ανατολικού τμήματος του HafenCity, αυτά της περιοχής Elb bucken, ξεχωρίζουν λόγω του αυξημένου ύψους τους, τονίζοντας έτσι το νέο αστικό κέντρο της περιοχής

εικ. 87: Κορυφογραμμή,
Dalamannkai







εικ. 88: Κορυφογραμμή Hafencity

Υπαίθριοι Χώροι - Αποβάθρες

Το HafenCity χαρακτηρίζεται από ένα μεγάλο πλήθος δημόσιων, υπαίθριων χώρων. Οι χώροι αυτοί, διαφορετικής κλίμακας ο καθένας, από μεγάλα πάρκα μέχρι μικρούς χώρους συνάντησης ανάμεσα στις κατοικίες, εξυπηρετούν κάθε ανάγκη, δημιουργούν ένα ευχάριστο περιβάλλον διαβίωσης, συμβάλλοντας στη βελτίωση της καθημερινότητας των κατοίκων της πόλης και ενισχύοντας την ελκυστικότητά της σε διεθνές επίπεδο.

Οι ευέλικτοι δημόσιοι χώροι, αποτελούν άμεση ανάγκη μιας πυκνοδομημένης πόλης. Η σημασία των χώρων αυτών για το σχεδιασμό του HafenCity, φανερώνεται από το υψηλό ποσοστό της έκτασής διατίθεται για το σκοπό αυτό. Παράλληλα, το προνόμιο γειτνίασης με τη θάλασσα, ωθεί στη δημιουργία περισσότερων δημόσιων χώρων σε άμεση σχέση με το νερό, χώροι που αποτελούν σημεία χαλάρωσης, φυσικής άσκησης και συνάντησης. Συνδέονται από διαδρομές⁴⁸ δίπλα στο νερό προσφέροντας ιδιαίτερης ποιότητας περιπάτους στην περιοχή.

Εκτός από τους δημόσιους χώρους, το 13% της επιφάνειας του HafenCity αποτελείται από ιδιωτικούς χώρους που είναι όμως άμεσα προσβάσιμοι από όλους τους κατοίκους, ενώ το 7% αποτελείται από ιδιωτικούς μη προσβάσιμους ελεύθερους χώρους (GmbH, 2017). Σε αυτά τα ποσοστά δεν προστίθενται οι διαδρομές δίπλα στον Έλβα ("blue" expanse), και των αποβαθρών του, που αποτελούν οάσεις φρέσκου αέρα και άμεσης οπτικής σύνδεσης με το ποτάμι.

Ξεκινώντας από το δυτικό μέρος, η υπερυψωμένη δημόσια πλατεία που χωροθετείται στο κτήριο της Φιλαρμονικής Σκηής, προσφέρει μία συνολική εικόνα της περιοχής, από το λιμάνι μέχρι Κα την ιστορική πόλη. Ανατολικότερα, στην περιοχή Sandtorpark/ Grasbrook, εμφανίζονται περισσότεροι υπαίθριοι χώροι σε μία συνεχή αλληλεπίδραση με το νερό. Η πολυδιάσταση τοπιογραφία συνεχίζεται με τις μεγαλύτερες πλωτές πλατείες του HafenCity, αυτές του Magellan και του Marco Pollo Terraces (Terraced squares). Σε αμφιθεατρική διάταξη, η πλατεία του Μαγγελάνου, κατηφορίζει σταδιακά προς το νερό. Με ανάλογο τρόπο διαμορφώνεται και η πλατεία του Μάρκο Πόλο με τις πράσινες νησίδες και τα ξύλινα decks

[48] Στο σύνολό τους, 10.5 χλμ περιπατάει δίπλα στο νερό.



ΕΙΚ. 89: Magellan Terraces,
Strandkai



ΕΙΚ. 90: Marco Polo Terraces,
Strandkai



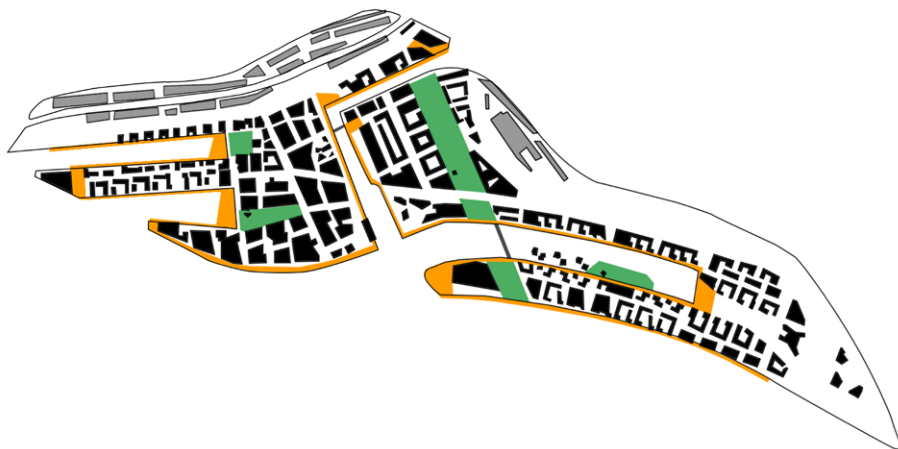
ΕΙΚ. 91: Παραθαλάσιος περίπατος,
Dalamannkai

κατηφορίζει επίσης προς το νερό. Οι χώροι αυτοί συνδέονται με τους περιπάτους δίπλα στο λιμάνι, μέσω αποβαθρών καταλήγοντας στον υπαίθριο χώρο του Unilever Haus (Strandkai).

Χαρακτηριστικά είναι τα καταπράσινα πάρκα της γειτονιάς Sandtorpark. Εδώ παρατηρούμε σχεδιαστικές ομοιότητες με το παράδειγμα του Magellan Terraces, φανερώνοντας την ενιαία αντιμετώπιση των υπαίθριων χώρων στο δυτικό μέρος του HafenCity. Το 2013 ολοκληρώθηκε το πάρκο Grasbrookpark προσφέροντας πλήθος υπαίθριων δραστηριοτήτων σε μικρούς και μεγάλους, ενώ έρχεται σε επαφή με τη γειτονιά Strandkai.

Στην κορυφή του Magdeburger Hafen, όπου βρίσκεται και η πιο σημαντική είσοδος για το HafenCity από το κέντρο της πόλης, χωροθετείται η πλατεία Dar es Salaam, ένα ελκυστικό μέρος, που στρέφεται προς το νότιο λιμάνι με ευκρινή θέα προς τον Έλβα. Από εκεί, μέσα από ένα σύνολο περιπάτων δίπλα στο νερό και υπαίθριων χώρων, σε οδηγεί, αδιάκοπα στο νότιο τμήμα του HafenCity.

Ανατολικά του Magdeburger Hafen ο περίπατος Elbtorpromenade, αναπτύσσεται σε δύο επίπεδα δίπλα στον Έλβα: το ένα δίπλα στο νερό σε μορφή αποβάθρας με ενσωματωμένες θέσεις αγκυροβόλησης τουριστικών σκαφών και το άλλο επίπεδο ψηλότερα. Προστατευμένο από τις πλημμύρες, συνεχίζει δίπλα στο λιμάνι ενώνοντας την πλατεία μπροστά από το Kaispeicher B με το πανεπιστήμιο του Αμβούργου (HCU) και το Baakenhafen. Η εγγύτητά τους με το νερό, και η αδιάκοπη συνέχειά τους περνώντας κάτω από υπερυψωμένες γέφυρες, εκφράζουν τις επιδιώξεις του Αμβούργου για έναν εξαιρετικά λειτουργικό χαρακτήρα.



- Πράσινοι χώροι
- Διαδρομές και πλατώματα στο υδάτινο μέτωπο

εικ. 92: Δίκτυο πράσινων χώρων και διαδρομών



εικ. 93: Δίκτυο πράσινων χώρων

Το μεγαλύτερο, ωστόσο, πάρκο του HafenCity, τοπόσημο της περιοχής και χώρο συνάντησης των κατοίκων του HafenCity, αποτελεί το πάρκο Lohsepark (έκτασης 4.4 Ha). Η νικητήρια πρόταση του διαγωνισμού για τον σχεδιασμό δημόσιου χώρου (2016) συνδυάζει μεγάλες εκτάσεις πρασίνου, μονοπατιών και χώρων για παιχνίδι. Αποτελώντας συνέχεια του πράσινου δακτυλίου του Αμβούργου, συνδέεται μέσω της Baakenhafen Brucke με το Baakenhoft park, το οποίο με τη σειρά του ενώνεται με τον παραλιακό περίπατο Kirchenraue και (πλάτους 30μ. και μήκους 1χλμ.) δημιουργώντας ένα δίκτυο πράσινων χώρων μεταξύ του βόρειου και νότιου τμήματος του HafenCity. Ανατολικότερα, η πλατεία Americo Vespucci αποτελεί σημείο συγκέντρωσης για τη γειτονιά του Elbbucken, ενώ μπορεί ευέλικτα να χρησιμοποιηθεί για εκδηλώσεις ακόμα και στο ευρύτερο επίπεδο όλου του HafenCity.

Τέλος, σε μία προσπάθεια διασύνδεσης των δημόσιων υπαίθριων χώρων με τους ιδιωτικούς, οι ιδιωτικοί υπαίθριοι χώροι, επιδιώκεται να είναι ανοιχτοί και προσβάσιμοι σε πεζούς και ποδηλάτες. Έτσι, τα περικλειστά μπλοκ των κτιρίων, και τα οποία περιβάλλουν τους υπαίθριους αυτούς χώρους, διακόπτονται ανά σημεία προς επιτρέποντας την κίνηση στο εσωτερικό τους.

