

Η Νέα Φυσιογνωμία της Κατερίνης: Αναδιάρθρωση του Κέντρου και της Εικόνας της Πόλης

Ε.Π. ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

Αναπληρωτής Καθηγητής Α.Π.Θ.

Α.-Φ. ΛΑΓΟΠΟΥΛΟΣ

Καθηγητής Α.Π.Θ.

Π. ΣΤΑΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Αναπληρωτής Καθηγητής Α.Π.Θ.

Περίληψη

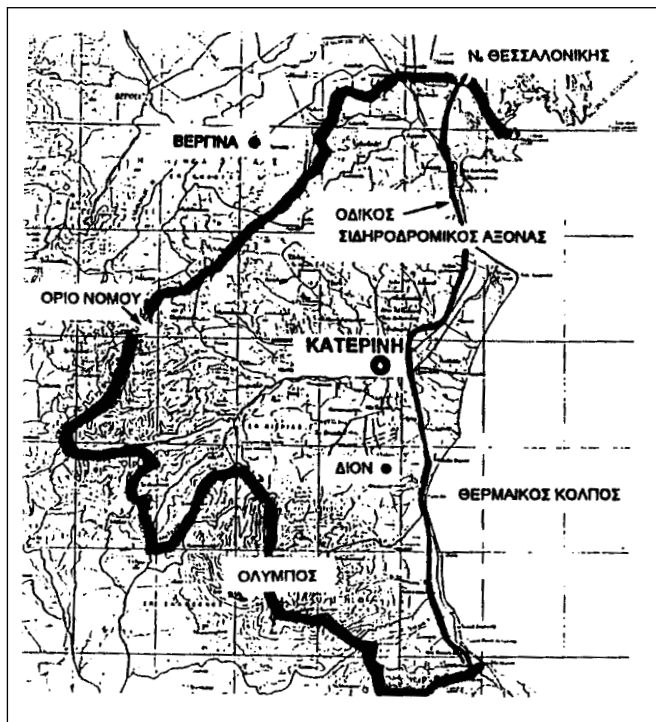
Ο Δήμος Κατερίνης, στο πλαίσιο μιας γενικότερης προβληματικής και προσπάθειας για την αναδιοργάνωση και αναβάθμιση της πόλης, ανέθεσε στις αρχές της δεκαετίας του 1990 στο Α.Π.Θ. να υποβάλει μελέτη αναδιοργάνωσης και αναβάθμισης του κέντρου. Η πρόταση που διατυπώθηκε στόχευε: α) στο αναλυτικό επίπεδο, στον καθορισμό των ορίων του σημερινού κέντρου και της εσωτερικής δομής του έτσι, ώστε να αναγνωρισθούν η δυναμική και οι τάσεις του, β) πάντοτε στο αναλυτικό επίπεδο, στη μελέτη της πολεοδομικής διάρθρωσης του συνόλου της πόλης και γ) στο προτασιακό επίπεδο, στη δημιουργία ενός πλαισίου αναδιάρθρωσης και αναβάθμισης, κυρίως του κέντρου, αλλά και των συνοικιών της πόλης, με έμφαση στις χρήσεις, στην κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, στην ταυτότητα και την πολιτιστική διάσταση του νέου προτεινόμενου αστικού χώρου και στην οικολογική αναβάθμισή του. Η δημοσίευση αυτή εστιάζεται σε δύο σημεία: α) Στη μεθοδολογία οριοθέτησης και καθορισμού της εσωτερικής δομής του σημερινού κέντρου πόλης, με τη χρήση της γεωγραφικής μεθόδου των R.E. Murphy και J.E. Vance, προσαρμοσμένης, όμως, στην ελληνική πραγματικότητα. Πιστεύουμε ότι είναι η πρώτη προσπάθεια στη χώρα μας εφαρμογής αυτής της μεθόδου στον προγραμματισμό και μάλιστα μέσα από μία ευρύτερη οπτική, όπως αυτή που διατυπώθηκε αρχικά. β) Στη μεθοδολογία και τα εργαλεία αστικής αναβάθμισης στη σχέση τους με τα προηγούμενα αναλυτικά δεδομένα και στους στρατηγικούς σκοπούς της επέμβασης. Χαρακτηριστικό των σκοπών είναι ότι δεν αναφέρονται μόνο στο λειτουργικό επίπεδο, αλλά περιλαμβάνουν και το σημειωτικό, δηλαδή προβληματισμό γύρω από τα θέματα αναγνωρισιμότητας και ευανάγνωστου της πόλης, αισθητικής και ύφους, καθώς και ταυτότητας και συμβολισμού.

Ι. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα χαρακτηριστικά του κέντρου της σύγχρονης ελληνικής πόλης λίγο έχουν μελετηθεί (π.χ. σημειολογικά, λειτουργικά, κοινωνιολογικά, δημογραφικά κ.τ.λ.). Ειδικότερα, τα λειτουργικά κριτήρια καθορισμού του κέντρου πόλης θεωρούνται απαραίτητη προϋπόθεση για να προσδιοριστεί με αμεσότητα και ακρίβεια ο λειτουργικός (δηλαδή από την άποψη των πολεοδομικών λειτουργιών) και έμμεσα ο γενικότερος (π.χ. πληθυσμικός, οικονομικός κ.τ.λ.) χαρακτήρας του κέντρου πόλης. Ο καθορισμός των λειτουργικών υπο-

περιοχών (ζωνών) του κέντρου, όπου επικρατεί(ουν) κάποια(ες) κατηγορία(ες) κεντρικών λειτουργιών, ερμηνεύει σε ένα πρώτο επίπεδο τόσο τη συγκέντρωση και προσέλκυση σημαντικού αριθμού κατοίκων της πόλης για τη χρήση αυτών των λειτουργιών, όσο και την κυκλοφοριακή λογική των Ι.Χ. και των δημόσιων συγκοινωνιών που εξυπηρετούν τις κινήσεις των πολιτών στο κέντρο. Έτσι, η κεντρικότητα, συστατικό ζωής της πόλης, και η προκύπτουσα προσπελασιμότητα γίνονται στοιχεία έλξης για τη χωροθέτηση στο κέντρο ποικίλων άλλων λειτουργιών, με αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών εδάφους (ενοικίων), την πυκνότητα των κοινωνικών σχέσεων, τη διάχυση και χρήση καλύτερης (ποσοτικά και ποιοτικά) πληροφορίας. Ο βαθμός ανάπτυξης των παραπάνω συντεταγμένων χαρακτηρίζει την αξία του κέντρου αλλά και γενικότερα της πόλης, ενώ αυξητική τάση αυτών των παραγόντων φορτίζει το δομημένο περιβάλλον ή τον κατασκευασμένο χώρο της πόλης με πλέγμα οικονομικών, κοινωνικών, πολιτικών και πολιτιστικών αντιλήψεων που εκφράζουν την έννοια της αστικότητας, απαραίτητο στοιχείο ανάπτυξης ενός αστικού τρόπου ζωής [1].

Η Κατερίνη, ένα μεσαίου μεγέθους αστικό κέντρο της χώρας, που αναπτύχθηκε χωρίς σχεδιασμό από έναν μικρό αγροτικό οικισμό στις αρχές του 20ού αιώνα ως τη δεκαετία του '60, έχει μονογραφικό και επιστημονικό ενδιαφέρον, γιατί αποτελεί ένα τυπικό μοντέλο ανάπτυξης στη μεταπολεμική Ελλάδα. Η κεντρική περιοχή της αναπτύχθηκε από τη δεκαετία του '60 με άναρχο τρόπο ακολουθώντας τη γενικότερη αυθαίρετη ανοικοδόμηση της πόλης όπου είναι φανερή η απουσία κρατικού προγραμματισμού και πολιτικής γης. Η αθρόα ανοικοδόμηση κατέστρεψε ανεπανόρθωτα τον όποιο ιστορικό ιστό είχε διατηρηθεί στο κέντρο της, βοήθησε στην υπερσυγκέντρωση των κεντρικών χρήσεων στο κέντρο αποδυναμώνοντας την εξυπηρέτηση της περιφερειακής κατοικίας. Συγχρόνως αναπτύχθηκε σημαντικά η κυκλοφορία πεζών και οχημάτων [2] που, σε συνδυασμό με την έλλειψη κοινόχρηστων χώρων πρασίνου και πολιτισμού, συ-



Χάρτης 1: Κατερίνη και η ευρύτερη περιοχή του νομού Πιερίας (πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.).

Map 1: Katerini and the surrounding area of the Pieria administrative region (source: National Statistical Service of Greece).

ντέλεσε στην απώλεια της όποιας ιστορικής ταυτότητας είχε κληρονομήσει αυτή η κεντρική περιοχή (χάρτης 1).

