

ΑΣΤΙΚΑ ΟΙΚΟΤΟΠΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ: ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΜΙΑΣ ΣΧΕΣΗΣ.

Πετροπούλου Χ.¹⁻³, Ramadier T.², Καρακώστα Μ.¹, Μανίκα Σ.¹, Μπασιούκα Α.¹, Παπαχρήστου Ι.¹, Ρίστα Ε.¹

¹ Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης ΑΠΘ, cpetro@plandevol.auth.gr, freya_86@hotmail.com

² Εργαστήριο Εικόνα και Πόλη CNRS/ULP Strasbourg, ramadier@lorraine.u-strasbg.fr

³ Εργαστήριο Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Αρχιτεκτονική, ΕΜΠ, hlios@mail.ntua.gr

Περίληψη

Η μελέτη της σχέσης των αστικών μετακινήσεων με τα αστικά οικοτοπία συνιστά ένα σχετικά νέο αντικείμενο έρευνας. Πρόκειται για μια σχέση διαρκούς αλληλεπίδρασης, η μελέτη της οποίας μπορεί να συμβάλει στην αποτελεσματική επεξεργασία των χωρικών πληροφοριών και στη λήψη αποφάσεων με στόχο μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Η εργασία αξιοποιεί την μεθοδολογία διάκρισης των αστικών οικοτοπιών μέσω της "οικοτοπιακής προσέγγισης" για την ανάδειξη της «ταυτότητας των αστικών μετακινήσεων». Στην κατεύθυνση αυτή χρησιμοποιούνται εργαλεία και μέθοδοι της γεωγραφίας και της κοινωνικής ψυχολογίας (τηλεπισκόπηση και GIS, ερωτηματολόγια, σημειωματάρια μετακινήσεων). Η μέθοδος εφαρμόστηκε σε δείγμα ερωτηθέντων σε δύο περιοχές της Θεσσαλονίκης (μία πρώην και μία σύγχρονη περιαστική περιοχή). Ειδικότερα εξετάζεται η κινητικότητα μέσω: επιλογής δείγματος και συμπλήρωσης ερωτηματολογίων, δημιουργίας τυπολογίας οικοτοπιών και οικοτοπιακού χαρακτηρισμού των μετακινήσεων. Τα πρώτα αποτελέσματα της έρευνας που βρίσκεται σε εξέλιξη δείχνουν ότι η επιλογή της κατάλληλης για τον κάθε άνθρωπο διαδρομής έγκειται μεταξύ άλλων στον τρόπο αντίληψης, στην κοινωνική θέση, στις συνθήκες και στο περιβάλλον όπου έχει μεγαλώσει, ζει, και εργάζεται στοιχεία των οποίων συμπυκνώνονται στα λεγόμενα «βιωμένα οικοτοπία». Οι μετακινήσεις αυτές φαίνεται πώς επηρεάζονται από υπάρχοντες κοινωνικοχωρικούς και οικολογικούς διαχωρισμούς της πόλης που με τη σειρά τους, τούς ενισχύουν.

Abstract

The studying of the relation between the urban displacements and the urban eco-landscapes ("ecotopia") consist a relatively new object of research. It is a relation of mutual and permanent influence, the studying of which can contribute to the effective elaboration of the geographic information and the way of taking decisions so as to succeed the sustainable development of urban space. In order to identify the urban displacements, this study uses the methodology of landscape ecology in urban space. For this reason, tools and methods of geography and social psychology are used (GIS, questionnaires, notepads of displacements). This method was applied to a sample of habitants of all the different regions (urban and peri-urban) of Thessalonica. More specifically, it was studied the displacements by choosing samples, answering questionnaires, forming typology of eco-landscapes and finally "ecotopical labelling". The first results of this continuing research show that choosing the path depends on the way of perception, the social status, the habits and the environment in which everyone was grown, live and work. All these meanings constitute the phrase "living eco-landscapes". These displacements seem to be influenced by the present social economical and ecological urban discriminations but on the other hand they promote them.