Υποδομές- Αντιπλημμυρικά έργα- Μεταφορές

Η εγγύτητα με το νερό, οι συνθήκες του εδάφους και το ρίσκο της πλημμύρας είναι από τις βασικές προκλήσεις που έπρεπε να αντιμετωπίσει το έργο, προκειμένου να προχωρήσουν οι εργασίες υλοποίησής του. Προκειμένου λοιπόν, να προβούν σε εργασίες υλοποίησης τόσο συγκοινωνίας (υπέργειας αλλά κατά βάση υπόγειας σύνδεσης) όσο και στην κατασκευή κτιρίων και υπαίθριων χώρων, η προστασία από τις παλίρροιας αποτελεί ένα βασικό ζήτημα προς επίλυση.

Έτσι, επιλέχθηκε η ανύψωση των κτιρίων και των δρόμων σε πλίνθους (ή αλλιώς Warfts) 8- 9 μέτρων^{49,50,51} πάνω από τη στάθμη της θάλασσας. Ωστόσο, η στάθμη του HafenCity, βρίσκεται σε ύψος 4-5.5 μέτρα πάνω από τη στάθμη της θάλασσας, ύψος που διατηρείται σε περιπάτους και πολλές πλατείες, παρέχοντας έτσι μία πιο άμεση σχέση με το νερό. Αντίστοιχα, οι δρόμοι και οι νέες γέφυρες ανυψώνονται στα 7.5- 8.3 μέτρα πάνω από τη στάθμη της θάλασσας, ενώ οι παλιές γέφυρες αναβαθμίζονται και ανυψώνονται εξίσου. Εξαιρεση στον κανόνα αποτελεί η ειδική περίπτωση του ιστορικού Speicherstadt. Ο δρόμος μπροστά από το ιστορικό αυτό συγκρότημα κτιρίων, Am Sandtorkai, διατηρείται στο αρχικό του ύψος, προκειμένου να εξασφαλιστεί η σχέση με την ιστορική περιοχή, ενώ τα νέα κτίρια απέναντι από αυτά της Speicherstadt, ανυψώνονται με πλίνθους, σε ύψος ασφαλείας. Ταυτόχρονα νέες γέφυρες, όπως η Kibbelstegbrücke έχουν ανεγερθεί προκειμένου σε έκτακτες ανάγκες να εξασφαλίζουν τη σύνδεση με το κέντρο της πόλης, εγγυόμενες την πρόσβαση σε οχήματα ασφαλείας⁵².

Επιπλέον, η κατασκευή των κτιρίων πραγματοποιείται σε πασσάλους οι οποίοι φτάνουν μέχρι βάθος 20 μέτρων, καθώς η σύσταση του εδάφους αδυνατεί να φέρει μεγάλα φορτία.

[49] Λύσεις ανύψωσης αναχωμάτων, απορρίφθηκαν, καθώς θα δημιουργούσαν μια σειρά από διαφορετικά μειονεκτήματα, με κυριότερο την απομάκρυνση της καθημερινής ζωής από το νερό. Επιπλέον, η πλήρης περίφραξη του χώρου των 127 εκταρίων από τα αναχώματα θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί πριν ξεκινήσει οποιαδήποτε κατασκευή κτιρίων. Μια τέτοιου είδους τεχνική θα είχε ως αποτέλεσμα την διαδοχική ανάπτυξη της εν λόγω περιοχής και όχι την ταυτόχρονη ανάπτυξη πολλών σημείων της.

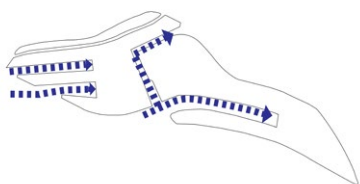
[50] Όλα τα νέα κτήρια στέκονται σε τεχνητές βάσεις 8 μέτρων πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Στις εκτεθειμένες πλευρές της θάλασσας, όπως οι νότιες πλευρές του Strandkai και του Überseequartier, η εξωτερική περίμετρος θα βρεθεί στα 8 έως 9 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας

[51] Η λύση των "Warft" επιτρέπει τη δημιουργία μιας τελείως νέας τοπογραφίας, η οποία θα αποτελέσει σφραγίδα για το χαρακτήρα και την ποιότητα της περιοχής.

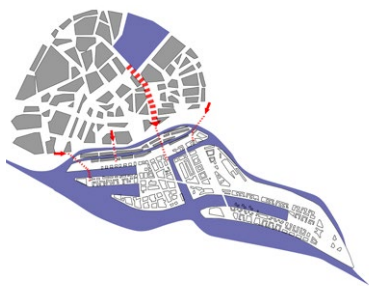
[52] Γέφυρες όπως οι Oberbaumbrücke, και οι δρόμοι Brooktorkai, Shanghaiallee και Überseeallee, εξασφαλίζουν την πρόσβαση στο κέντρο.

[53] Μέχρι πρότινος η γραμμή U4 σταματούσε στο σταθμό του HafenCity University.

[54] Θα αποτελέσει έναν κυκλοφοριακό κόμβο που θα συνδέει το ανατολικό HafenCity με την περιοχή Rothenburgsort, ένα νοτιοανατολικό προάστιο.



εικ. 94: Λιμάνια και μαρίνες

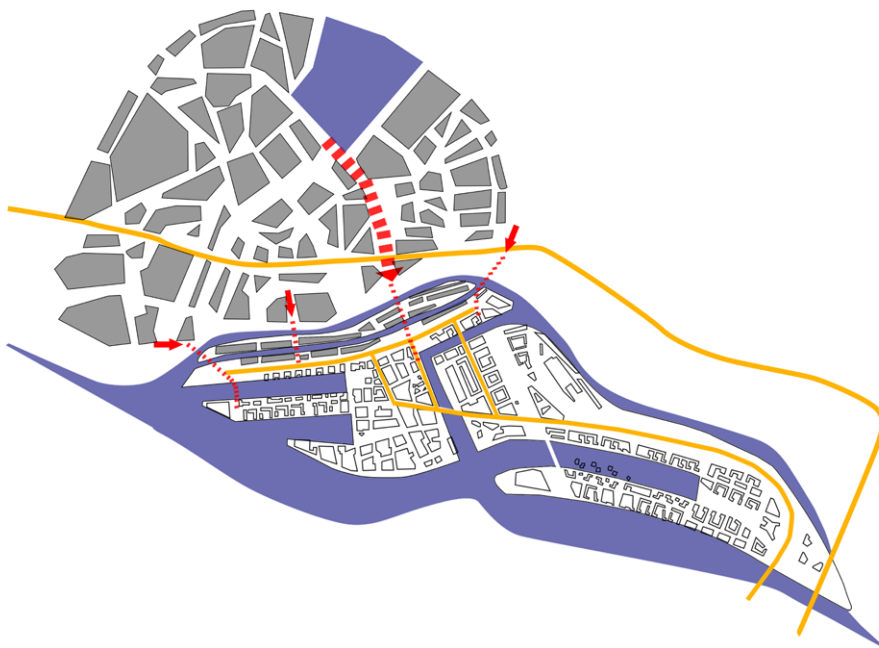


εικ. 95: Λιμάνια και μαρίνες

Ραχοκοκαλιά του κυκλοφοριακού συστήματος της περιοχής αποτελούν οι γέφυρες της, τόσο συνδέοντας την πόλη με το νέο κέντρο του HafenCity, όσο εξασφαλίζοντας τις πιο σύντομες διαδρομές για τις μετακινήσεις ανάμεσα στις γειτονιές του.

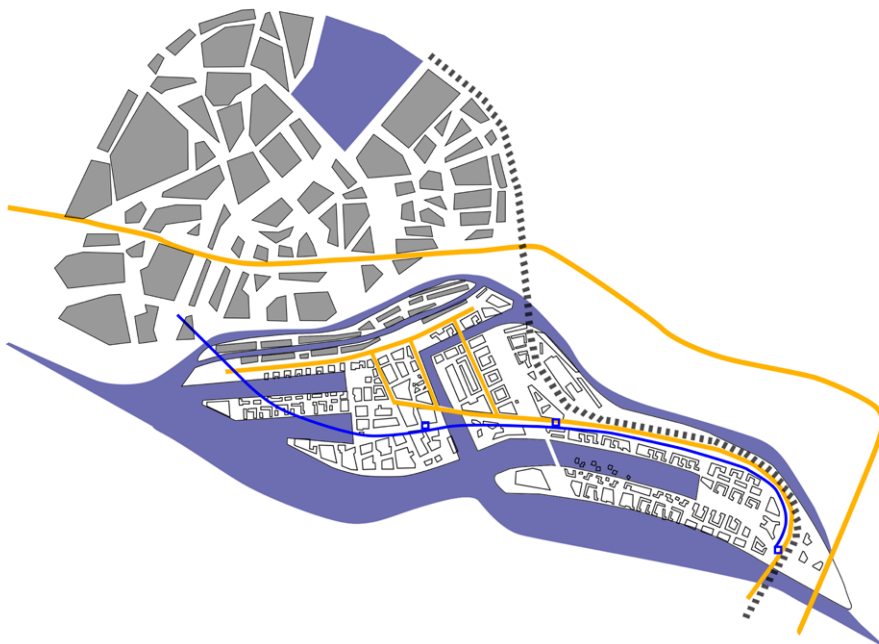
Έτσι, βασικοί άξονες που διαμοιράζουν την κυκλοφορία από το κέντρο της πόλης προς το HafenCity είναι 4 γέφυρες, προς το βασικό δρόμο, Am Sandtorkai/ Brooktorkai, που διασχίζει όλη την περιοχή από την ανατολή ως τη δύση και τροφοδοτεί το νότιο μέρος του HafenCity. Η κίνηση διαμοιράζεται, έτσι, στις οδούς Shanghaialle και Osakaallee. Η πιο σημαντική, μάλιστα, οδός που τροφοδοτεί την κίνηση από το ανατολικό μέρος του HafenCity (Versmannstrasse) είναι μία υπερυψωμένη οδός 4 λωρίδων κυκλοφορίας η οποία κατευθύνεται παράλληλα της προέκτασης της γραμμής U4 του μετρό. Η σύνδεση του βόρειου τμήματος με το νότιο ενισχύεται με την κατασκευή της γέφυρας Baakenhafenbrücke, με την οποία συνδέεται επιτυχώς το βόρειο τμήμα της περιοχής Baakenhafen, με το νότιο κομμάτι της.