Στις αρχές της δεκαετίας του '70 αναγνωρίζεται επίσημα για πρώτη φορά το πολεοδομικό πρόβλημα της Κατερίνης και γίνεται η μελέτη του ρυθμιστικού και ρυμοτομικού σχεδίου της [3]. Η μελέτη αυτή εντόπιζε σειρά προβλημάτων, όπως υπερσυγκέντρωση χρήσεων στο κέντρο, έλλειψη υποκέντρων, κυκλοφοριακή συμφόρηση, ανεπάρκεια λειτουργιών πολιτισμού κ.τ.λ. Τη δεκαετία του '80, στο πλαίσιο της εφαρμογής από το Υ.Χ.Ο.Π. της "Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης" στους ελληνικούς οικισμούς, εκπονήθηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) της πόλης (1982). Σύμφωνα με τους μελετητές, το εγκεκριμένο σχέδιο του οικισμού κατείχε 2.800 στρέμ. από τα 6.480 στρέμ. που κάλυπτε η πόλη [8]. Η μελέτη του Γ.Π.Σ. καταγράφει σχεδόν τα ίδια προβλήματα που είχαν διαπιστωθεί στη δεκαετία του '70 [3] με επιπλέον αρνητικούς παράγοντες, τη σοβαρή ρύπανση του περιβάλλοντος και την αύξηση του τουρισμού (ιδίως το καλοκαίρι) που έκανε φανερό την έλλειψη του κοινωνικού εξοπλισμού και υποδομής της πόλης. Η πρόταση του Γ.Π.Σ. για την οργάνωση της πόλης σε έξι πολεοδομικές ενότητες [8] (χάρτης 2) δεν απέτρεψε τη συσσώρευση των κεντρικών λειτουργιών στο παραδοσιακό κέντρο, ούτε βοήθησε να αναπτυχθούν τα επιμέρους τοπικά και συνοικιακά υπόκεντρα που προέβλεπε το Γ.Π.Σ. Επίσης, δεν τηρήθηκε η

προτεινόμενη από το Γ.Π.Σ. πεζοδρόμηση του εμπορικού τομέα της πόλης. Από την ακολουθητέα διαδικασία έγινε φανερό ότι πέραν των γεωγραφικών δεσμεύσεων ή κοινωνικών περιορισμών [4] που προβάλλει ο δομημένος χώρος στην προσπάθεια οργάνωσής του, απαραίτητο στοιχείο-εργαλείο είναι στα χέρια της Τ.Α. και ο συστηματικός σχεδιασμός του χώρου σε κατάλληλη κλίμακα, πράγμα που δεν παρείχε το Γ.Π.Σ., το οποίο αποσκοπούσε σε μακροσκοπικής φύσης και κλίμακας επεμβάσεις στο χώρο του οικισμού.

Ο Δήμος Κατερίνης, για να αντιμετωπίσει την πολυπλοκότητα του προβλήματος εξυγίανσης του κέντρου και συγχρόνως να βοηθήσει την επίλυση του πολιτιστικού προβλήματος κυρίως ως προς τη διαμόρφωση των απαραίτητων κοινόχρηστων χώρων, παράλληλα να στηρίξει μια πολιτική ενίσχυσης των περιφερειακών υποκέντρων με φυγόκεντρη εκτόνωση προς αυτά του υπερσυγκεντρωμένου κέντρου, κάλεσε ειδικούς ερευνητές από το Α.Π.Θ., ώστε να διαμορφώσουν από κοινού μία συγκεκριμένη πρόταση αναβάθμισης του κέντρου [10, 11].

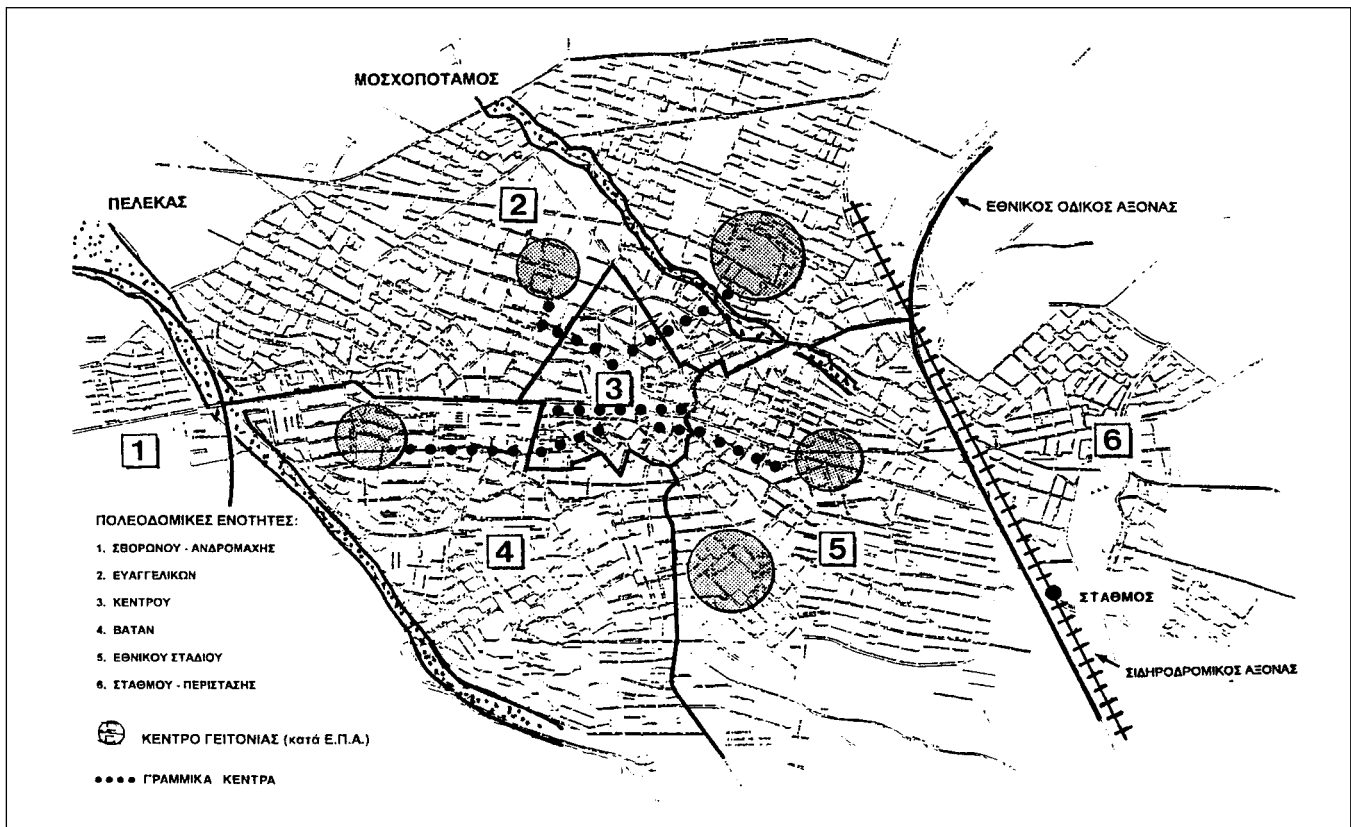
Η επιστημονική ομάδα θεώρησε ως απαραίτητη προϋπόθεση του σχεδιασμού του κέντρου κατ' αρχήν την οριοθέτηση και τον καθορισμό του με επιστημονικά και μεθοδολογικά κριτήρια έτσι, ώστε να αναλυθούν η δομή και η οργάνωση των λειτουργιών του, ο λειτουργικός χαρακτήρας ανά περιοχή (ή δρόμο), οι συγκεντρώσεις ομοειδών λειτουργιών ή χρήσεων σε κομβικά ή άλλα σημεία του κ.τ.λ. Μια τέτοια επιστημονική προσέγγιση και σε συνδυασμό με τη μελέτη των λοιπών δικτύων κυκλοφορίας (πεζών, οχημάτων κ.τ.λ.) του κέντρου επιτρέπει τον εντοπισμό και τη διάγνωση των βασικών προβλημάτων του λειτουργικά οργανωμένου χώρου. Το προγραμματικό αυτό στάδιο ανάλυσης αποτελεί την απαραίτητη προϋπόθεση για τον επιχειρούμενο στη συνέχεια σύνθετο επανασχεδιασμό του χώρου και επιτρέπει σε ένα βαθμό τον καθολικό έλεγχο-διευθέτηση του χώρου του οικισμού, με στόχο την αναδιοργάνωσή του και κατ' επέκταση την ανακατασκευή της εικόνας του, τον εκσυγχρονισμό του ως προς την ποιότητα ζωής και τέλος, την ανανέωση της φυσιογνωμίας του.

2. Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ

2.1. Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά

Η Κατερίνη συγκεντρώνει πληθυσμό σε ποσοστό 40% του συνόλου του νομού (στην απογραφή 1991 είχε 45.281 κατ.) και έχει 14.051 νοικοκυριά με μέσο μέγεθος οικογένειας 3,2 άτ./νοικ., ενώ κυριαρχούν οι τετραμελείς οικογένειες (ποσοστό 28% του συνόλου) [5].

Ως προς το σύνολο του απασχολούμενου ενεργού πληθυσμού (16.496 κάτ.) στον τριτογενή τομέα απασχολείται ποσοστό 10% των κατοίκων, στο δευτερογενή ποσοστό 32% και στον τριτογενή ποσοστό 58%. Η αύξηση του δευτερογε-



Χάρτης 2: Πολεοδομική οργάνωση Κατερίνης σε έξι πολεοδομικές ενότητες κατά την πρόταση του Γ.Π.Σ., 1982-84 (πηγή: Πασιάς κ.ά., 1982).
 Map 2: Urban organization of Katerini into six urban units according to the proposal of the General Urban Plan, 1982-84 (from Pasiás et al. 1982).

νούς και τριτογενούς τομέα δικαιολογείται από το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια αυξήθηκε η απασχόληση στον τουριστικό τομέα και στον κλάδο των κατασκευών, το απαραίτητο γι' αυτούς εργατικό δυναμικό αντλήθηκε κυρίως από τον πρωτογενή τομέα.