Λέξεις κλειδιά: πόλη, αστικές μετακινήσεις, ταυτότητα μετακίνησης, οικοτοπία, κοινωνική ψυχολογία, ανθρωπογεωγραφία.

Key words: city, urban displacements, identity of displacements, eco-landscape, social psychology, human geography.

1. Εισαγωγή – Θεωρητικό πλαίσιο

Η εργασία αυτή ασχολείται με τη μελέτη της σχέσης των αστικών μετακινήσεων με τα αστικά οικοτοπία. Πρόκειται για μια σχέση διαρκούς αλληλεπίδρασης, η μελέτη της οποίας μπορεί να συμβάλει στην αποτελεσματική επεξεργασία των χωρικών πληροφοριών και στη λήψη αποφάσεων με στόχο την βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη. Η συνάρθρωση των βασικών αξόνων της (δηλαδή του οικολογικού, κοινωνικοοικονομικού και πολιτιστικού), είναι ένα ζήτημα που απασχολεί σήμερα πολλές έρευνες. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται μια ιδιαίτερη προσέγγιση του αστικού χώρου με τη συσχέτιση δύο εννοιών που προέρχονται από διαφορετικούς επιστημονικούς τομείς : της έννοιας του αστικού οικοτοπίου και της έννοιας της «ταυτότητας μετακίνησης».

Το «αστικό οικοτοπίο» είναι μια έννοια που προέρχεται από τον συνδυασμό ανθρωπογεωγραφικών και οικολογικών προσεγγίσεων που επιχειρείτε αξιοποιώντας τις δυνατότητες που δίνονται από την ανάπτυξη της τηλεπισκόπησης και ΓΣΠ. Ειδικότερα η "οικολογία του τοπίου" είναι μια "ολιστική" προσέγγιση χωρικής ανάλυσης που έχει πρόσφατα ασχοληθεί με θέματα χωροταξικού σχεδιασμού στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης (Naveh, 2000). Παρουσιάζει μια πλούσια προβληματική για τον αγροτικό χώρο αλλά έχει ελάχιστα αναπτυχθεί όσον αφορά τον αστικό και περιαστικό χώρο. Η "οικο-τοπιακή προσέγγιση" (Petropoulou, 2003 και 2004) άνοιξε ένα νέο πεδίο έρευνας στην "οικολογία του τοπίου" όσον αφορά αυτόν τον χώρο, διασυνδέοντας διαφορετικές χωρικές και χρονικές κλίμακες και χρησιμοποιώντας μια διεπιστημονική προσέγγιση. Μεταξύ άλλων πρότεινε την συνέχιση της έρευνας στην κατεύθυνση της συνάρθρωσης του οικοτοπίου (οριζόντια τομή με οικολογικά κυρίως χαρακτηριστικά) και του τοπίου που βλέπουν καθημερινά οι κάτοικοι (κάθετη ή άλλη τομή που έχει κυρίως υποκειμενικά χαρακτηριστικά). Μία τέτοια έρευνα επιχειρείται εδώ που βασίζεται στην έννοια της "ταυτότητας μετακίνησης". Η έννοια της "ταυτότητας μετακίνησης" (Ramadier, 2002) είναι μια σχετικά πρόσφατη έννοια που προέρχεται από το συνδυασμό της περιβαλλοντικής ψυχολογίας με κοινωνιολογικές και γεωγραφικές προσεγγίσεις και ιδιαίτερα της κοινωνικής ψυχολογίας.

Το τελευταίο διάστημα, έχουν προταθεί πολλές τυπολογίες σχετικά με τις διαφορές πρακτικές μετακίνησης των ανθρώπων με στόχο την αξιολόγηση της γεωγραφικής κινητικότητας τους. Μπορούμε άραγε στα πλαίσια της μελέτης της καθημερινής κινητικότητας στον αστικό χώρο να ξεπεράσουμε τις προσεγγίσεις που τείνουν να υπερτιμήσουν την μία ή την άλλη ενότητα του συστήματος χώρος/κοινωνία; Η παρούσα μελέτη φιλοδοξεί να κάνει μια τέτοια προσπάθεια.