Ταυτόχρονα, η ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών προσφέρει καλύτερη συνδεσιμότητα των περιοχών, ενισχύοντας μια πιο βιώσιμη μετακίνηση. Σε αυτό συμβάλλει η γραμμή U4 του μετρό, η οποία μάλιστα προεκτείνεται μέχρι την περιοχή Elbbrücken⁵³ και συνδέεται με το σταθμό S-Bahn⁵⁴. Η εκτεταμένη χρήση των ferrys, με την πρώτη αποβάθρα, μάλιστα, να εγκαταθίσταται κοντά στη Φιλαρμονική σκηνή ενώ δύο ακόμα θα ακολουθήσουν στο Magdeburger Hafen και στο λιμενικό κόλπο του Baakenhafen και η ανάπτυξη ενός εκτεταμένου δικτύου στάσεων λεωφορείου, ενισχύουν το δίκτυο των MMM στην περιοχή του HafenCity.



- Οδικές αρτηρίες
- Γέφυρες - προεκτάσεις του υφιστάμενου δικτύου

εικ. 96: Βασικές οδικές αρτηρίες



- Οδικές αρτηρίες
- Γραμμή μετρό U4

εικ. 97: Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Οικολογική Διάσταση

[54] Η Elbbucken, γίνεται η πρώτη Ευρωπαϊκή γειτονιά που είναι βασισμένη στο car-sharing/electric vehicle (EV). Το σύστημα θα αποτελείται αποκλειστικά από ηλεκτρικά οχήματα (EVs) ως το 2025.

[55] Από τον ήδη μειωμένο αριθμό θέσεων στάθμευσης, το 1/3 αυτών θα αποτελεί θέσεις για το car-sharing

[56] Σημαντικό βήμα προς την προώθηση των βιώσιμων κατασκευών είναι η απονομή βραβείων HafenCity Ecolabel, στο πλαίσιο του πρώτου συστήματος πιστοποίησης τέτοιου είδους στη Γερμανία. Αν και αυτή τη στιγμή περιορίζεται στα κτήρια γραφείων και κατοικιών, προβλέπεται να επεκταθεί και σε άλλους τύπους κτηρίων.

Το ιδιαίτερο έδαφος του HafenCity, και η βιοποικιλότητα των τοπιών του, στρέφει την προσοχή σε μία πιο οικολογική διαχείριση του έργου του HafenCity. Πρωταρχικός στόχος, η απελευθέρωση από την χρήση του αυτοκινήτου. Βασικός παράγοντας που συμβάλλει σε αυτό είναι η προτροπή των κατοίκων να επιλέγουν πιο «ενεργητικούς» τρόπους μετακίνησης, με την δημιουργία ελκυστικών και σύντομων σχετικά διαδρομών, καθώς και με τη σωστή οργάνωση των MMM στην περιοχή.

Η χρήση του αυτοκινήτου αποθαρρύνεται και από τις περιορισμένες θέσεις στάθμευσης. Αυτοί, μάλιστα, βρίσκονται πλέον στο εσωτερικό των πλίνθινων υπογείων των κτιρίων. Κατά συνέπεια, δεν θα απαιτούνται πρόσθετες τοποθεσίες για ογκώδεις εγκαταστάσεις στάθμευσης, γεγονός που συμβάλλει επίσης στην αποτελεσματική χρήση των επιφανειών εδάφους ως εκμεταλλεύσιμου πόρου. Τα παραπάνω μέτρα προβλέπεται να αυξήσουν το ποσοστό χρήσης των κοινόχρηστων ηλεκτρικών οχημάτων^{54,55}. Ως αποτέλεσμα, το ιδιωτικό αυτοκίνητο θα είναι πλέον περιττό ενώ ταυτόχρονα το κόστος των κτιρίων θα είναι χαμηλότερο δεδομένου ότι δε θα χρειάζονται πλέον χώροι στάθμευσης. Οι οικολογικές προδιαγραφές του δυτικού και κεντρικού μέρους ενισχύονται περαιτέρω με την επέκταση της ανάπλασης προς τα ανατολικά.

Ταυτόχρονα, επιδιώκεται η βιωσιμότητα του δικτύου παροχής θερμικής ενέργειας, στο οποίο είναι συνδεδεμένα όλα τα κτίρια του Δυτικού HafenCity. Η χρήση φωτοβολταϊκών συστημάτων που εγκαθίστανται στις στέγες των κτιρίων της δυτικής περιφέρειας, παρέχουν το 40% των απαιτήσεων για ζεστό νερό. Στο ανατολικό τμήμα το 92% από της χρησιμοποιούμενης ενέργειας προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές⁵⁶. Γενικώς, η γειτνίαση των περιοχών με το νερό συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση του μικροκλίματος, μειώνοντας την κατανάλωση ενέργειας κατά τους θερινούς μήνες.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρακμή του παραδοσιακού οικονομικού κέντρου της πόλης είχε ως αποτέλεσμα μια μεταβιομηχανική εικόνα που χαρακτηρίζεται από έλλειψη συνοχής. Η εισαγωγή του ολοένα και περισσότερο αναπτυσσόμενου τριτογενούς τομέα στην εξίσωση των αστικών οικονομιών, καθώς και ο παγκόσμιος επαναπροσδιορισμός του οικολογικού αντικτύπου των πόλεων, έθεσαν ως αναγκαία συνθήκη τη μεταστροφή των πολεοδομικών πρακτικών του Αμβούργου σε ένα μοντέλο διεθνούς αστικής ανταγωνιστικότητας και βιώσιμης ανάπτυξης. Παράλληλα, οι μεταναστευτικές ανακατατάξεις που χαρακτήρισαν τις πόλεις της Γερμανίας κατά την δεκαετία του '90, συνδυαστικά με την παγκόσμια αύξηση του πληθυσμού στα αστικά κέντρα, αποτυπώθηκαν χωρικά με την εξάπλωση των κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο. Το αδύναμο οικονομικά αλλά και οικοδομικά κέντρο του Αμβούργου δεν ήταν πλέον ικανό να έλξει ή να απορροφήσει την δημογραφική μεγέθυνση.

Στο πλαίσιο αυτό αναζητήθηκαν τρόποι, ώστε, αφενός μεν να αξιοποιηθεί η δυναμική του τομέα των υπηρεσιών, με τη δημιουργία ενός διεθνούς ανταγωνιστικού κέντρου τριτογενών δραστηριοτήτων, αφετέρου δε να διαμορφωθεί ένα ισχυρό επίκεντρο κατοικίας.

Την ίδια στιγμή, το HafenCity προτάθηκε ως μέσο διαχείρισης της αστικής διάχυσης, μέσω της δημιουργίας μιας αστικής περιοχής που θα απορροφήσει τον πλεονάζοντα πληθυσμό, ώστε να αποτραπεί η μετεγκατάστασή του στην περιφέρεια. Με στόχο την ενίσχυση της πόλης ως συμπαγούς οντότητας, οι δημόσιες αρχές στράφηκαν προς μια λογική εσωτερικής πολεοδομικής ανάπτυξης.

Χωροθετημένη στην καρδιά της μητροπολιτικής περιοχής του Αμβούργου, η έκταση του HafenCity, μαζί με τις περιβάλλουσες νησίδες και ακρωτήρια του Έλβα, συστήνουν έναν τόπο μετάβασης. Βρίσκονται στο μεταίχμιο της συμπαγώς αναπτυγμένης και οικονομικά προηγμένης βόρειας ενότητας της πόλης, και της αποβιομηχανισμένης περιοχής στη

[57] Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η οικιστική επανάχρηση μιας πρώην βιομηχανικής έκτασης στο κέντρο της Στοκχόλμης, με το όνομα Hammarby Sjöstad.

[58] Η φιλοξένηση γεγονότων διεθνούς βεληνεκούς είναι συχνά επιθυμητή από τις πόλεις. Η προβολή του τόπου και η ενίσχυση της επωνυμίας του ως ξενιστή παγκόσμιων εκδηλώσεων λειτουργεί ενισχυτικά ως προς την επενδυτική ελκυστικότητα της περιοχής σε υπερεθνικό επίπεδο.

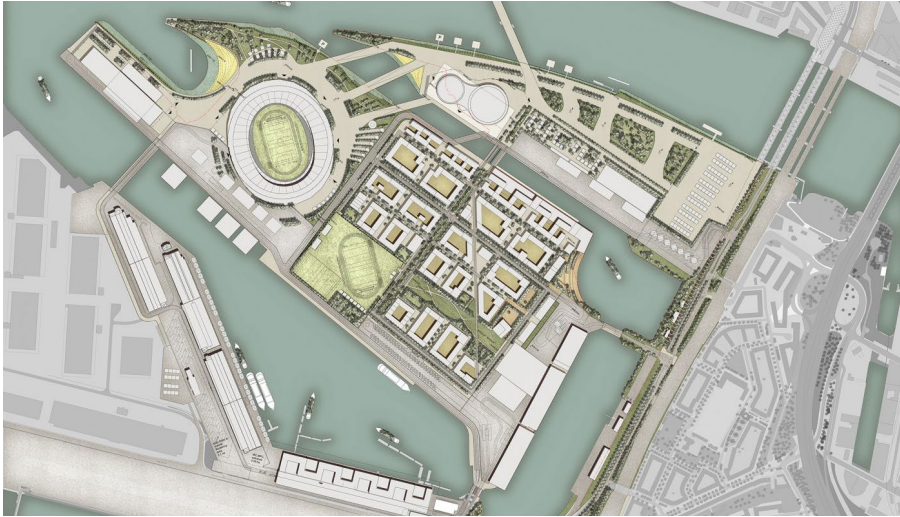
[59] Η πρόταση του Olympia Project ανασχέθηκε ύστερα από την αρνητική κατάληξη του δημοψηφίσματος που διενεργήθηκε για την φιλοξένηση των Ολυμπιακών Αγώνων στο Αμβούργο.