Σε σχέση με τα κοινωνικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού υπερισχύει η κατηγορία των μισθωτών, στην οποία ανήκει περισσότερο από το μισό του ενεργού πληθυσμού, ακολουθούν οι ιδιοαπασχολούμενοι (1/3 του ενεργού πληθυσμού), οι εργοδότες (9%) και τα συμβοληθούντα μέλη (5%). Οι τεχνίτες και οι εργάτες αποτελούν την κύρια επαγγελματική κατηγορία (1/3 των απασχολούμενων), ακολουθούν οι ελεύθεροι επαγγελματίες (16%), οι έμποροι (14%) κ.τ.λ. Η κοινωνική φυσιογνωμία της πόλης ολοκληρώνεται με το μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων που είναι χαμηλό, καθώς πάνω από το μισό του πληθυσμού (52%) έχει στοιχειώδη μόνο εκπαίδευση, ενώ ποσοστό 6% είναι εντελώς αγράμματοι. Αντίστοιχα, οι απόφοιτοι μέσης εκπαίδευσης ανέρχονται σε ποσοστό 30%, ενώ αυτοί της ανώτατης ποσοστό 12%.

2.2. Πολεοδομική οργάνωση

Η Κατερίνη με έκταση 558 ha αναπτύχθηκε δυτικά των εθνικών συγκοινωνιακών αξόνων (οδικού, σιδηροδρομικού)

που έχουν κατεύθυνση Β-Ν, με συγκέντρωση της οικιστικής της ανάπτυξης πάνω σε ένα διαμπερή άξονα ΒΔ-Α κατεύθυνσης, το μέσον σχεδόν του οποίου καταλαμβάνει το παραδοσιακό εμπορικό κέντρο, τριγωνικής μορφής (χάρτης 2). Το εμπορικό αυτό κέντρο, που συγκεντρώνει τις κεντρικές λειτουργίες, όπως το λιανικό εμπόριο, τα γραφεία, τα καταστήματα παροχής υπηρεσιών κ.τ.λ., ανοικοδομήθηκε έντονα κατά τη δεκαετία 1970 (π.χ. συνεχές οικοδομικό σύστημα και πολώροφα κτίρια) για να αντεπεξέλθει στη ζήτηση, γι' αυτό και χαρακτηρίζεται από μεγάλη συγκέντρωση και πυκνότητα λειτουργιών [8].

Το κυκλοφοριακό δίκτυο ακολούθησε την απρογραμματίστη οργάνωση των κεντρικών χρήσεων γης, διαμορφώθηκε με ακτινική μορφή, με αφετηρία το τριγωνικό εμπορικό κέντρο και απολήξεις τις επιμέρους συνοικίες. Στα μεταξύ του οδικού δικτύου τμήματα προς την περιφέρεια αναπτύχθηκαν με ένα μη αυστηρό υποδομείο σύστημα οι νέες οικιστικές περιοχές (π.χ. Ευαγγελικών, Εθνικού Σταδίου κ.τ.λ.), ενώ δημιουργήθηκαν έντονα προβλήματα πολεοδομικής και κυκλοφοριακής οργάνωσης. Οι κεντρικές λειτουργίες επεκτείνονται χωρίς πρόγραμμα κατά μήκος των ακτινικών οδικών αρτηριών υπό μορφή "γραμμικών εμπορικών

κέντρων”, ενώ οι κάτοικοι, για να εξυπηρετηθούν ικανοποιητικά, αναγκάζονται να καταφύγουν στο παραδοσιακό κέντρο.

3. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ

3.1. Προγραμματικό πλαίσιο

Με γνώμονα τις γενικές κατευθύνσεις του Γ.Π.Σ. [8] και της μελέτης του Α.Π.Θ. [10, 11], οι κύριοι στόχοι του προγράμματος είναι οι εξής:

- α) Καθορισμός του κέντρου, σε συνδυασμό με τις πολεοδομικές ενότητες γειτονιάς που προτείνει το Γ.Π.Σ. Οριοθέτηση του λειτουργικού κέντρου-πόλης, το οποίο εμφανίζει και το μεγαλύτερο πρόβλημα από άποψη συγκέντρωσης χρήσεων, κυκλοφορίας και στάθμευσης. Με τον καθορισμό περιοχών με ιδιαίτερο χαρακτήρα (εμπορικό, πολιτιστικό, ψυχαγωγικό κ.τ.λ.) τίθενται οι προϋποθέσεις για την ανασυγκρότηση και επέκταση του σημερινού κέντρου. Στο πλαίσιο της αποσυμφόρησης του κέντρου, κρίνεται αναγκαία η δημιουργία προς τα ΒΑ ενός νέου διοικητικού κέντρου, προτεινόμενου από το Γ.Π.Σ.
- β) Ανασυγκρότηση και διευθέτηση του κυκλοφοριακού της πόλης, με στόχο τη δημιουργία ενός βασικού δικτύου περίκεντρων δακτυλίων κυκλοφορίας.
- γ) Οργάνωση, χαρακτηρισμός και ανάλογη διαμόρφωση των κύριων πεζοδρόμων, στο πλαίσιο ενός πλέγματος πεζοδρόμων έτσι, ώστε να επαναπροσδιοριστούν μια νέα φυσιογνωμία και ταυτότητα για την πόλη με σεβασμό στην ιστορία, τα διασωζόμενα ιστορικά κελύφη και το περιβάλλον.
- δ) Αναβάθμιση και αξιοποίηση των σημαντικών αστικών υπαίθριων χώρων και του πρασίνου της Κατερίνης, όπως π.χ. το δημοτικό πάρκο, ο Μοσχοπόταμος, η κοίτη του ποταμού Πέλεκα. Η αναβάθμιση αφορά στον επανασχεδιασμό αυτών των χώρων, με τη χωροθέτηση πλέγματος πολιτιστικών δραστηριοτήτων με οικολογική αντίληψη για τη διαφύλαξη και ενίσχυση των ιστορικών φυτικών ειδών της περιοχής.

3.2. Μεθοδολογία επέμβασης

Η σύγχρονη μεθοδολογία πολεοδομικής επέμβασης υπακούει σε μια συστηματική διαδικασία που εξελίσσεται μέσα από έναν αριθμό φάσεων από τον προγραμματισμό προς το σχεδιασμό του χώρου [6]. Για να έχουμε μια συνολική και τεκμηριωμένη ανάλυση της πραγματικότητας αλλά και επέμβαση πάνω σε αυτήν, πρέπει να θεωρήσουμε το χώρο ως ένα κοινωνικό προϊόν που παράγεται από το σύνολο της κοινωνικής δομής, άρα συσχετίζεται με όλες τις συνιστώσες της κοινωνικής πραγματικότητας, την οποία και πρέπει να υπηρετεί [4, 6].

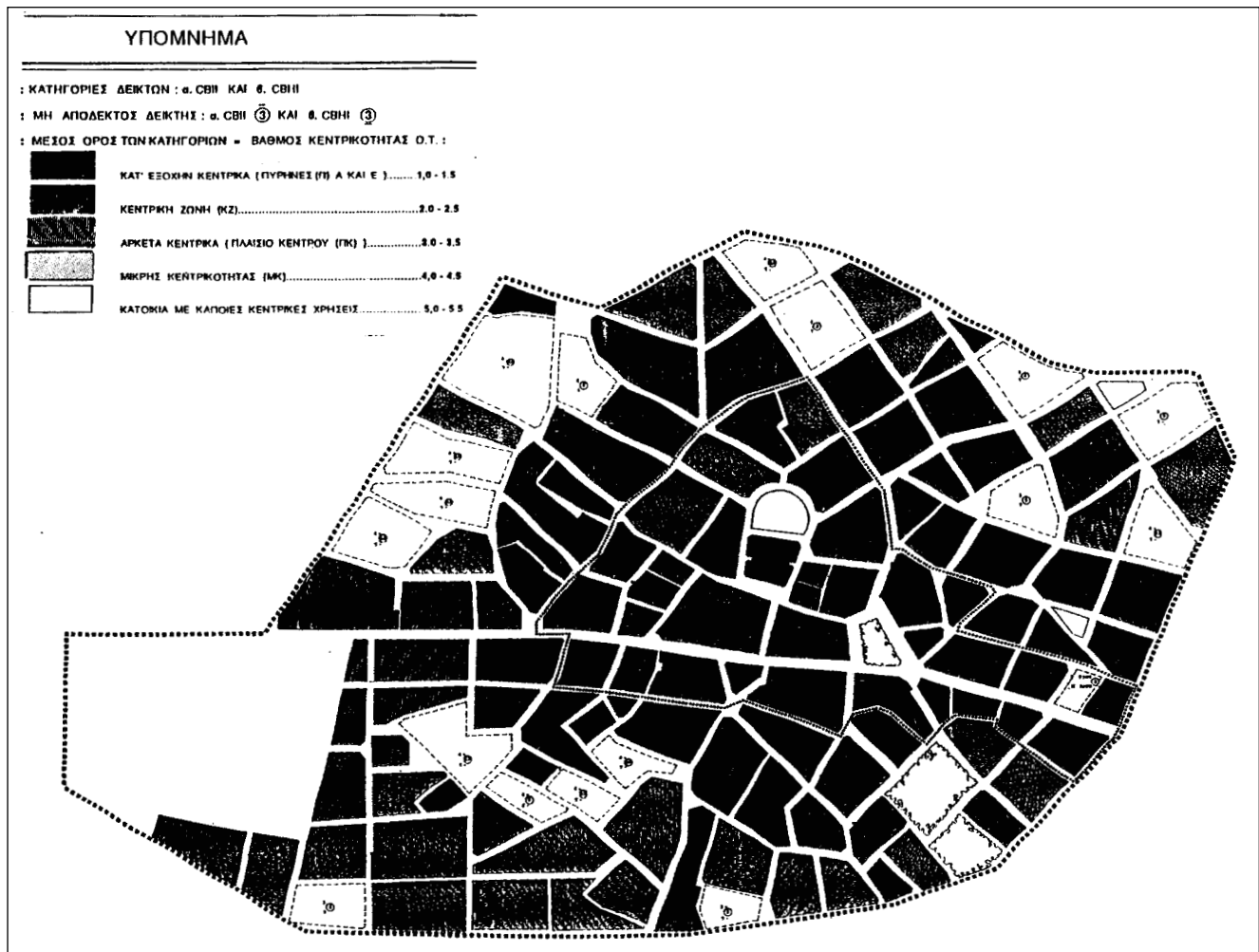
Η συμπύκνωση της κοινωνικής και οικονομικής πραγματικότητας εκπροσωπείται από το κέντρο πόλης. Γι’ αυτόν τον λόγο, η επιστημονική ανάλυση της εσωτερικής διάρθρωσης και των ορίων του κέντρου πόλης έχει στρατηγική σημασία για την πολεοδομική ανάλυση. Η έρευνα που έγινε στράφηκε στη συστηματική καταγραφή κάθε μοναδιαίας χρήσης κάθε κτιρίου κάθε οικοδομικού τετραγώνου της κεντρικής περιοχής της πόλης, ώστε να προκύψει μέσα από αυτήν η δομή του κέντρου πόλης. Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε προκύπτει από την πρόταση των Αμερικανών γεωγράφων R.E. Murphy και J.E. Vance [7]. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται η μεθοδολογία αυτή και τα συμπεράσματα για τη δομή του κέντρου στην οποία οδηγεί. Ακολουθούν οι κύριες προτάσεις που προκύπτουν από τη δομή του κέντρου σχετικά με τα θέματα της κυκλοφορίας των οχημάτων και των χώρων στάθμευσης (που διατυπώθηκαν, σε συνεργασία με τους πολεοδόμους, από συγκοινωνιολόγους), τη διαμόρφωση του πλέγματος πεζοδρόμων και την αναδιάρθρωση των ανοικτών ή ελεύθερων αστικών χώρων του οικισμού [9, 11].