Η κατανόηση των διαδικασιών δημιουργίας χαρακτηριστικών διαφορετικών μορφών καθημερινής κινητικότητας σύμφωνα με τις σχέσεις τους με τα βιωμένα "οικοτοπία" αποτελεί βασικό στόχο αυτής της έρευνας. Έτσι, από την μία η κινητικότητα προσεγγίζεται σαν "κατασκευή" ενώ συνήθως μελετάται σαν αντικείμενο που υπάρχει αφ'εαυτού. Από την άλλη, υποστηρίζουμε ότι μόνο μέσα από την αλληλεπίδραση χώρου και κοινωνίας και με τη συμμετοχή αντιληπτικών μέσων μας είναι δυνατό να κατανοήσουμε τις διαδικασίες που ορίζουν την καθημερινή κινητικότητα. Δίνοντας έμφαση στη σχέση που το άτομο διατηρεί με τον αστικό χώρο, ξεκινάμε από την γενικότερη υπόθεση ότι η κινητικότητα δεν είναι μια ικανότητα επανατοποθέτησης στο χώρο αλλά αντίθετα, είναι μια ικανότητα τοποθέτησης με σχετικό τρόπο (Ramadier, 2002).

Στη συνέχεια η υπόθεση εργασίας μας στηρίζεται στο γεγονός ότι υπάρχει μια ταυτότητα μετακίνησης που δομεί την αστική κινητικότητα. Έτσι το κάθε άτομο συχνάζει σε διάφορους τόπους σύμφωνα με τη διαφορετική σημασία που τους δίνει, που μπορεί να αναδεικνύει διάφορα κοινωνικά, λειτουργικά, φυσικά, γεωγραφικά, και άλλα χαρακτηριστικά. Όμως οι

διάφορες αυτές σημασίες εξαρτώνται από τις δυσκολίες που συναντά ο καθένας κατά την διαδικασία μετάθεσης στον χώρο των περιβαλλοντικών γνώσεών του, διαδικασία που ονομάζεται "κοινωνική αναγνωρισιμότητα του χώρου" σύμφωνα με προηγούμενες έρευνές μας (Ramadier et Moser, 1998).

Είναι λοιπόν με όρους σχέσεων με το χώρο που τίθεται το ερώτημα της κινητικότητας, στο βαθμό που κάθε άτομο αντιπαραβάλλεται σε ένα φυσικό περιβάλλον στο οποίο έχει αποτυπωθεί ο κάθε πολιτισμός μέσω διαφόρων κωδικών, αρχιτεκτονικών η πολεοδομικών νοημάτων, που αντιστοιχούν λίγο έως πολύ περισσότερο σε αυτά στα οποία το ίδιο, ως κοινωνικό υποκείμενο, αναγνωρίζει τον εαυτό του ή απλώς τους δίνει νόημα.

Σαν προέκταση των παραπάνω, στην παρούσα έρευνα θέτουμε την υπόθεση ότι η αντίληψη του κάθε ατόμου και η αξιολόγηση που κάνει για ένα τοπίο εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από τις γνώσεις του καθώς και τις εικόνες αναφοράς που έχει σε άλλα τοπία. Η γεωγραφική κινητικότητα των συγκεκριμένων ατόμων (άμεση ή έμμεση) παίζει επομένως σημαντικό ρόλο σε αυτή την κατεύθυνση αφού συμβάλει στην διαμόρφωση αυτών των εικόνων. Αλλά όμως ταυτόχρονα (σαν διπλή συνεπαγωγή) η γεωγραφική κινητικότητα και κυρίως οι πρακτικές των καθημερινών μετακινήσεων εξαρτώνται από τους τρόπους που γίνεται αντιληπτός ο χώρος.