νότια παρειά του ποταμού. Χαρακτηριστικό είναι, πως τα τελευταία χρόνια, η εξέλιξη αυτού του συμπλέγματος αποτελεί μείζον αντικείμενο διαβούλευσης από τις δημόσιες αρχές. Λόγω της μεγάλης του έκτασης και της ιδιαίτερης θέσης του, μπορεί να λειτουργήσει καταλυτικά για της πορεία της πόλης, προσφέροντας μια δυνατότητα στροφής της αστικής ανάπτυξης προς στο εσωτερικό της μητρόπολης, ενισχύοντας τη χωρική και κοινωνική συνοχή.

Σε αυτό το στοιχείο έγκειται και η ιδιαιτερότητα του HafenCity σε σχέση με παρόμοιες παρεμβάσεις εσωτερικής πολεοδομικής ανάπτυξης που λαμβάνουν χώρα στην Ευρώπη⁵⁷. Σε αντίθεση άλλα έργα αστικής αναδόμησης, που είτε βρίσκονται σε προαστιακές περιοχές είτε περιδένονται από από πυκνό αστικό ιστό, στη συγκεκριμένη περίπτωση συνδυάζονται εξίσου η εγγύτητα με το ιστορικό κέντρο και η δυνατότητα επέκτασης της ανάπτυξης. Το πρόγραμμα του HafenCity αποτελεί το εφελκυστικό έναυσμα ενός γενικότερου οράματος για το Αμβούργο του αύριο, που εστιάζει στην υπερπήδηση του Έλβα και τη χωρική και λειτουργική ενοποίηση της μητροπολιτικής περιφέρειας. Σε αυτό το πλαίσιο, έχουν κατατεθεί πληθώρα προτάσεων οι οποίες προωθούν την αναγέννηση της λιμενικής ζώνης ως ενιαίας οντότητας και δυναμικού πυκνωτή αστικών δραστηριοτήτων. Χαρακτηριστική είναι η προσφορά του Αμβούργου να φιλοξενήσει τους ολυμπιακούς αγώνες του 2024⁵⁸. Με αφορμή το μεγάλο γεγονός, ο Δήμος της πόλης σκόπευε να δρομολογήσει έναν δεύτερο πυρήνα αστικής ανάπτυξης στην περιοχή: η κατασκευή των ολυμπιακών ακινήτων στην Kleiner Grasbrook θα αποτελούσε την αρχή της αναδόμησής της και θα εξασφάλιζε την προβολή του έργου σε παγκόσμιο επίπεδο⁵⁹. Το γεγονός αυτό τονίζει την ανάγκη του Αμβούργου για προώθηση έργων που ενισχύουν το επενδυτικό προφίλ της πόλης στην παγκόσμια αγορά.

Οι τάσεις δημιουργίας νέων κέντρων στην πόλη είχε γίνει εμφανής ήδη από τη δεκαετία του 70'. Προς αυτήν την κατεύθυνση, οι κυβερνητικές αρχές προχώρησαν στην ανάπτυξη δύο νέων οργανωμένων πόλων, εκτός των ορίων της πόλης, τα οποία αντανάκλουν την ιδεολογία της "πόλης του αυτοκινήτου". Συνεπώς, η πρόσβασή τους γίνεται αποκλειστικά μέσω κύριων οδικών αρτηριών, δυσχεραίνοντας την ενσωμάτωσή τους στην καθημερινότητα της πόλης. Τα κτιριακά συγκροτήματα CityNord (1950) και

Steilshoop (1969-975), αποτελούν δύο συγκροτήματα, όπου εξυπηρετούνται στο μεν πρώτο οι επιχειρηματικές και γραφειακές χρήσεις, στο δεύτερο δε η κατοικία. Ωστόσο, η επιλογή της μονολειτουργική οργάνωσης που χαρακτηρίζει τα σχέδια χρήσεων και η απουσία χωρικής αλληλεπίδρασης



ΕΙΚ. 98: Πρόταση για τις εγκαταστάσεις του Olympia Project



ΕΙΚ. 99: Όραμα μιας νέας οικιστικής περιοχής στο Kleiner Grasbrook

μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου χώρου, έχουν ως αποτέλεσμα την έλλειψη ζωής και την αναπόφευκτη παρακμή.

Στο πλαίσιο της σύγχρονης πραγματικότητας και μαθαίνοντας από τα παραδείγματα του παρελθόντος, το Αμβούργο προσδιορίζει ξανά τους άξονες της ανάπτυξής του. Σύμφωνα με τους στόχους που θέτει, η νέα αστική ενότητα πρέπει πρωταρχικά να αποτελεί ένα τοπίο με αστικά χαρακτηριστικά, ικανό να αναπτυχθεί ως τόπος κατοικίας, εργασίας και διαδραμάτισης της αστικής καθημερινότητας. Με την προώθηση ενός μοντέλου αστικής συμπύκνωσης, επιχειρείται να εξασφαλισθούν όσο το δυνατόν περισσότερες κατοικίες, δημόσιες λειτουργίες και κοινωνικές παροχές, καλύπτοντας όλο το φάσμα των κοινωνικών στρωμάτων. Ταυτόχρονα, η ανάπλαση της πρώην βιομηχανικής περιοχής του λιμανιού αποτελεί μία πολύτιμη ευκαιρία ώστε η Χανσεατική Πόλη να αναχθεί σε πρωτοπόρο οικονομικό και κοινωνικό κέντρο, παγκόσμιας εμβέλειας. Μία πόλη ιδεών και πολιτισμού, την πόλη του 21ου αιώνα.

Σε επίπεδο σχεδιασμού, μπορούμε να πούμε πως σε μεγάλο βαθμό η κατανομή των λειτουργιών και η χωρικές επιλογές ακολουθούν τις αξίες μιας σύγχρονης, πολυλειτουργικής πόλης. Η μίξη των χρήσεων αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό της περιοχής, και βασική διαφορά με αντίστοιχες πρακτικές των περασμένων δεκαετιών. Η μονολειτουργικότητα και το zoning, αντικαθίστανται από διασυνδέσεις λειτουργιών και δραστηριοτήτων τόσο σε οριζόντιο όσο σε κατακόρυφο επίπεδο. Το γεγονός αυτό συντελεί στη διαμόρφωση μίας ζωντανής πόλης, ικανής να εξυπηρετήσει όλες τις ανάγκες των τοπικών κατοίκων και των “παγκόσμιων” αστικών περιηγητών. Την ίδια στιγμή, ο συνδυασμός τους με πλήθος δημόσιων χώρων μπορεί να συνθέσει ένα νέο μοντέλο αστικής οργάνωσης για ανάλογες περιπτώσεις δημιουργίας ιστού εκ του μηδενός. Η ιδιαίτερη μάλιστα σχέση της πόλης με το υδάτινο στοιχείο, το οποίο αναδεικνύεται μέσω πληθώρας δημόσιων χώρων που έρχονται σε επαφή με αυτό, αποτελεί ταυτόσημο της πόλης του Αμβούργου και λειτουργεί ως ένα μέσο αποκατάστασης της σχέσης των κατοίκων και της πόλης στο σύνολό της με το παραλιακό της μέτωπο. Γενική αρχή είναι η δημιουργία μίας “πράσινης” πόλης σύντομων διαδρομών, που θα προσφέρει ένα αναβαθμισμένο αστικό υπόβαθρο στους κατοίκους της και θα διαπλάσει το ήθος και τις απαιτήσεις τους σε σχέση με αυτό. Για το λόγο αυτό, η ενδεδειγμένη επικοινωνία του έργου στο κοινό και η παρότρυνση για ενεργή συμμετοχή στις αποφάσεις, κρίνονται καθοριστικοί παράγοντες για την επιτυχία του εγχειρήματος.

Σε κάθε περίπτωση, ο πλουραλισμός των μορφών και ποιοτήτων του χώρου καθιστούν το HafenCity ελκυστικό τόπο. Η καθιέρωση και προβολή της ιδιαίτερης ταυτότητας της πόλης του Αμβούργου με την διατήρηση και ανάδειξη τοποσήμων και την ταυτόχρονη συνύπαρξή τους με καινοτόμες κατασκευές, συνθέτουν ένα νέο αστικό τοπίο που έρχεται να παίξει καθοριστικό ρόλο στον αγώνα αναβάθμισης των πόλεων μέσα στην παγκόσμια ιεραρχία. Σε αυτό το πλαίσιο, η διαφημιστική προώθηση του έργου, τόσο με τη χρήση στρατηγικών marketing, όσο και με ακτινοβόλα αρχιτεκτονήματα και παγκοσμίως αναγνωρισμένους δημιουργούς, καταλαμβάνει σημαντική θέση στις αποφάσεις των ιθυνόντων φορέων.