3.3. Καθορισμός κέντρου πόλης

Για τον καθορισμό του κέντρου του οικισμού (CBD) αποτυπώθηκαν σύμφωνα με τους κωδικούς της Ε.Σ.Υ.Ε. σε είδος και μέγεθος, αποδελτιώθηκαν και χαρτογραφήθηκαν οι κεντρικές λειτουργίες ή χρήσεις, στα επίπεδα του ισόγειου του α’ ορόφου και των λοιπών ορόφων, για κάθε οικοδομικό τετράγωνο (Ο.Τ.) της κεντρικής περιοχής της πόλης.

Η ανάλυση και η οριοθέτηση του κέντρου της Κατερίνης στηρίχθηκε, καθώς ήδη αναφέρθηκε, στη μέθοδο των Murphy και Vance, προσαρμόστηκε, όμως, στις ελληνικές συνθήκες. Στο πλαίσιο της μεθόδου αυτής τίθενται δύο κύρια ερωτήματα: α) ποιες είναι οι λειτουργίες που θεωρούνται ως κεντρικές και επομένως ποια είναι τα βασικά στοιχεία που απαρτίζουν το κέντρο; β) πώς προσδιορίζονται τα όρια του κέντρου, τη στιγμή που η πόλη αποτελεί ένα συνεχές “σύστημα λειτουργιών”;

Οι Αμερικανοί γεωγράφοι χρησιμοποίησαν το 1955 τρεις δείκτες, του T.H.I. (Total Height Index), C.B.I.I. και C.B.H.I., η πραγματικότητα, όμως, του ελληνικού αστικού κέντρου είναι τέτοια, ώστε να ακυρώνει τον πρώτο δείκτη. Πράγματι, πρόκειται περί του συντελεστή δόμησης, ο οποίος στις πόλεις των Η.Π.Α. εμφανίζει ριζικά διαφορετικές τιμές μεταξύ κέντρου και περιοχών κατοικίας. Η διαφορά αυτή είναι εμφανής και οπτικά, στο μέτρο που η αμερικανική πόλη αποτελείται από ένα επιχειρησιακό κέντρο με ουρανοξύστες, που περιβάλλεται από ένα δακτύλιο υποβαθμισμένης κατοικίας με λίγους ορόφους χαμηλών εισοδημάτων, πέρα από τον οποίο βρίσκεται προαστιακή κατοικία με μεγάλους χώρους πρασίνου. Η διαφορά ύψους και συντελεστή δόμησης είναι, λοιπόν, ριζική μεταξύ κέντρου και κατοικίας, γεγονός που



Χάρτης 3: Μεθοδολογία καθορισμού του λειτουργικού και επιχειρηματικού κέντρου της Κατερίνης με τη μέθοδο των R.E. Murphy και J.E. Vance (επιτόπια έρευνα 1992-93).

Map 3: Methodology for the delimitation of the functional and business centre of Katerini, according to R.E. Murphy and J.E. Vance (based on field work 1992-93).

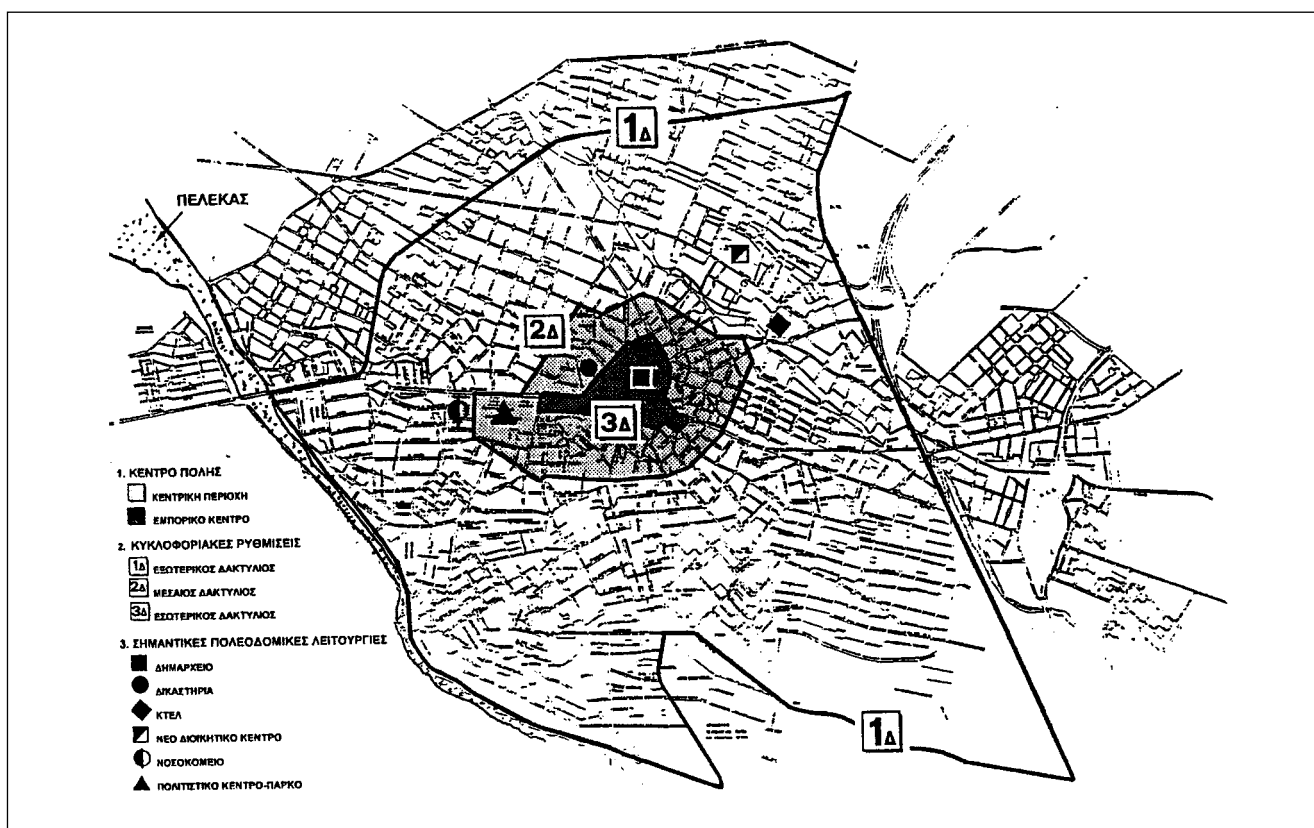
δεν παρατηρείται στις ευρωπαϊκές πόλεις, στις οποίες υπάρχει συνέχεια και ομαλή διαβάθμιση μεταξύ κέντρου και παλιότερης πόλης.