2. Πεδίο έρευνας : αστικός και περιαστικός χώρος της Θεσσαλονίκης - ένας χώρος σε διαρκή αλλαγή

Η Θεσσαλονίκη είναι μια πόλη με μεγάλη πολεοδομική ιστορία στην οποία έχουν επιδράσει συνεχείς και ποικίλες κοινωνικοπολιτικές και οικονομικές συνιστώσες με αποτέλεσμα το σταδιακό και διαρκή μετασχηματισμό του τοπίου της. Αποτελεί μια ζωντανή πόλη καθώς κάθε σημείο της παρουσιάζει με το δικό του τρόπο την ιστορία του, την παράδοσή του και την κοινωνική του διάσταση. Οι κάτοικοί της συμβάλουν στη διαμόρφωση του χαρακτήρα της πόλης μέσω των μετακινήσεων και αντιστρόφως, η ίδια η πόλη παρεμβαίνει σημαντικά στην καθημερινότητα τους με τη διάσπαρτη χωροθέτηση των διαφόρων δραστηριοτήτων. Επηρεάζονται από αυτή ως προς τις δυνατότητες που τους προσφέρει, τον τρόπο και τον τόπο επιλογής τους και αντίστροφα την επηρεάζουν μέσω της συχνότητας, της έντασης και της επιλεκτικότητας των μετακινήσεών τους.

Η μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης αντιμετωπίζει προβλήματα όσον αφορά στο αστικό περιβάλλον, λόγω της έντονης αστικοποίησης των τελευταίων χρόνων και των αστικών πιέσεων που δημιουργούνται. Ο χώρος που πρώτος γίνεται αποδέκτης της εκτόνωσης των αστικών εντάσεων, είναι ο περιαστικός. Ο χώρος αυτός μπορεί να καθοριστεί γεωγραφικά με δυναμικό τρόπο σε σχέση πάντα με τον αστικό, από γεωκλιματικούς, ιστορικούς και κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες, καθώς και από το μέγεθος της πόλης και το επίπεδο ανάπτυξης της χώρας (Πετροπούλου Χ., Πάνγκας Ν., 2007).

Ειδικότερα στον περιαστικό χώρο της Θεσσαλονίκης, την τελευταία δεκαετία, παρατηρείται η συγκέντρωση αρκετών τριτογενών κυρίως δραστηριοτήτων (Καυκαλάς, 1996), που προσελκύουν κόσμο που κατοικεί όχι μόνο σε αυτόν αλλά και σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης. Συγκεκριμένα ακολουθούνται όπως φαίνεται, δύο νέα πρότυπα ανάπτυξης α) γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος των αυτοκινητόδρομων που διασχίζουν το περιαστικό χώρο και στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, της περιφερειακής οδού και ορισμένων κάθετων αρτηριών, και β) διάσπαρτη ανάπτυξη στον περιαστικό χώρο. Οι νέοι χώροι κατανάλωσης και εργασίας, δημιουργούν νέες αστικές εικόνες και συμπεριφορές. Στον περιαστικό χώρο της Θεσσαλονίκης, παρατηρείται, τα τελευταία χρόνια κυρίως, η εμφάνιση μεγάλων εμπορικών συγκροτημάτων, όπως το εμπορικό κέντρο «Μακεδονία» και το Mediterranean Cosmos που αποτελούν «clusters» εμπορικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων. Εμφάνιση τέτοιων clusters παρατηρούνται στον ανατολικό περιαστικό χώρο, αντίθετα με το δυτικό, όπου χωροθετούνται κυρίως βιομηχανικές, όπως η περιοχή της