Σε ποιόν όμως αναφέρεται το HafenCity;

Εαν και το εγχείρημα προβάλλεται ως κατεξοχήν έργο επίλυσης των τοπικών αναγκών στέγασης και τοπικής αειφορίας, με το ποσοστό των κατοικιών να καλύπτει έναν αριθμό μόλις 14.000 κατοίκων, γίνεται σαφές ότι ως σημείο εστίασης του προγράμματος προκρίνεται η επενδυτική ελκυστικότητα. Η κατοικία ανάγεται σε υποστηρικτική λειτουργία του επιχειρηματικού κέντρου, εξυπηρετώντας κατά κύριο λόγο την τροφοδότηση της περιοχής με χρήστες εικοσιτετραώρου. Υπό αυτές τις συνθήκες παραλαμβάνει εμμέσως ρόλο οικονομικού συντελεστή, ενισχύοντας την ελκυστικότητα της εικόνας του τόπου.

Όσον αφορά στη σύσταση των χρηστών, παρότι γίνονται προσπάθειες μίξης κοινωνικών ομάδων και οικονομικών στρωμάτων, η συνεχής προώθηση του αστικού επενδυτικού προφίλ καθιστά ασαφή τη μελλοντική εξέλιξη της πληθυσμιακής σύνθεσης. Μέχρι στιγμής, αξιοποιώντας το πλεονέκτημα προκαθορισμού των τιμών από το Δήμο του Αμβούργου, το πρόγραμμα προσφέρει ευκαιρίες ικανές να συντηρήσουν μία οικονομική ποικιλία στην αγορά ακινήτων. Ωστόσο, η διατήρηση αυτής της συνθήκης διασφαλίζεται μόνο από τις προθέσεις της πόλης του Αμβούργου σε σχέση με τη διαχείριση της οικονομική απόδοσης του έργου.

Ο κύριος προβληματισμός, λοιπόν, που εγείρεται αφορά στον κοινωνικές προοπτικές του προγράμματος. Εάν και το HafenCity προβάλλεται ως ένας νέος αστικός θύλακας της πόλης που θα καλύψει βασικές ανάγκες της σε τοπικό, υπερτοπικό και παγκόσμιο επίπεδο, η μέχρι σήμερα πορεία του καταδεικνύει μία σαφή επικράτηση του οικονομικού χαρακτήρα έναντι της κοινωνικής βιωσιμότητας. Σε πλαίσιο εσωτερικής οργάνωσης, δεν μπορούμε παρά να αναγνωρίσουμε την προσπάθεια δημιουργίας ενός πολυσύνθετου και ποικιλόμορφου τοπίου, που καλείται να τέρψει τις αισθήσεις του μεταμοντέρνου κατοίκου και να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της σύγχρονης αγοράς. Παρόλα ταύτα, αν και ο σχεδιασμός πληροί τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία ενός ελκυστικού περιβάλλοντος, το 'αίσθημα του τόπου' απουσιάζει. Στην ευρύτερη εικόνα, ο λειτουργικό πρόγραμμα ίσως να υστερεί στη δημιουργία μιας συνεκτικής τοπικής κοινότητας. Παρατηρούμε δηλαδή, ότι ενώ η χωρική εκτέλεση εμφανίζεται συνεπής ως

προς τις επιδιώξεις ενός αστικού σχεδιασμού υψηλής ποιότητας, η σύσταση των λειτουργιών δεν αποτυπώνει τις παρουσιαζόμενες προθέσεις του έργου.

Το εγχείρημα του HafenCity, ωστόσο αποτελεί ένα πείραμα, και ως πείραμα θα πρέπει να αντιμετωπιστεί. Το γεγονός μάλιστα ότι βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη, καθιστά αδύνατη την απόλυτη κριτική του. Μέχρι το τρέχον σημείο υλοποίησής του μπορούμε να πούμε πως ακολουθεί σε μεγάλο βαθμό τις παραμέτρους που το ίδιο έχει θέσει. Τόσο ο προγραμματισμός όσο και σχεδιασμός της νέας αστικής οντότητας προκρίνουν τα χαρακτηριστικά ενός πολυσύνθετου και πολυλειτουργικού αστικού τοπίου, ικανό να υποστηρίξει διαπλεκόμενες σχέσεις μεταξύ ποικίλων κοινωνικών ομάδων. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και η ενίσχυση - ως ένα βαθμό - της bottom-up λογικής σχεδιασμού, καθότι αφενός συνεισφέρει στην οικειοποίηση του νέου χώρου από τους χρήστες του, αφετέρου οδηγεί σε ένα ποικιλόμορφο περιβάλλον, εκφραστή της κοινωνικής ταυτότητας των κατοίκων του. Τα στοιχεία αυτά ίσως στο μέλλον να καταφέρουν να αναβαθμίσουν την έμφαση στον τοπικό πληθυσμό.

Σίγουρα, η αξιολόγηση της επιτυχίας ή αποτυχίας του προγράμματος δεν μπορεί να συνταχθεί απόλυτα πριν την αποκρυστάλλωση της λειτουργίας του. Ισορροπώντας ανάμεσα στις ανάγκες του τόπου και στις παγκόσμιες οικονομικές επιτάξεις, μένει να αποδειχθεί, όχι μόνο εάν το εγχείρημα HafenCity είναι ικανό να εκπληρώσει εξίσου αυτές τις δύο υποσχέσεις, αλλά επιπλέον, εάν το μοντέλο ζωής που προωθεί θα μπορέσει να επιβιώσει (ή να προσαρμοστεί) στην επόμενη οικονομική, κοινωνική ή οικολογική «τάση» που θα καθιερωθεί.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Σύμφωνα με τις προβλέψεις έως το 2050, ο πληθυσμός των αστικών κέντρων αναμένεται να αυξηθεί κατά 2,6 δις, διαμορφώνοντας ένα συνολικό αριθμό κατοίκων που θα ανέρχεται στα 6,3 δις. Επομένως, το 66% του παγκόσμιου πληθυσμού θα συγκεντρωθεί στις αστικές περιοχές, μια αύξηση 12% σε σχέση με σήμερα. Η αέναη αυτή τάση αστικοποίησης φαίνεται να εντατικοποιείται κυρίως στις αναπτυσσόμενες χώρες, όπου κατοικεί το 82% του παγκόσμιου πληθυσμού. Η συγκέντρωση του πληθυσμού σε κέντρα με σχετικά πεπερασμένα όρια δημιουργεί ασφαλώς προβλήματα περιβαλλοντικής φύσης και επηρεάζει τις συνθήκες διαβίωσης, όπως και πτυχές της κοινωνικής, οικονομικής και πολιτικής ζωής. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός, ως μέρος μιας επιστήμης που μελετά τα χωρικά και περιβαλλοντικά ζητήματα, αφουγκραζόμενος τις κοινωνικές ανησυχίες και τις επιταγές των καιρών, οφείλει να προβλέπει και να εφαρμόζει λύσεις που θα εξασφαλίζουν την βιωσιμότητα των οικισμών και τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων. Συνεπώς, οι έντονες αστικές πιέσεις και τα ολοένα αυξανόμενα περιβαλλοντικά προβλήματα καθιστούν την αναζήτηση νέων πρακτικών και κατευθύνσεων του αστικού σχεδιασμού επιτακτική ανάγκη. Με γνώμονα τις πρακτικές του σχεδιασμού των περασμένων αιώνων, αναγνωρίζοντας τα λάθη και προβλέποντας τις προκλήσεις του μέλλοντος, ο αστικός σχεδιασμός καλείται να ανοίξει νέους δρόμους, με στόχο την χάραξη νέων κατευθύνσεων για τις πόλεις του μέλλοντος. Από αυτήν την άποψη, το παράδειγμα του HafenCity αποτελεί ένα άκρως ελπιδοφόρο εγχείρημα, ευελπιστώντας ότι θα αποτελέσει ένα πρώτο βήμα σε μία “αλυσιδωτή αντίδραση” πολεοδομικών παρεμβάσεων και σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες. Ένα εγχείρημα που εκκινεί από την παράδοση του Αμβούργου ως διαμετακομιστικού κόμβου, επιχειρεί να αξιοποιήσει τα συγκρητικά πλεονεκτήματα της περιοχής, να θωρακίσει την πόλη από πλημμυρικά φαινόμενα και να προσδώσει μια νέα οικονομική πνοή στα πλαίσια του ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων,

ενώ παράλληλα μεριμνά για τη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής. Υιοθετώντας λοιπόν, ή μεταλλάσσοντας τα εργαλεία του σχεδιασμού και τις στρατηγικές που εφαρμόζονται στο παράδειγμα του HafenCity στα εκάστοτε χαρακτηριστικά της κάθε πόλης, αυτές καλούνται να προβούν στις αναγκαίες προσαρμογές, στοχεύοντας στη δημιουργία αντίστοιχων καινοτόμων αστικών τοπίων, συνθέτοντας τις Νέες Πόλεις του αύριο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Πηγές Κειμένου

A

Αθανασίου, Ε., (2015) *Πόλη και φύση*. [Online] Αθήνα:Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών. Διαθέσιμο στο: <http://hdl.handle.net/11419/563> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

Ανδρικοπούλου, Ε., Γιαννάκου, Α., Καυκάλας, Γρ. &Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. (2007) *Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη*. Αθήνα: ΚΡΙΤΙΚΗ

Αραβαντινός, Α. (2007) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός Για Μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία

Ασπρογέρακας, Ε., Σερράος, Κ. (2008) *Hafencity: επιλογές και πρακτικές σχεδιασμού στην ανάπτυξη ενός λιμανιού*. [Online] Διαθέσιμο στο: <https://slides.tips/hafencity-71-b-2008.html> [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