Όσον αφορά, τώρα, στο περιεχόμενο των δύο άλλων δεικτών, οι οποίοι θα παρουσιαστούν αμέσως παρακάτω, οι δύο γεωγράφοι επιλέγουν, βάσει ενός αιτιολογημένου σκεπτικού, μια ομάδα χρήσεων μέσα από το σύνολο όλων των κεντρικών χρήσεων (όλων, δηλαδή, των λειτουργιών πλην της κατοικίας), τις οποίες θεωρούν κατ' εξοχήν κεντρικές χρήσεις, δηλαδή ως οικονομικές κυρίως, αλλά και άλλες χρήσεις αιχμής. Μια τέτοια επιλογή έχει ασφαλώς νόημα για χώρες με προωθημένη οικονομία, δεδομένου ότι πολλά Ο.Τ. των κέντρων των πόλεων τους ανταποκρίνονται σε αυτές τις προδιαγραφές, αλλά θα έδινε οριακά αποτελέσματα για τη χώρα μας, με εξαίρεση την πρωτεύουσα και τη συμπρωτεύουσα. Φαίνεται πιο λογικό να γίνει μια προσαρμογή της μεθόδου για τις ελληνικές συνθήκες, που να μη συνεπάγεται επιλογή

κάποιων χρήσεων, αλλά συνυπολογισμό όλων των κεντρικών χρήσεων. Το αποτέλεσμα είναι ότι δεν εντοπίζεται κυριολεκτικά το επιχειρησιακό και οικονομικό κέντρο της πόλης, το C.B.D. (Central Business District), αλλά γενικότερα το κέντρο πόλης. Αναμφίβολα αυτός ο εντοπισμός έχει επιχειρησιακό χαρακτήρα, εφόσον αποδίδει τη φύση των Ο.Τ. και παρέχει πληροφορία που συνδέεται άμεσα με τις ροές πεζών και τροχοφόρων, με στόχο τη δυνατότητα και τον προσδιορισμό του δικτύου πεζών και οχημάτων. Ιδιαίτερος χειρισμός αυτών των στοιχείων επιτρέπει την εύρεση της εσωτερικής ζωνοποίησης του κέντρου που οριοθετήθηκε και, όσο οι ζώνες αυτές γίνονται κεντρικότερες, τόσο πλησιάζουν τον χαρακτήρα του αμερικανικού C.B.D. (χάρτης 3).

Οι δύο δείκτες που χρησιμοποιήθηκαν είναι οι εξής [6, 7]:

α. C.B.H.I. (Δείκτης ύψους λειτουργιών κέντρου [Central Business Height Index]) δηλαδή το σύνολο της επιφά-



Χάρτης 4: Το εμπορικό κέντρο σύμφωνα με τη μέθοδο των R.E. Murphy και J.E. Vance και η οριοθέτηση της ευρύτερης κεντρικής περιοχής του (1), οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (δακτύλιοι) (2) και η χωροθέτηση των σημαντικότερων χρήσεων του οικισμού (3) (επιτόπια έρευνα, 1992-93).
Map 4: The commercial centre and the wider central area according to the method of R.E. Murphy and J.E. Vance. (1) the commercial centre and the wider central area. (2) traffic regulation (ring roads) and (3) location of the most important land uses of the city (based on field work, 1992-93).

νειας των κεντρικών χρήσεων προς την επιφάνεια του Ο.Τ. Με τον δείκτη αυτόν, που δεν είναι άλλος από τον συντελεστή δόμησης ειδικά των κεντρικών χρήσεων, προκύπτει μια όψη του βαθμού κεντρικότητας του Ο.Τ., γιατί απεικονίζει τη σχετική ένταση της παρουσίας των κεντρικών χρήσεων με αναφορά σε κάθε Ο.Τ. Σύμφωνα με τους Murphy και Vance, τίθεται ο περιορισμός $C.B.H.I.=1$, προκειμένου να θεωρηθεί ότι ένα Ο.Τ. ανήκει στο C.B.D. Αυτό είναι ένα άλλο σημείο απόκλισης της παρούσας προσέγγισης. Είναι σαφές η πρόθεση να εξασφαλισθεί μια ικανοποιητική κάλυψη χρήσεων της τάξης του ενός ορόφου, προκειμένου να ενταχθεί στο C.B.D. ένα Ο.Τ. Η χαλαρότερη, όμως, ερμηνεία του κέντρου που δόθηκε εδώ συμπαρέσυρε και μια άρση αυτού του αυστηρού περιορισμού. Συγκεκριμένα, με βάση ένα ιεραρχημένο ιστόγραμμα όλων των τιμών των Ο.Τ. που μελετήθηκαν, εντοπίστηκαν τα σημεία καμψής του και αυτά απετέλεσαν κριτήριο για τον εντοπισμό των πεδίων των τιμών του δείκτη, ανεξάρτητα από τη σχέση τους με τη μονάδα.

β. C.B.I.I. (Δείκτης έντασης λειτουργικού κέντρου [Central Business Intensity Index]), δηλαδή το σύνολο της επιφάνειας των κεντρικών χρήσεων προς το σύνολο της επιφάνειας των ορόφων. Ο συντελεστής, λοιπόν, C.B.I.I. δείχνει το ποσοστό του εμβαδού των κεντρικών χρήσεων σε σχέση με το άθροισμα αυτών και των μη κεντρικών χρήσεων. Οι Murphy και Vance θέτουν το $C.B.I.I. = 50\%$ για να θεωρηθεί ένα Ο.Τ. ως κεντρικό και να ενταχθεί στο C.B.D. Και πάλι ως προς αυτόν τον δείκτη υπήρξε η αντίστοιχη με τον προηγούμενο δείκτη προσαρμογή: δεν τηρήθηκε η αυστηρή προδιαγραφή της τόσο μεγάλης (50%) παρουσίας των κεντρικών χρήσεων, αλλά εντοπίστηκαν τα πεδία των τιμών των Ο.Τ. με βάση το συνολικό ιεραρχημένο ιστόγραμμα των τιμών.

Με τη συνδυασμένη χρήση των δύο δεικτών, προσδιορίζεται με μεγάλη προσέγγιση ο βαθμός κεντρικότητας κάθε Ο.Τ. και η χαρτογράφησης της δίνει με σαφήνεια τις ζώνες διαφορετικής κεντρικότητας μέσα στο κέντρο, δηλαδή τη χωρολειτουργική του διάρθρωση αλλά και, έμμεσα, τις τάσεις ανάπτυξής τους, απαραίτητα στοιχεία για την πολεοδομική επέμβαση.

3.4. Δίκτυο κυκλοφορίας

Σχετικά με το πρόβλημα της κυκλοφορίας και των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων έγινε ειδική μελέτη από κυκλο-

φοριολόγους-συγκοινωνιολόγους σε συνεργασία με την πολεοδομική ομάδα [9, 10, 11]. Ο καθορισμός και η οριοθέτηση του κέντρου πόλης οδηγούν στην πρόταση δημιουργίας ενός περίκεντρου οδικού συστήματος διαδοχικών δακτυλίων, κατά τη γνωστή πρακτική στις ευρωπαϊκές πόλεις που θα αποσυμφορεί την κυκλοφορία διέλευσης από την κεντρική περιοχή, ανακουφίζοντας το κέντρο [12]. Αυτό το ομόκεντρο σύστημα θα συνδυάζεται με ακτινοκεντρικές αρτηρίες που θα διέρχονται από τα προβλεπόμενα υπόκεντρα. Παράλληλα, η ταχεία και η βαριά διερχόμενη κυκλοφορία θα κινείται στην περιφέρεια του οικισμού. Οι προτεινόμενοι τρεις κυκλοφοριακοί δακτύλιοι είναι οι ακόλουθοι (χάρτης 4):

- α. Ο πρώτος ή εξωτερικός δακτύλιος βρίσκεται στο όριο του Γ.Π.Σ. Συνδέει την εθνική οδό με τον ημιδακτύλιο των οδών Πλαστήρα - Αγγλικού, στη συνέχεια βρίσκει τον "Πέλεκας" προς τη μεριά του οικισμού στην οδό Λαρίσης και από εκεί καταλήγει πάλι στην εθνική οδό (χάρτης 4, 1Δ).
- β. Ο δεύτερος ή μεσαίος δακτύλιος καθορίζεται από τη διαδρομή που συγκροτούν οι οδοί: 7^{ης} Μεραρχίας - Σβορώνου - Κουντουριώτη - Κίτρους - Θεσσαλονίκης - Λαρίσης - Αγ. Παρασκευής - Επισκόπου Κίτρους - Νοσοκομείου - 7^{ης} Μεραρχίας. Είναι βασικά δακτύλιος διπλής κατεύθυνσης που επιτρέπει στην κυκλοφορία της κεντρικής περιοχής να εκτονωθεί από τον εσωτερικό δακτύλιο (χάρτης 4, 2Δ). Είναι ο δακτύλιος των μέσων μαζικής μεταφοράς που μπορεί να χρησιμοποιηθεί και από τα Ι.Χ.
- γ. Ο τρίτος ή εσωτερικός δακτύλιος ακολουθεί τη διαδρομή από τις οδούς: Ανδρούτσου - Βάρδακα - Λαρίσης - Ειρήνης - Εθν. Αντίστασης - Ζαλόγγου - Μ. Αλεξάνδρου - Μητροπόλεως - Ανδρούτσου. Μονοδρομείται κατά την αντίθετη κατεύθυνση των δεικτών του ωρολογίου και περιβάλλει τον κατ' εξοχήν εμπορικό/οικονομικό πυρήνα της πόλης. Αυτός ο πυρήνας βασικά πεζοδρομείται (χάρτης 4, 3Δ). Οι δύο δακτύλιοι (εξωτερικός, μεσαίος) επιτυγχάνουν τη διπλή αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής.

Στην προσπάθεια αναδιοργάνωσης των χώρων στάθμευσης (ανοικτών και κλειστών) λαμβάνονται υπόψη οι θέσεις στάθμευσης που χάνονται στο κέντρο από τις πεζοδρομήσεις (βλ. σχ. τα κίνητρα του Ν. 1892/90 για μεταφορά Σ.Δ. σε χώρο στάθμευσης). Οι προσφερόμενες νέες θέσεις στο πλαίσιο της πρότασης ισοδυναμούν περίπου με το σύνολο των νόμιμων και παράνομων θέσεων που χάθηκαν μέσα στο κέντρο από την πεζοδρόμηση.