Σίνδου, και επιχειρηματικές δραστηριότητες. Τα clusters στον περιαστικό χώρο, ενισχύουν τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και μέσω αυτού απευθύνονται σε ένα καταναλωτικό κοινό που αφορά όλη την πόλη, σε αντίθεση με τα εμπορικά κέντρα που βρίσκονται μέσα στον ιστό και απευθύνονται κυρίως στους πεζούς και τους κατοίκους της άμεσης περιφέρειας. Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός ότι στον περιαστικό χώρο, ανατολικό και δυτικό, παρατηρείται η χωροθέτηση παραρτημάτων εργοστασίων και πολυεθνικών επιχειρήσεων που λειτουργούν με τα πρότυπα της ευρωπαϊκής αγοράς. Παρατηρείται όμως έντονη διαφοροποίηση στις χρήσεις γης και τη χωροθέτηση λειτουργιών σε διαφορετικούς περιαστικούς χώρους: ο Ανατολικός φαίνεται να συγκεντρώνει κυρίως τριτογενείς δραστηριότητες ενώ ο Δυτικός διατηρεί ακόμα μεγάλες συγκεντρώσεις βιομηχανίας και χονδρεμπορίου (Γαργάλης, Καρακώστα, Μαργαριτίδου, 2007).

Οι περιοχές που επιλέχθηκαν για την εφαρμογή της οικοτοπιακής ανάλυσης είναι ο Δήμος Πεύκων και η ο Δήμος Πυλαίας (περιοχή Τούμπας). Οι δυο αυτές περιοχές παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά ως προς την οργάνωσή τους, ως προς τα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος τους και ως προς τις υποδομές τους.

Όσον αφορά το Δήμο Πεύκων αποτελεί έναν νέο σχετικά οικισμό, η επέκταση του οποίου δεν σχεδιάστηκε από την αρχή. Η παλαιά κοινότητα Πεύκων λόγω της οικιστικής ανάπτυξης επεκτάθηκε και τείνει να ενωθεί με το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης. Ο οικισμός αυτός ξεκίνησε ως περιοχή παραθεριστικής κατοικίας, σαν αποτέλεσμα της ύπαρξης του Θεραπευτηρίου (πνευμονικών νοσημάτων, φυματικών) στο Ασβεστοχώρι. Ο πληθυσμός που κατοικούσε στο «Ρετζίκι» (παλιά ονομασία του Δήμου Πεύκων) στις αρχές του αιώνα ήταν έντονα εποχιακός (μεσαία και υψηλά κοινωνικά στρώματα). Στη συνέχεια η εισοδηματική σύνθεση του πληθυσμού άλλαξε. Σήμερα, ο πληθυσμός που κατοικεί στο Δήμο Πεύκων είναι μόνιμος και συγκεντρώνει κυρίως μεσαία κοινωνικά στρώματα. Τα τελευταία χρόνια η ανάπτυξη του είναι ραγδαία εξαιτίας της τάσης αποκέντρωσης του πληθυσμού από το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης. Ο δήμος Πεύκων δείχνει δυναμικές τάσεις επέκτασης, σε ισχυρό οικιστικό κέντρο εφόσον παρατηρείται σημαντική αύξηση του πληθυσμού, λόγω του ιδιαίτερου γεωγραφικού ανάγλυφου και των φυσικών στοιχείων (δάσος Σείχ – Σου, βουνό Χορτιάτη), που δημιουργούν την αίσθηση εξοχικής κατοικίας. Η ανάπτυξη του δήμου κυρίως την τελευταία πενταετία προκαλεί τη χωροθέτηση νέων δραστηριοτήτων, όπως λιανικό εμπόριο και ψυχαγωγικές δραστηριότητες (ταβέρνες, εστιατόρια). Παρόλα αυτά, η έλλειψη υπηρεσιών δημιουργεί πολύ μεγάλες εξαρτήσεις από τη Θεσσαλονίκη και τους κοντινούς δήμους. Οι υποδομές δεν επαρκούν για να καλύψουν τον συνεχώς αυξανόμενο πληθυσμό τους και η έλλειψη προγραμματισμού και σχεδιασμού δημιουργεί πολλά προβλήματα, κυρίως στο οδικό δίκτυο και στη σύνδεσή τους με το κέντρο της πόλης αλλά και τον υπόλοιπο περιαστικό χώρο.