Αυγερινού, Β., Μεταξάς, Θ. (2004) 'Ανταγωνιστικότητα και Μάρκετινγκ της Πόλης: Η Περίπτωση των Ολυμπιακών Αγώνων ως Mega Γεγονότα', *Discussion Papers* [Online]10 (15),

375-406. Διαθέσιμο στο: http://www.prd.uth.gr/uploads/discussion_papers/2004/uth-prd-dp-2004-15_gr.pdf [Πρόσβαση: Δεκέμβριος 2018]

B

Βασενχόβεν, Λ. (επιμ.) (2012) *Θεωρία του Σχεδιασμού του Χώρου*. [Online] Αθήνα: ΕΜΠ. Διαθέσιμο στο: courses.arch.ntua.gr/fsr/140333/Basenhoben_Uevria.Sxediasmoy_EMP_2004.pdf

Βιτοπούλου, Α., Γεμεντζή, Γ., Γιαννακού, Α., Καυκάλας, Γρ. &Τασσοπούλου, Α. (2015). *Βιώσιμες Πόλεις*. [Online] Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών. Διαθέσιμο στο: <http://hdl.handle.net/11419/2227> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

Best Place - European Place Marketing Institute (χ.χ). *Best Place - European Place Marketing Institute*. Διαθέσιμο στο: <http://bestplaceinstytut.org/en/#o-nas> [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

C

CEC (1990) *Green Paper of the Urban Environment: Communication from the Commission to the Council and Parliament*. [Online] Brussels: Commission of the European Communities. Διαθέσιμο στο: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0e4b169c-91b8-4de0-9fed-ead286a4efb7/language-en> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

D

Διμέλλη, Δ. (2013) 'Η αστική διάχυση στα Μεσόγεια Αττικής', *City branding: Πόλεις και πολιτικές για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων*. Διαθέσιμο στο: http://www.citybranding.gr/2013/02/blog-post_20.html [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

Debanil Pramanik (2017) *Living With Water*. [Online] UCL Faculty of Built Environment Bartlett School of Planning. Διαθέσιμο στο: https://issuu.com/debanilp/docs/debanilp_major_research_project [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

E

ΕΣΠΑ 2014-2020 (χ.χ.) *Πολιτική της Συνοχής*. Διαθέσιμο στο: <https://www.espa.gr/el/pages/staticEUPolicies.aspx> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2014). *Ολοκληρωμένη Βιώσιμη Ανάπτυξη. Πολιτική Συνοχής 2014-2020*. [Online] Βρυξέλλες: Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Διαθέσιμο στο: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/urban_el.pdf [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

F

Φιλίππου, Α., *Αμβούργο Ελεύθερη και Χανσεατική Πόλη, Από τη μεσαιωνική Αρχιεπισκοπή στο σύγχρονο κέντρο Εμπορίου και Πολιτισμού*. [Διάλεξη] Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, 2013

G

Γεμενετζή, Γ. (2014) 'Συμπαγής Πόλη και Αστική Βιωσιμότητα: Βασικές αρχές σχεδιασμού'. *ΤΕΧΝΟΓΡΑΦΗΜΑ*. 10 (495). Διαθέσιμο στο: http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/GRAFEIO_TYPOY/TEXNOGRAFHMA_2014/TEXNOGRAFHMA_495/TEXNO495_10_17.pdf [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

Γκιόκας, Γ. (2015) *Αστική Ανάπτυξη των Πόλεων με τη Βοήθεια των Αστικών Αποτυπωμάτων*. [Online] (Μη Εκδοθείσα Ερευνητική Εργασία). Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Διαθέσιμο στο: http://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/16921/Διπλωματική_Ιουνιος.pdf?sequence=1&isAllowed=y [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

Γκούμα, Ε. (2016) *Η Μεταβιομηχανική-Μεταφορτική Ευρωπαϊκή Πόλη και ο Ρόλος του Πολεοδομικού Σχεδιασμού*. [Online] (Μη Εκδοθείσα Ερευνητική Εργασία). Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Διαθέσιμο στο: <https://www.scribd.com/doc/313126337/η-μεταβιομηχανική-μεταφορτική-ευρωπαϊκή-πόλη-1-pdf> [Πρόσβαση: 24 Δεκεμβρίου 2017]

Γοσπονδίνη, Α. (2007) *Χωρικές πολιτικές για το σχεδιασμό, την ανταγωνιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων*. Αειχώρος. [Online] 6 (1): 100-145. Διαθέσιμο στο: <http://www.aeihoros.gr/el/ejournal/oldissues> [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

Γοσποδίνη, Α. (2014) *Αστικός Σχεδιασμός: Προκλήσεις και Νέοι Ορίζοντες*. Στο: 25 Κείμενα για το Σχεδιασμό, τις Πόλεις και την Ανάπτυξη, συλλογικός τόμος για τα 20 χρόνια του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. [Online] Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σσ. 215-240. Διαθέσιμο στο: <http://hdl.handle.net/10795/3531> [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

Γοσπονδίνη, Α., Μπιεράτος, Η. (Επιμ.) (2006) *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*. Αθήνα: ΚΡΙΤΙΚΗ

H

HafenCity Hamburg GmbH (2018) *HafenCity Hamburg*. [Online] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

I

International Institute for Sustainable Development (χ.χ.) *Sustainable Development*. [Online] Διαθέσιμο στο: <http://www.iisd.org/topic/sustainable-development> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

J

Jianguo, W. (2014) *Urban ecology and sustainability: The state-of-the-science and future directions*. Landscape and Urban Planning. [Online] 125: 209-221. Διαθέσιμο στο: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204614000322#bibl0005> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

Jurgen Bruns-Berentelg,(2014) *HAFENCITY HAMBURG -IDENTITY, SUSTAINABILITY AND URBANITY*, Hamburg. Διαθέσιμο στο: www.hafencity.com/en/publications.html [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

Κ

Καρύδης, Δ. (2008) *Τα Επτά Βιβλία Της Πολεοδομίας*. Αθήνα: Παπασωτηρίου

Κατέργης, Δ. (2016) *Πόλη, Ανταγωνιστικότητα και Αρχιτεκτονική: Ο ρόλος της εικόνας στην προβολή και ανάπτυξή τους*. (Μη Εκδοθείσα Διατριβή). Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Καλλιμάνης, Ι. (2015) *Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Βιώσιμης Ανάπτυξης της Π.Ε. Αιτωλοακαρνανίας: Η Προσέγγιση LIPSOR*. [Online] (Μη Εκδοθείσα Ερευνητική Εργασία). Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Διαθέσιμο στο: https://ikee.lib.auth.gr/record/281273/files/KALLIMANHS_DE.pdf [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

Καραχάλης, Ν. Γ. (2016) 'Στρατηγικές διαχείρισης της εικόνας και της προβολής των πόλεων (city branding) και πολιτιστική αναζωογόνηση', *City branding: Πόλεις και πολιτικές για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων*, 18 Φεβρουαρίου. Διαθέσιμο στο: <http://www.citybranding.gr/2016/02/city-branding.html> [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

ΚΕΜΕΛ (χ.χ) *Βιώσιμη Ανάπτυξη*. [Online] Διαθέσιμο στο: <https://www.kemel.gr/articles/vio-simi-anartyxi> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

Κουρουπάλου, Μ., *Οι αστικές αναπλάσεις ως εργαλείο αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. Η περίπτωση του Hafencity*. [Σπουδαστική εργασία] Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, 2010.

Κράβαρη, Σ. *Νεωτερικό και Σύγχρονο Αστικό Τοπίο. Το Παράδειγμα της Βαρκελώνης*. [Διάλεξη] Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2016.

Karssenber, H., Laven, J., Glaser, M. (2016) *The City at Eye Level*. [Online] Διαθέσιμο στο: https://thecityateyelevel.files.wordpress.com/2016/02/ebook_the-city-at-eye-level_english.pdf [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

Λ

Λαβή, Α. (2013) *Αστική Οικολογία - Η Περίπτωση της Πράσινης Στέγης στις Ευρωπαϊκές Πόλεις*. [Online] [Ερευνητική Εργασία] Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο. Διαθέσιμο στο: <http://estia.hua.gr/file/lib/default/data/7914/theFile> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

Λάππας Β. Στ. (2012) 'Η Πορεία Μετάβασης από το Φορντισμό στην Ευέλικτη Συσσώρευση', *ΕΥΘΥ-ΒΟΛΟΣ*, 10 Απριλίου. Διαθέσιμο στο: http://eythyvolos.blogspot.gr/2012/04/blog-post_10.html [Πρόσβαση: 24 Δεκεμβρίου 2017]

M

Μαντουβάλου, Μ. (χ.χ.) *Μοντερνισμός και πόλη: Κοινωνικές Συγκυρίες και Πολιτικά-Καλλιτεχνικά Κινήματα στο Πρώτο Μισό του 20ού Αιώνα*. [Online] Διαθέσιμο στο: courses.arch.ntua.gr/fsr/143166/mantouvalou-moderno%5B1%5D-1.pdf [Πρόσβαση: Δεκέμβριος 2017]

Μαναρή, Α., *Hanseatic Hamburg_HafenCity Hamburg_η μετάβαση*. [Διάλεξη] Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, 2013.