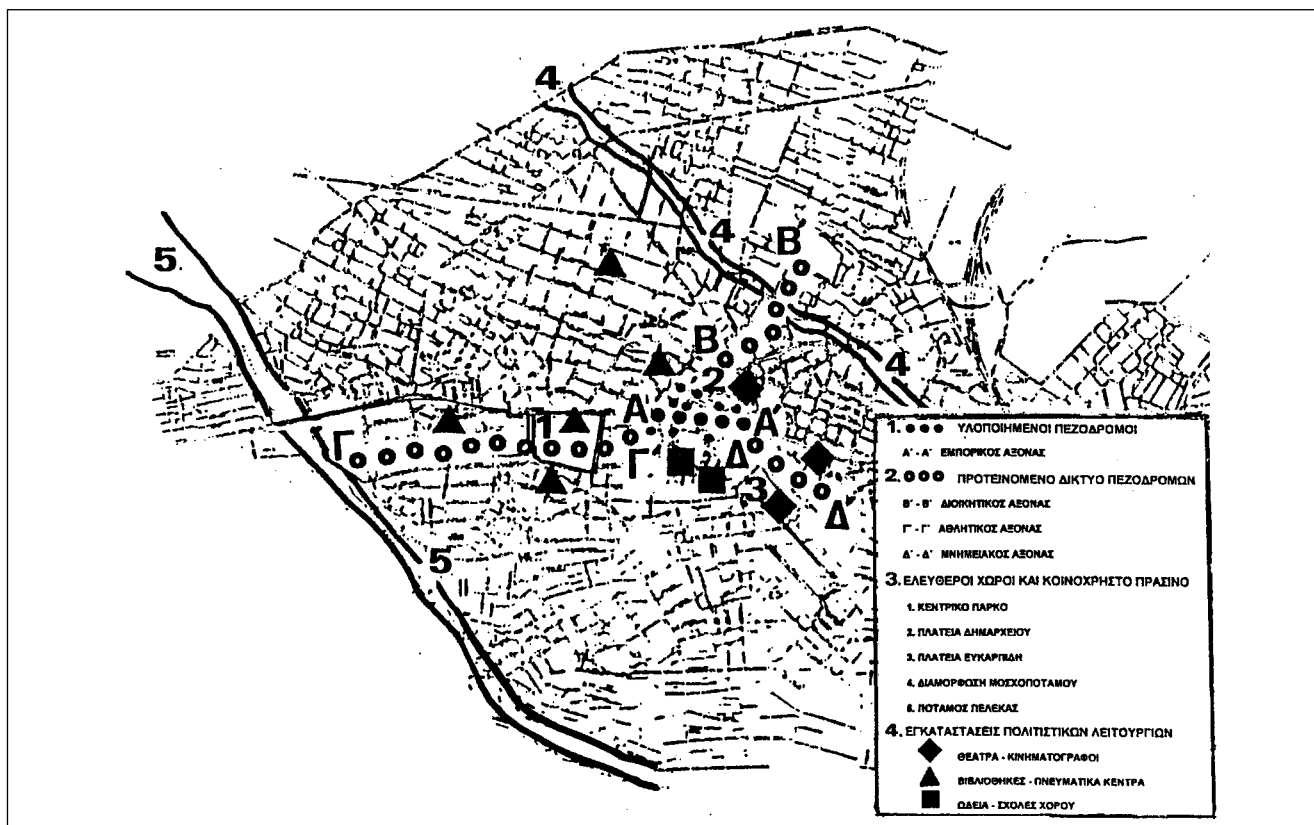
3.5. Δίκτυο πεζοδρόμων

Σημαντικό βάρος δόθηκε στην εξυγίανση της κυκλοφορίας των πεζών, τόσο στην κεντρική περιοχή της πόλης όσο και προς αυτήν από την περιφέρεια του οικισμού

και τα υπόκεντρά της. Επί της αρχής προτείνεται ένα σύστημα ιεραρχημένων πεζοδρόμων (μερικοί είναι μικτής χρήσης) που θα διατρέχει την κεντρική περιοχή και θα τη συνδέει με τα τοπικά υπόκεντρα [2, 10, 11]. Στο δίκτυο αυτό ο πεζός (και το ποδήλατο με χάραξη ειδικής διαδρομής) θα έχει προτεραιότητα μέσα σε μία ευχάριστη διαδρομή, που θα συνδυάζεται με αστικό πράσινο, με τη μορφή οικολογικών διαδρόμων, και θα τον οδηγεί στις βασικές λειτουργίες του οικισμού (σχολεία, εκκλησίες, εμπορικά κέντρα κ.τ.λ.). Ο καθαρισμός του χαρακτήρα κάθε βασικού πεζοδρόμου προκύπτει, εκτός από τις χρήσεις του, και από την ιστορία, τα ιστορικά και διατηρητέα κελύφη κ.τ.λ. Με αυτόν τον τρόπο γίνεται μία προσπάθεια επανακαθορισμού της φυσιογνωμίας και της ταυτότητας του κέντρου του οικισμού, σε σχέση με την καθημερινή κίνηση του πεζού-χρήστη, σε ένα πλέγμα νοηματικά γνωστών του διαδρόμων.

Οι προτεινόμενοι βασικοί πεζοδρόμοι και ο χαρακτήρας τους είναι οι εξής (χάρτης 5):

- α. Εμπορικός πεζοδρόμος. Μ. Αλεξάνδρου - Παπάφη - Πάρκο. Αποτελεί τον κύριο εμπορικό δρόμο της πόλης (έχει ήδη υλοποιηθεί, καθώς και όλοι οι κάθετοι μέχρι τον α' δακτύλιο) (χάρτης 5, Α-Α').
- β. Διοικητικός πεζοδρόμος. Δημαρχείο - οδός Υψηλάντου - Καπνικός Σταθμός. Συνδέει το κύριο (ιστορικό) κέντρο με το προτεινόμενο δευτερεύον διοικητικό κέντρο. Δημιουργείται έτσι ένα είδος "διπολικού" κέντρου (εμπορικό/οικονομικό και διοικητικό). Το διοικητικό κέντρο θα επιτρέψει τόσο τη λειτουργική όσο και την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του σημερινού εμπορικού κέντρου (χάρτης 5, Β-Β').
- γ. Πεζοδρόμος αναψυχής/άξονας αθλητικών δραστηριοτήτων και πρασίνου. Ενοποιούνται ομοειδείς ανοικτοί χώροι του οικισμού, όπως: Πάρκο - Αθλητικό Κέντρο - Πέλεκας (χάρτης 5, Γ-Γ').
- δ. Μνημειακός πεζοδρόμος (πολιτισμού και αναψυχής). Δημαρχείο - οδός 16^{ης} Οκτωβρίου - Πλατεία Ελευθερίας - οδός 25^{ης} Μαρτίου (χάρτης 5, Δ-Δ'). Στοχεύει στην ανάδειξη της πόλης μέσα από ένα συμβολικό επίπεδο και δίνει την εικόνα της προς τα έξω. Δίνεται η ευκαιρία στους κατοίκους να εκφράσουν εκεί την τοπικότητα μέσα από την ιστορικότητα, ενώ μπορεί τοπικά οικολογικά στοιχεία να ενσωματωθούν στην τελική διεύθετηση. Ο άξονας αυτός πρέπει να εκφράζει και να αντανakλά συμβολικά την παρουσία και την ιστορία της Κατερίνης. Με το ζήτημα της πολεοδόμησης συνδέεται στενά το κυκλοφοριακό αλλά και το πρόβλημα των χρήσεων γης των κεντρικών Ο.Τ., όπως προέκυψε από τη μελέτη του C.B.D. Όλοι αυτοί οι επιμέρους σχεδιασμοί πρέπει να έχουν σχετική αυτονομία και να συνδέονται αρμονικά μεταξύ τους για να μην προκύψουν χωρικές αντιφάσεις.



Χάρτης 5: Βασικό δίκτυο πεζοδρόμων της Κατερίνης. Εμφαίνονται ο υλοποιημένος ήδη εμπορικός πεζόδρομος (1), οι προτεινόμενοι πεζόδρομοι (διοικητικός, αθλητικός-αναψυχικός και μνημειακός) (2), οι διατιθέμενοι χώροι αστικού πρασίνου (3) και οι εγκαταστάσεις πολιτιστικών δραστηριοτήτων (4) (επιτόπια έρευνα 1992-93).

Map 5: Proposed basic pedestrian street network for Katerini. The map shows (1) the commercial pedestrian mall already implemented; (2) other proposed pedestrian malls (administrative, recreational and cultural/historic); (3) existing urban green spaces; and (4) location of cultural activities (based on field work, 1992-93).