Η άλλη περιοχή που επιλέχθηκε, ο συνοικισμός Άνω Τούμπας ανήκει στον Δήμο Πυλαίας. Η περιοχή της Άνω Τούμπας, πριν την ενσωμάτωσή της στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, αποτελούσε περιαστικό χώρο όπου εγκαταστάθηκαν προσφυγικές κατοικίες μετά την ανταλλαγή πληθυσμών μεταξύ Τουρκίας και Ελλάδας (Χαστάογλου, 2001). Στη συνέχεια η επέκταση της πόλης της Θεσσαλονίκης προς τα ανατολικά και κυρίως προς την Άνω Τούμπα σε συνδυασμό με τις κοινωνικοπολιτικές αλλαγές που έγιναν στη χώρα, οδήγησε στην μετακίνηση πληθυσμού προς την περιοχή και στην ενσωμάτωσή των προσφύγων. Η περιοχή αυτή είναι πυκνοδομημένη και διαθέτει επαρκή υποδομές για την εξυπηρέτηση των κατοίκων. Επίσης αποτελεί αξιόλογο πυρήνα οικονομικών δραστηριοτήτων και βρίσκεται σε μικρή απόσταση από το κέντρο. Πλέον η οικιστική ανάπτυξη στις περιοχές Άνω Τούμπας και Πυλαίας έχουν σαν αποτέλεσμα τη διάχυση του αστικού ιστού της Θεσσαλονίκης και την δημιουργία τάσεων ομοιομορφίας του αστικού τοπίου.