Μοχιανάκης, Κ. (2010). Ομαδοποίηση (clustering) και Ανταγωνιστικότητα των Πόλεων. [Online] Διαθέσιμο στο: <http://www.ikarosnetwork.gr/content/ομαδοποίηση-clustering-και-ανταγωνιστικότητα-των-πόλεων> [Πρόσβαση: Δεκέμβριος 2017]

Μοχιανάκης, Κ. (2011) 'Ένα κοινό όραμα για city branding στις Ευρωπαϊκές πόλεις. Για ποιό λόγο πρέπει να υπάρχει στρατηγική city brand (1)', *City branding: Πόλεις και πολιτικές για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων*, 24 Φεβρουαρίου. Διαθεσιμο στο: <http://www.city-branding.gr/2011/02/city-branding-city-brand.html> [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

Μοχιανάκης, Κ. (2011) '20 Ερωτήσεις και Απαντήσεις για Place Marketing, place identity and image', *City branding: Πόλεις και πολιτικές για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων*, 14 Ιανουαρίου. Διαθεσιμο στο: <http://www.city-branding.gr/2011/01/20-erwotiseis-2011-01-14>

[branding.gr/2011/01/20-place-marketing-place-identity-and.html](http://www.city-branding.gr/2011/01/20-place-marketing-place-identity-and.html) [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

Μπαρμπόπουλος, Ν., Μηλάκης, Δ. & Βλαστός, Θ. (2005) Αναζητώντας τη Μορφή της Βιώσιμης Πόλης: Κριτική Προσέγγιση του Συμπαγούς Πολεοδομικού Μοντέλου. *Αειχώρος*. 4(1): 20-45. Διαθέσιμο στο: <http://www.aeihoros.gr/el/ejournal/oldissues> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

Meyhöfer Dirk, (2014), *Hafencity Hamburg Waterfront: Architekturführer/Architectural Guide*. Hamburg, Junius Verlag | ELBE & FLUT Edition.

N

Ντριάκος, Ι. (2015) Το Φαινόμενο της Αστικής Διάχυσης: Ορισμός, εξέλιξη, δείκτης. [Online] [Ερευνητική Εργασία] Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Διαθέσιμο στο: <http://ikee.lib.auth.gr/record/136227/files/NTRIANKOSEE.pdf> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2017]

Νουτσόπουλος, Θ. (2015) Κριτική κοινωνικο-πολιτική θεωρία και νερό: Η περίπτωση της αστικής πολιτικής οικολογίας. *Αειχώρος*. (22): 10-22. Διαθέσιμο στο: <http://www.aeihoros.gr/article/el/kritiki-koinoniko-politiki-theoria-kai-ne-ro-i-periptosi-tis-astukis-politikis-oikologias> [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

O

Οργατζή, Σ. (2014) Το Place Marketing και το Place Branding, ως εργαλεία χωρικής ανάπτυξης και η μελέτη της πόλης της Θεσσαλονίκης. [Online] (Μη Εκδοθείσα Ερευνητική Εργασία). Πανεπιστήμιο Μακεδονίας. Διαθέσιμο στο: <https://dspace.lib.uom.gr/bitstream/2159/16304/3/OrgantziSophiaMsc2014.pdf> [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

P

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΑΕΙΧΩΡΟΣ: (Επιστημονικό Περιοδικό) Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Βόλος. Διαθέσιμο Link: <http://www.aeihoros.gr> [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

Παπαχριστοπούλου Ε., Μια εναλλακτική περιπλάνηση στις πραγματικότητες της πόλης, Το παράδειγμα του Αμβούργου. [Διάλεξη] Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Σεπτέμβριος 2016.

Pedro Ressano Garcia (2010) European Workshop Waterfront Urban Design. [Online] Λισσαβώνα: Edições Universitarias Lusofonas. Διαθέσιμο στο: https://issuu.com/dan0ni/docs/ewwud_2010 [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

Proskuriakova A., Hausmann M., Wanninger S. (2014) HafenCity Hamburg. [Online] Politecnico di Milano, Master of Science in Urban Planning. Διαθέσιμο στο: <https://issuu.com/annaprosk/docs/hamburg> [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

S

Σαρηγιάννης, Γ. (2010) Η «ΧΑΡΤΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ» και το ιστορικό της πλαίσιο (Α μέρος). [Online] Διαθέσιμο στο: <http://www.greekarchitects.gr/> [Πρόσβαση: Δεκέμβριος 2017]

Σαρηγιάννης, Γ. (2010) Η «ΧΑΡΤΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ» και το ιστορικό της πλαίσιο (Β μέρος). [Online] Διαθέσιμο στο: <http://www.greekarchitects.gr/> [Πρόσβαση: Δεκέμβριος 2017]

Στάνκογλου, Ε. (2014) City Branding, Θεωρητική Προσέγγιση και η σημαντικότητα της ανάμειξης των ενδιαφερόμενων μερών. Οι Περιπτώσεις της Βαρκελώνης, του Εδιμβούργου και του Σίδνεϋ. [Διπλωματική Εργασία] Πανεπιστήμιο Μακεδονίας.

Stark Andre (2017) Themes Quarters Projects. Hamburg, HafenCity Hamburg GmbH

Stiller E., Jeske J. (2011) HafenCity Hamburg Projects. Hamburg: HafenCity Hamburg GmbH

U

Υψηλάντη, Β. Ζ. (2012) 'Η ταυτότητα των σύγχρονων πόλεων και ο ρόλος του διαδικτύου στη διαμόρφωσή της', *City branding: Πόλεις και πολιτικές για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων*, 5 Απριλίου. Διαθέσιμο στο: http://www.citybranding.gr/2012/04/blog-post_05.html [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

UNSD (1992) Agenda 21. Στο: United Nations Conference on Environment & Development, 3-14 June 1992, Rio de Janeiro, Brazil. United Nations Sustainable Development. Διαθέσιμο στο: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

W

Ψαθά, Ε., Δέφνερ, Α. (2012) 'Ποιότητα της αστικής ζωής και ανταγωνιστικότητα των πόλεων: συμβατές η ασύμβατες έννοιες;', *City branding: Πόλεις και πολιτικές για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων*, 28 Αυγούστου. Διαθέσιμο στο: http://www.citybranding.gr/2012/08/blog-post_28.html [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

Wikipedia (χ.χ.) Place Branding. Διαθέσιμο στο: https://en.wikipedia.org/wiki/Place_branding#Origins [Πρόσβαση: Ιανουάριος 2018]

Πηγές Εικόνων

[εικ.1]

Mellor, J. (2012). Χωρίς Τίτλο (α). [φωτογραφία]
Διαθέσιμο στο: <https://www.thelondoneconomic.com/property/in-pictures-the-evolution-of-london-docklands/22/04/> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ. 2]

Mellor, J. (2012). Χωρίς Τίτλο (β). [φωτογραφία]
Διαθέσιμο στο: <https://www.thelondoneconomic.com/property/in-pictures-the-evolution-of-london-docklands/22/04/> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ. 3]

Archiloverz (χ.χ). Grande Arche. [φωτογραφία]
Διαθέσιμο στο: http://archiloverz.org/uploads/posts/2015-11/1448309390_la-grande-arche-la-defense-paris.jpg [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ.4]

WEMEDIA (2011). Valencia. [φωτογραφία]
Διαθέσιμο στο: <https://www.wemedia.com/valencias-city-of-arts-and-sciences-architecture-designed-to-inform-entertain-and-inspire/> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ. 5]

Studio Fuksas (2012). New Milan Trade Fair (2/15). [ψηφιακή εικόνα] Διαθέσιμο στο: <https://images.adsttc.com/media/imag->

<es/5018/9ee7/28ba/0d5d/5d00/00b8/slide-show/stringio.jpg?1414296329> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ. 6]

PNG Mart (2017). Eiffel Tower PNG Photo. [png]
Διαθέσιμο στο: <http://www.pngmart.com/image/59459> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ.7]

Clipart Library (χ.χ.). Sydney Cliparts #281329. [png] Διαθέσιμο στο: <http://clipart-library.com/clipart/22912.htm> [Πρόσβαση Φεβρουαριος 2018]

[εικ. 8]

Open Clipart (2003). Acropolis 2. [png]
Διαθέσιμο στο: <https://openclipart.org/detail/260426/acropolis-2> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ. 9]

Endighten (2015). Ensignten City Tour 2015. [png] Διαθέσιμο στο: <https://www.ensighten.com/company/city-tour-london/> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ. 10]

E.Kotsikou (2010). Image 3.1. [χάρτης] Στο: ΑΕΔΑ Α.Ε. & ENVECO Α.Ε (2012) Ο Άτλας του Ελαιώνα Αττικής. [online] Αθήνα: Συγγραφέας. Διαθέσιμο στο: ? [Πρόσβαση: Σεπτέμβριος 2017]

[εικ. 11]

Στο ίδιο.

[εικ. 12]

Υπόβαθρο: Bing maps (2018). Bing Maps. [ψηφιακός χάρτης] Διαθέσιμο στο: <https://www.bing.com/maps>. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 13]

Reddit (2016). Mexico City Sprawl. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: https://www.reddit.com/r/UrbanHell/comments/4bwr7r/mexico_city_sprawl/?st=jdhg7w42&sh=7a5b2301 [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ. 14]

Wikipedia (2006). Locatie Groene Hart. [png] Διαθέσιμο στο: https://en.wikipedia.org/wiki/Groene_Hart#/media/File:Locatie_Groene_Hart.PNG [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]. Προσωπική επεξεργασία

[εικ. 15]

Wikipedia (2013). The Metropolitan Green Belt among the green belts of England. [svg] Διαθέσιμο στο: [https://en.wikipedia.org/wiki/Green_belt_\(United_Kingdom\)#/media/File:The_Metropolitan_Green_Belt_among_the_green_belts_of_England.svg](https://en.wikipedia.org/wiki/Green_belt_(United_Kingdom)#/media/File:The_Metropolitan_Green_Belt_among_the_green_belts_of_England.svg) [Πρόσβαση: Σεπτέμβριος 2017]. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 17]

Leydesdorff, L. & Meyer, M. (2003). The knowledge-based economy. [διάγραμμα] Στο: Ajuntament de Barcelona (2010). @22 Barcelona.