3.6. Δίκτυο αστικού πρασίνου

Οι προηγούμενες βασικές επεμβάσεις και ιδιαίτερα οι τέσσερις βασικοί πεζόδρομοι/άξονες συνδυάζονται με τους βασικούς χώρους του υπάρχοντος αστικού πρασίνου [11]: το Δημοτικό Πάρκο, την κοίτη του Μοσχοποτάμου και τον ιστορικό ποταμό Πέλεκα. Η αναβάθμιση των χώρων αυτών και η δημιουργία δικτύου πρασίνου έχουν ως σκοπό να ενδυναμώσουν την εικόνα του πρασίνου, ώστε να γίνει σημείο αναφοράς για την ποιότητα ζωής, να δημιουργηθεί έτσι η πόλη του αύριο, με ταυτότητα και φυσιογνωμία πιο ανθρώπινη και πιο οικολογική (χάρτης 5, 3). Ειδικότερα:

α. Το Δημοτικό Πάρκο αναβαθμίζεται σε ένα υπαίθριο κέντρο πολιτισμού και αναψυχής, με πολυσύνθετο πρόγραμμα δραστηριοτήτων, ενημερωτικού, εκπαιδευτικού και πολιτισμικού χαρακτήρα, που συνδυάζεται με δραστηριότητες άθλησης και αναψυχής (χάρτης 5, 3.1). Οι προτεινόμενες χρήσεις ενεργοποιούν τον χώρο που οργανώνεται γύρω από περιπάτους και μάζες βλάστησης. Τα στοιχεία αυτά συγκροτούν έναν οικείο χώρο με αισθητι-

κή και λειτουργική αρτιότητα, με σεβασμό στο περιβάλλον και το δημότη και με έμφαση στην ανάπτυξη της οικολογικής συνείδησής του.

β. Ο Μοσχοπόταμος, ενώ παλαιότερα αποτελούσε ένα αρκετά επικίνδυνο χείμαρρο με πλούσια παραποτάμια βλάστηση, σιγά σιγά κατάντησε ένας χώρος με μια μορφή μεταξύ δρόμου, ρέματος και αλάνας, που συγκεκριμένα ετερογενείς και απρογραμματίστες χρήσεις του οικισμού και συγκεκριμένα καταπατημένους χώρους πρασίνου και χώρους χωρίς ουσιαστική χρήση, όπως αλάνες και χώρους απορριμμάτων. Η πρόταση αποκαθιστά το Μοσχοπόταμο ως φυσικό “οικολογικό διάδρομο”, με τη μορφή ενός χώρου της πόλης με πράσινο για χρήση αναψυχής (βόλτα, καθιστικά κ.τ.λ.) πρόσφορου για την οργάνωση κοινωνικών δραστηριοτήτων και επαφών (χάρτης 5, 3.4).

γ. Τέλος, η κοίτη και ο χώρος του Πέλεκα αφέθηκαν για μια μελλοντική οικολογική και ιστορική αξιοποίηση. Ήδη ο Δήμος προχώρησε στην ανάθεση της μελέτης του Πέλεκα με τη διαδικασία του Νόμου 716/1977 (ΦΕΚ 255).

Πιστεύουμε ότι η νέα μελέτη θα ενταχθεί αρμονικά στο προτεινόμενο πλαίσιο.

4. Η ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ-ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Για να υλοποιήσει ο Δήμος Κατερίνης αυτό το πρόγραμμα ανάπτυξης, πρέπει να διαχειριστεί τα κοινωνικά (χρήστες) και φυσικά (εργολάβοι, κεφάλαια κ.τ.λ.) μέσα της επέμβασης, ενώ ταυτόχρονα πρέπει να καλύπτεται από τη σχετική νομοθεσία [4]. Με κάποια σχετική απειρία στα σύνθετα αυτά θέματα, ξεκίνησε η υλοποίηση του σχεδιασμού, κυρίως από τα απτά ζητήματα της κυκλοφορίας και των πεζοδρόμων.

4.1. Κυκλοφοριακό

Οι υπηρεσίες του Δήμου προχώρησαν στο στόχο της υλοποίησης της δημιουργίας των τριών οδικών δακτυλίων. Σχετικά με τον εξωτερικό δακτύλιο άρχισαν η χάραξη και οι απαλλοτριώσεις. Ο εσωτερικός δακτύλιος λειτουργεί κανονικά, ενώ ο μεσαίος θα ολοκληρωθεί, αφού ρυθμιστούν κάποια ζητήματα με την αστική συγκοινωνία. Παράλληλα, προχώρησαν σύμφωνα με την κυκλοφοριακή μελέτη η ιεράρχηση του υπόλοιπου οδικού δικτύου, η αναδιοργάνωση των κινήσεων σε σχέση με τις εισόδους-εξόδους της πόλης, καθώς και η αλλαγή των μονοδρομήσεων σε συνδυασμό με τα νέα προτεινόμενα μέτρα κυκλοφορίας [9, 10, 12].

Οι νέες βασικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις συνοδεύτηκαν από ένα σύνολο δευτερογενών ρυθμίσεων με θετικές επιπτώσεις στο κέντρο. Έτσι, έγινε ρύθμιση των βασικών σηματοδοτών για τη διευκόλυνση της κίνησης των οχημάτων. Επίσης, ρυθμίστηκαν θέματα σχετικά με την απαγόρευση της στάθμευσης, ώστε να μειωθούν οι χρόνοι πορείας των οχημάτων. Σχετικά με αυτό το θέμα, δόθηκε έμφαση στον έλεγχο της στάθμευσης μέσω της αυστηρής “αστυνόμευσης” κυρίως των δακτυλίων και των βασικών αρτηριών της πόλης.

Προτεραιότητα, επίσης, δόθηκε: α) στην ολοκλήρωση των συνδέσεων των αρτηριών με την εθνική οδό, β) στην εξεύρεση χώρων στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου, στο δεύτερο δακτύλιο και γ) στην υλοποίηση δύο υπαίθριων χώρων στάθμευσης επί των οδών Ανδρούτσου και Παρμενίωνα (100 θέσεις) και ενός υπόγειου χώρου στάθμευσης κάτω από την Πλατεία Δημαρχείου (180 θέσεις) που θα συνδεθεί με ένα άλλο γειτονικό υπόγειο χώρο του Δημαρχείου 100 θέσεων. Την υλοποίηση άρχισε ήδη ο Δήμος (χάρτης 5, 3.2).

Όμως, βασικό στοιχείο για την αποσυμφόρηση του σημερινού κέντρου παραμένει η διάσπασή του και η απομάκρυνση των τριτογενών χρήσεων γης που προκαλούν τα έντονα προβλήματα στάθμευσης, κυκλοφορίας και ποιότητας ζωής. Και οι δύο αυτοί σκοποί επιτυγχάνονται ως ένα βαθμό από τη δημιουργία του νέου διοικητικού κέντρου στα ΒΑ.

4.2. Δίκτυο πεζοδρόμων και συμμετοχή χρηστών

Το Δημοτικό Συμβούλιο της πόλης αποφάσισε τον Ιούνιο του 1993 και στο πλαίσιο της τρέχουσας νομοθεσίας περί των Δήμων και των Κοινοτήτων της χώρας να παρέμβει στο ζήτημα της πεζοδρόμησης της κεντρικής περιοχής. Οι τεχνικές υπηρεσίες του Δήμου άρχισαν να κατασκευάζουν, με δικές τους μελέτες εφαρμογής, τα πρώτα τμήματα της πεζοδρόμησης της κεντρικής περιοχής, τα οποία μετέτρεπαν σε πεζόδρομο τον μέχρι τότε βασικό άξονα κυκλοφορίας της πόλης, την οδό Μ. Αλεξάνδρου και κάποιους μικρότερους κάθετους με αυτόν.

Με τη θεσμοθέτηση και ολοκλήρωση της πεζοδρόμησης της οδού Μ. Αλεξάνδρου και των κάθετων οδών επιτεύχθηκε: α) η δημιουργία ενός τοπικού δικτύου πεζοδρόμων στην καρδιά του κέντρου και η σύνδεσή του με βασικούς πυρήνες πρασίνου, όπως το πάρκο, οι κύριες πλατείες της πόλης και το Δημαρχείο και β) η δημιουργία ενός συνεχούς δικτύου πεζοδρόμων γύρω από το εμπορικό κέντρο.

Κατά την υλοποίηση της πεζοδρόμησης αλλά και παλαιότερα, οι χρήστες και οι φορείς της πόλης διατύπωναν τις απόψεις τους στο ζήτημα των πεζοδρόμων μέσω του τοπικού τύπου. Η συμμετοχή του κοινού αντιστοιχούσε στην 5η βαθμίδα κλίμακας Sh. Arnstein [6], σύμφωνα με την οποία το κοινό διατυπώνει προτάσεις, οι οποίες όμως δεν δεσμεύουν τους προγραμματίζοντες. Θα πρέπει, επίσης, να τονίσουμε ότι ο τύπος της Κατερίνης αντιμετώπισε ευνοϊκά από την αρχή την όλη επέμβαση στο κέντρο. Κράτησε σταθερά θετική στάση τόσο για την πεζοδρόμηση της Μ. Αλεξάνδρου, η οποία έδωσε στην πόλη μια άλλη εικόνα, ένα χώρο επαφής, βόλτας, πρασίνου και αναψυχής, όσο και προς τον επανασχεδιασμό του πάρκου σε μια νέα αντίληψη και σχέση με τον πολίτη (βλ. εφημ. “Τα Γεγονότα” 29.10.91). Ακόμη, οι προβληματισμοί και οι παρατηρήσεις από τις τοπικές εφημερίδες επέδρασαν θετικά στην όλη επέμβαση του Δήμου (βλ. σχ. “Ολυμπιακό Βήμα” 22.10.91, 23.6.92 και 12.2.93).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Brundland Committee (World Commission on Environment and Development), “**Our common future**”, Oxford, 1987, Oxford University Press.
2. Griffiths, J., “Pedestrian Planning in Hertfordshire”, in **Transport and the Pedestrian**, London, 1989.
3. Γκάρτζος Κ., Γουναρόπουλος Η., Δαμάς Ν. και Κωστίκας Α., “**Κατερίνη: Μελέτη Ρυθμιστικού και Ρυμοτομικού Σχεδίου, Φάση Β΄: Προμελέτη, τεύχ. Ι: Πολεοδομικά**”, Αθήνα, 1972: Ομάδα Αρχιτεκτονικών και Οικιστικών Μελετών Ε.Π.Ε.
4. Δημητριάδης Ε.Π., **Ιστορικός Λειτουργικά Οργανωμένος και Κατασκευασμένος Χώρος. Η σύλληψή του στη Σύγχρονη Πολεοδομική Αντίληψη: Θεωρία-Πράξη**, Θεσσαλονίκη, 1992, University Studio Press.
5. Ε.Σ.Υ.Ε., “**Απογραφή Πληθυσμού της Ελλάδος της 17^{ης} Μαρτίου 1991**”, Αθήνα, 1994, δημοσιεύματα στοιχεία.
6. Λαγόπουλος Α.-Φ., **Εγχειρίδιο Πολεοδομίας: Μέρος Β΄, Πολεοδομική Επέμβαση (Προγραμματισμός και Σχεδιασμός)**, τόμ. Ι, Θεσσαλονίκη, 1977, Α.Π.Θ.