The innovation district. [ψηφιακή παρουσίαση] Διαθέσιμο στο: <http://www.22barcelona.com/content/blogcategory/49/280/lang,en/> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ. 18]

Etzkowitz, H. & Leydesdorff, L. (2000). TRI-
PLE HELIX. Local & Global Innovation System. [διάγραμμα] Στο: Ajuntament de Barcelona (2010). @22 Barcelona. The innovation district. [ψηφιακή παρουσίαση] Διαθέσιμο στο: <http://www.22barcelona.com/content/blogcategory/49/280/lang,en/> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ. 19]

Ajuntament de Barcelona (2010). Leadership of projects: current situation and forecast. [ψηφιακή εικόνα] Στο: Ajuntament de Barcelona (2010). @22 Barcelona. The innovation district. [ψηφιακή παρουσίαση] Διαθέσιμο στο: <http://www.22barcelona.com/content/blogcategory/49/280/lang,en/> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ. 20]

Ajuntament de Barcelona (2010). The Barcelona's eastern transformation. [διάγραμμα] Στο: Ajuntament de Barcelona (2010). @22 Barcelona. The innovation district. [ψηφιακή παρουσίαση] Διαθέσιμο στο: <http://www.22barcelona.com/content/blogcategory/49/280/lang,en/> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ. 21]

Must Reality (χ.χ.) 22@ district barcelona. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.mustrealty.com/wp-content/uploads/2015/03/22@-district-barcelona.jpg> [Πρόσβαση: Σεπτέμβριος 2017]

[εικ. 22]

Danish Design Review (2017). The fingerplan at 70. [ψηφιακή εικόνα] Διαθέσιμο στο: <http://danishdesignreview.com/kbhnotes/2017/9/3/the-finger-plan-at-70> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018]

[εικ. 23]

Υπόβαθρο: Bing Maps (2018). Bing Maps. [ψηφιακός χάρτης]. Διαθέσιμο στο: <https://www.bing.com/maps>. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 24]

Υπόβαθρο: Bing Maps (2018). Bing Maps. [ψηφιακός χάρτης]. Διαθέσιμο στο: <https://www.bing.com/maps>. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 25]

HafenCity Hamburg GmbH.(2018) HafenCity Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018]. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 26]

Wikipedia.(2018) Speichestadt [Online] Διαθέσιμο στο: <https://de.wikipedia.org/wiki/Speicherstadt> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 27]

Stark Andre (ed.) (2017) Themes Quarters Proj-

ects. Hamburg: HafenCity Hamburg GmbH

[εικ. 28]

Bing Maps (2018). Bing Maps. [ψηφιακός χάρτης]. Διαθέσιμο στο: <https://www.bing.com/maps>. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 29]

HafenCity Hamburg GmbH (2018). HafenCity Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 30]

Στο ίδιο.

[εικ. 31]

Πηγή: Wikipedia(2018) Speichestadt. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <https://de.wikipedia.org/wiki/Speicherstadt> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 32]

HafenCity Hamburg GmbH (2018). HafenCity Hamburg. [Online] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση: Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 33]

Στο ίδιο.

[εικ. 34]

Προσωπική σύνθεση

[εικ. 35]

Υπόβαθρο: Google (2018). Google Maps. [ψηφιακός χάρτης] Διαθέσιμο στο: <https://www.google.gr/maps/> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018]. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 36 - 38]

Προσωπικό αρχείο

[εικ. 39]

Προσωπική σύνθεση

[εικ. 40]

HafenCity Hamburg GmbH.(2018) HafenCity Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 41]

Υπόβαθρο: Google (2018). Google Maps. [ψηφιακός χάρτης] Διαθέσιμο στο: <https://www.google.gr/maps/> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018]. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 42]

Προσωπικό αρχείο

[εικ. 43]

HafenCity Hamburg GmbH.(2018) HafenCity Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 44]

Προσωπική σύνθεση

[εικ. 45]

HafenCity Hamburg GmbH.(2018) HafenCity Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 46]

Υπόβαθρο: Google (2018). Google Maps. [ψηφιακός χάρτης] Διαθέσιμο στο: <https://www.google.gr/maps/> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018]. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 47]

Προσωπική σύνθεση

[εικ. 48]

Υπόβαθρο: Google (2018). Google Maps. [ψηφιακός χάρτης] Διαθέσιμο στο: <https://www.google.gr/maps/> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018]. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 49]

Meyhöfer Dirk (2014). Hafencity Hamburg Waterfront: Architekturführer/Architectural Guide. Hamburg: Junius Verlag | ELBE & FLUT Edition

[εικ. 50]

HafenCity Hamburg GmbH.(2018) HafenCity Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 51]

Προσωπική σύνθεση

[εικ. 52]

Unibail-Rodamco (χ.χ.) Χωρίς Τίτλο. [ψηφ. απεικόνιση] Στο: Stark André (ed.) (2017) Themes Quarters Projects. Hamburg: HafenCity Hamburg GmbH, σ. 31

[εικ. 53]

HafenCity Hamburg GmbH.(2018) HafenCity Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 54]

Υπόβαθρο: Google (2018). Google Maps. [ψηφιακός χάρτης] Διαθέσιμο στο: <https://www.google.gr/maps/> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018]. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 55]

Προσωπική σύνθεση

[εικ. 56]

HafenCity Hamburg GmbH.(2018) HafenCity Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 57]

Alpha IC.(2018) Alpha Immobilien Consulting. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.alpha-ic.com/> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 58]

HafenCity Hamburg GmbH.(2018) HafenCity Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση

Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 59]

Στο ίδιο.

[εικ. 60]

Υπόβαθρο: Google (2018). Google Maps. [ψηφιακός χάρτης] Διαθέσιμο στο: <https://www.google.gr/maps/> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018]. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 61]

Προσωπική σύνθεση

[εικ. 62]

HafenCity Hamburg GmbH.(2018) HafenCity Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 63]

Στο ίδιο.

[εικ. 64]

Υπόβαθρο: Google (2018). Google Maps. [ψηφιακός χάρτης] Διαθέσιμο στο: <https://www.google.gr/maps/> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018]. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 65]

Προσωπική σύνθεση

[εικ. 66]

HafenCity Hamburg GmbH (2018). HafenCity Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 67]

Στο ίδιο.

[εικ. 68]

Υπόβαθρο: Google (2018). Google Maps. [ψηφιακός χάρτης] Διαθέσιμο στο: <https://www.google.gr/maps/> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018]. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 69]

Προσωπική σύνθεση

[εικ. 70]

HafenCity Hamburg GmbH (2018). HafenCity Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 71]

Υπόβαθρο: Google (2018). Google Maps. [ψηφιακός χάρτης] Διαθέσιμο στο: <https://www.google.gr/maps/> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018]. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 72]

Προσωπική σύνθεση

[εικ. 73]

HafenCity Hamburg GmbH (2018). HafenCity

Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 74]

David Chipperfield Architects (2018). Χωρίς Τίτλο. [ψηφιακή εικόνα] Διαθέσιμο στο: <https://www.archdaily.com/888821/david-chipperfield-architects-selected-to-design-tallest-tower-in-hamburg/5a7de4d4f197cc90f7000185-david-chipperfield-architects-selected-to-design-tallest-tower-in-hamburg-image> [Πρόσβαση 10 Φεβρουαρίου 2018]

[εικ. 75]

Στο ίδιο.

[εικ. 76]

Υπόβαθρο: Google (2018). Google Maps. [ψηφιακός χάρτης] Διαθέσιμο στο: <https://www.google.gr/maps/> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018]. Προσωπική επεξεργασία.

[εικ. 77]

Προσωπική σύνθεση

[εικ. 78]

Προσωπικό αρχείο

[εικ. 79]

Wikipedia (2018). Internationales Maritimes Museum Hamburg [Online] Διαθέσιμο στο: https://en.wikipedia.org/wiki/Internationales_Maritimes_Museum_Hamburg [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 80]

Προσωπικό αρχείο

[εικ. 81]

David Chipperfield Architects (2018). Χωρίς Τίτλο. [ψηφιακή εικόνα] Διαθέσιμο στο: <https://www.archdaily.com/888821/david-chipperfield-architects-selected-to-design-tallest-tower-in-hamburg/5a7de4d4f197cc90f7000185-david-chipperfield-architects-selected-to-design-tallest-tower-in-hamburg-image> [Πρόσβαση 10 Φεβρουαρίου 2018]

[εικ. 82]

Στο ίδιο.

[εικ. 83-87]

Προσωπική σύνθεση

[εικ. 88]

David Chipperfield Architects (2018). Χωρίς Τίτλο. [ψηφιακή εικόνα] Διαθέσιμο στο: <https://www.archdaily.com/888821/david-chipperfield-architects-selected-to-design-tallest-tower-in-hamburg/5a7de4d4f197cc90f7000185-david-chipperfield-architects-selected-to-design-tallest-tower-in-hamburg-image> [Πρόσβαση 10 Φεβρουαρίου 2018]

[εικ. 89]

HafenCity Hamburg GmbH (2018). HafenCity Hamburg. [φωτογραφία] Διαθέσιμο στο: <http://www.hafencity.com/en/home.html> [Πρόσβαση Φεβρουάριος 2018].

[εικ. 90]

Στο ίδιο.

[εικ. 91]

Στο ίδιο.

[εικ. 92-97]

Προσωπική σύνθεση

[εικ. 98]

VOGT (2016). *Olympia Masterplan*. [ψηφιακή εικόνα] Διαθέσιμο στο: <https://www.vogt-la.com/en/project/kleiner-grasbrook-hamburg>

[εικ. 99]

Hosoya Schaefer Architects (2017). *Die Simulation (Blick von Westen) zeigt, wie das Viertel auf dem Kleinen Grasbrook aussehen könnte*. [ψηφιακή εικόνα] Διαθέσιμο στο: <http://www.zeit.de/2017/39/kleiner-grasbrook-wohnungen-wohnviertel-hafencity>