7. Murphy R.E. και Vance J.E., "A comparative study of nine Central Business Districts", **Economic Geography** 30, 1954.

8. Πασιάς Κ. (επιστ. υπεύθ.), Ροδιτάκης Θ., Αντωνακάκης Β., Αλπανίδης Π., Ζαπουνίδης Δ., Καρκάνης Θ., Δαλαπουρίδης Κ., Μαλτζάρης, Κ. και Μπόζιος, Π., **"Ε.Π.Α. 1982-84: Κατερίνη, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Α', Β', Γ', Δ' φάση)"**, Αθήνα, 1982, Υ.Χ.Ο.Π.

9. Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ. (επιστ. υπεύθ.), Μπάσμπας Σ., Μουσταφά Μ., Σπηλιοπούλου Χ. κ.ά., **"Κυκλοφοριακή Διερεύνηση του Κέντρου της Κατερίνης"**, Θεσσαλονίκη, 1993, Α.Π.Θ. Καθώς και επέκταση της ίδιας έρευνας με τίτλο: **"Διερεύνηση των Κυκλοφοριακών Προβλημάτων της Πόλης Κατερίνης"**, Θεσσαλονίκη, 1996, Α.Π.Θ.

10. Σταθακόπουλος Π. (επιστ. υπεύθ.), Ασήμος Π., Δημητριάδης, Ε. (ειδ. σύμβ.), Λαγόπουλος Α.-Φ. (ειδ. σύμβ.), Λεφατζής Μ. και Παναγιωτακόπουλος Δ., **"Πολεοδομική Διερεύνηση για την Αναβάθμιση-Εξυγίανση του Κέντρου της Κατερίνης"**, τόμ. 1, 2, Θεσσαλονίκη, 1992, Α.Π.Θ.

11. Σταθακόπουλος Π. (επιστ. υπεύθ.), Αρσάνογλου Μ., Ασήμος Π., Δημητριάδης Ε. (ειδ. σύμβ.), Οικονόμου Α., Λαγόπουλος Α.-Φ. (ειδ. σύμβ.) και Παπαδόπουλος Θ., **"Πολεοδομική Διερεύνηση για την Αναβάθμιση-Αξιοποίηση του Αστικού Πρασίνου της Κατερίνης"**, τόμ.1, 2, Θεσσαλονίκη, 1993, Α.Π.Θ.

12. Φραντζεσκάκης, Ι., **Σχεδιασμοί των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική**, τόμ. 1, 2, 3, Αθήνα, 1980.

Ευάγγελος Π. Δημητριάδης,

Δρ αρχιτέκτων μηχανικός, αναπληρωτής καθηγητής Α.Π.Θ., τηλ. 031-995476, fax: 031-995572.

Αλέξανδρος-Φαίδων Λαγόπουλος,

Δρ αρχιτέκτων μηχανικός, καθηγητής Πολεοδομίας Α.Π.Θ., τηλ. 031-995571.

Πάνος Σταθακόπουλος,

Δρ αρχιτέκτων μηχανικός, αναπληρωτής καθηγητής Α.Π.Θ., τηλ.: 031-995586, fax: 031-995586.

Extended summary

The New Face of Katerini: Restructuring the Centre and the Image of the City

E.P. DIMITRIADIS

Associate Professor A.U.TH.

A.-F. LAGOPOULOS

Professor A.U.TH.

P. STATHAKOPOULOS

Associate Professor A.U.TH.

Abstract

This paper examines the problems of the urban space in the central area of Katerini, a medium-size urban centre in northern Greece which has been subject to considerable growth since the early 20th century. The reorganization proposal aims at defining the business centre, reorganizing the basic street network and improving the circulation of pedestrians in the central area with a network of pedestrian streets in combination with the use of existing green spaces.

Katerini is a relatively new city; it is first mentioned in historical sources from the later Ottoman period. It is the capital of the administrative region of Pieria and has a population of 45,281 inhabitants (1991 census). From the early 20th century to the 1960's the city grew from a small agricultural settlement to a medium-size urban centre, though it still retained some agricultural characteristics. The residents of the region of Pieria go to Katerini for lower-level services, though for higher-level needs they go to Larisa or Thessaloniki. Socioeconomically, the majority of the inhabitants are employed in their tertiary sector (58% of the active population, which is 16,496). Half of the active population are salaried employees. The educational level is low (approximately 52% of the population have finished primary school only).

Since the 1960's the urban space of the city has been subject to chaotic development and the destruction of traditional elements, due to the absence of general state planning. In the 70's among other problems, the city developed an acute housing shortage, especially in the centre. The city is marked by over-centralization and high density of urban functions, by uncontrolled traffic circulation and by the irregular and unsafe movement of pedestrians in the central area, in combination with extremely poor provision of green spaces and a lack of public cultural functions.

A recent attempt at urban redevelopment occurred with the National Urban Reconstruction (E.P.A.) project, 1982-84,

but failed to control or regulate the development of either the city of the centre. The City Council then decided, in 1992, to commission a study of the upgrading of the urban centre, within the framework of the existing E.P.A. plan and in combination with the utilization of existing green spaces. The study was undertaken by a group of specialists from the Aristotle University of Thessaloniki.

The goals of the study focused on: a) the definition of the structure and character of the centre (e.g. commercial, cultural, entertainment centre); b) the regulation of traffic; c) the organization of a pedestrian network in the centre; and d) the upgrading of existing green spaces in the city park and along the Moshopotamos river.

The study followed a specific method of urban intervention with the following steps: a) First, the functional and commercial centre of the city was defined using the geographical method of Murphy and Vance. This method for the delimitation and analysis of the city centre was adapted to Greek conditions. Thus, two indices were used: i) the Central Business Height Index (C.B.H.I.), i.e., the ratio of the total surface of the central uses to the surface of the block; and ii) the Central Business Intensity Index (C.B.I.I.), i.e., the same nominator as above to the total floor surface. The combination of these two indices allows us to discover the degree of centrality of each block, and the mapping of this shows the functional organisation of the city centre in zones of different centrality and even its development tendencies. Research showed that retail commerce is located on the street level, which also has an important wholesale commerce component. On the first floor there is a concentration of offices, but also housing, and the upper floors show mainly housing. b) The definition of the functional structure of the centre allowed the traffic engineers of the research team to specify a concentric road network of three successive ring roads, and thus to regulate the traffic problem (e.g. heavy traffic,

through traffic). c) Steps (a) and (b) helped the planners of the research team to define a network of basic pedestrian streets terminating in the commercial centre. The network was laid out on the basis of land use, traffic planning, local history, historic monuments, etc., so that each basic pedestrian street was given its own character: commercial, administrative, recreational and cultural/historic, thus upgrading the physiognomy of the urban centre. d) Finally, the image and functioning of the pedestrian street network was combined with the upgrading of existing green spaces, such as the city park, the Moschopotamos river and, in the future, the Pelekas river.

In September 1993 the City of Katerini began urban renovation projects with the goal of implementing the proposals resulting from the above study. First, the three ring roads were defined: the outer ring, for which the surveying study has been completed and the necessary expropriations made; the middle ring, which will regulate public transport; and the inner ring, which is already open to traffic. At the same time, the hierarchization and restructuring of the street network proceeded according to the traffic study (entrances and exits, one-way streets, street signs, etc). New parking places were created (100 in the open and 280 in the subterranean garage

under the central City Hall Square). Megalou Alexandrou street, the city's central commercial axis, was closed to traffic and made into a pedestrian mall, and around it a continuous network of pedestrian roads was created, with priority being given to the construction of pedestrian streets impinging on Megalou Alexandrou.

In conclusion, the local authorities and the inhabitants of the city understood that an urban redevelopment project on this scale is a long-term process, which involves both financial cost and social conflicts. However, as the reactions of the local community make clear, the first interventions, which were made on the basis of the plan, had a positive reception. This reception confirms the contents of the proposal made and should encourage the local authorities to proceed with the completion of the project. As with the interventions already made, future interventions must secure the widest possible support from the social groups of the city. The solid scientific basis of the proposal and the results of the first interventions both contribute to an upgrading of the quality of everyday life and the discovery of a new physiognomy for the city, attractive to both residents and visitors.

Evangelos P. Dimitriadis,

Dr architect, associate professor A.U.TH., tel.: 031-995476, fax: 031-995572.

Alexandros-Phedon Lagopoulos,

Dr architect, professor Town Planning A.U.TH., tel.: 031-995571.

Panos Stathakopoulos,

Dr architect, associate professor A.U.TH., tel.: 031-995586, fax: 031-995586.