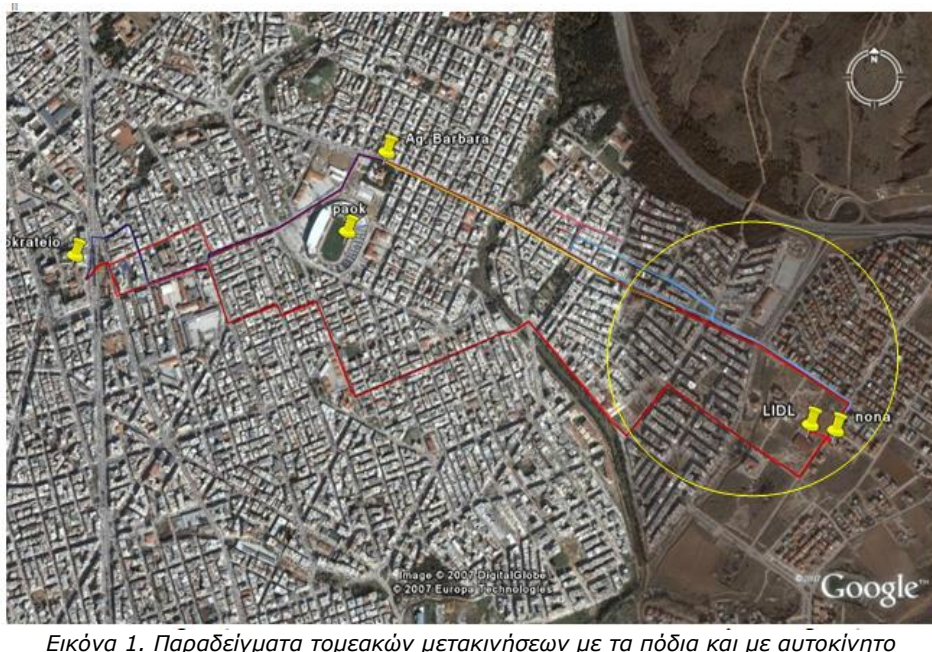
3. Μεθοδολογία

Πολλές είναι οι μέθοδοι που προσπάθησαν να περιγράψουν τον αστικό χώρο, είτε ανεξάρτητα από τα άτομα και τις κοινωνικές ομάδες (στην περίπτωση της φυσικής γεωγραφίας) είτε ανεξάρτητα από τα φυσικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά του (στην περίπτωση της αστικής κοινωνιολογίας και της περιβαλλοντικής ψυχολογίας). Η παρούσα προσέγγιση προσπαθεί να ξεπεράσει αυτό το χάσμα χρησιμοποιώντας εργαλεία που ενσωματώνουν κατά τη διάρκεια συλλογής των πληροφοριών διαστάσεις τόσο ατομικές ή σχετικές με την ανθρωπίνη συμπεριφορά όσο και φυσικές ή χωρικές. Στην πρώτη φάση της έρευνας αυτής εξετάζεται η σχέση κινητικότητα - οικοτοπιών μέσω : (α) επιλογής δείγματος και συμπλήρωσης ερωτηματολογίων και «σημειωματάριου καθημερινών μετακινήσεων», (β) δημιουργίας τυπολογίας οικοτοπιών και (γ) οικοτοπιακού χαρακτηρισμού των μετακινήσεων. Η μέθοδος εφαρμόστηκε με επιτυχία στην πόλη του Στρασβούργου (Γαλλία) τα αποτελέσματα της οποίας παρουσιάζονται συνοπτικά στο: Ramadier, Petropoulou et al, 2007. Η επιλογή άλλων ευρωπαϊκών πόλεων με διαφορετικά χαρακτηριστικά (ιστορικά, γεωγραφικά, κοινωνικο-πολιτικά) θα μπορούσε να βοηθήσει στην εξαγωγή καλύτερων συμπερασμάτων για τις μετακινήσεις στις ευρωπαϊκές πόλεις. Στην κατεύθυνση αυτή, επιλέχτηκε η πόλη της Θεσσαλονίκης με κριτήριο την πληθώρα των οικοτοπιών, την διαφορετικότητα τους σε σχέση με αυτά της Βόρειας Ευρώπης (Petropoulou, 2004) και το κοντινό πληθυσμιακό μέγεθος της.

Το δείγμα που επιλέχθηκε αφορά 10 άτομα με μεσαίο-ανώτατο επίπεδο εκπαίδευσης ηλικίας 15-65 ετών (γυναίκες και άντρες) κάτοικοι Άνω Τούμπας (πρώην περιαστικός και νυν αστικός χώρος) και 10 αντίστοιχα άτομα που κατοικούν στον Δήμο Πεύκων ή Ρετζίκι (νυν περιαστικός χώρος), περισσότερο από 2 έτη. Δεν εξετάσαμε τις ηλικίες (κάτω των 15 και άνω των 65) που παρουσιάζουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στις μετακινήσεις τους (Pinson, Despres, Ramadier, coord., 2006) για να μην έχουμε ιδιαίτερα σημαντική εξάρτηση από αυτήν την μεταβλητή. Το ερωτηματολόγιο (διάρκειας 20') που χρησιμοποιήθηκε αποτελεί μετάφραση και προσαρμογή στα ελληνικά δεδομένα του ίδιου που χρησιμοποιήθηκε στο Στρασβούργο (Ramadier et al, 2007). Αντίθετα το «σημειωματάριο μετακινήσεων» απλοποιήθηκε ώστε να μην χρειάζεται η σημείωση πάνω στο χάρτη των μετακινήσεων παρά μόνο των διευθύνσεων ή τοποθεσιών όπου πήγε ο ερωτώμενος. Στη συνέχεια με τη βοήθεια ενός οδικού ψηφιακού χάρτη συνδεδεμένου με γεωγραφικές συντεταγμένες (GPS) οι τοποθεσίες και οι διαδρομές ορίστηκαν απευθείας στην δορυφορική εικόνα (προσωρινά χρησιμοποιήθηκαν αυτές που εμφανίζονται στο Googleearth ώστε να είναι on-line προσβάσιμες).

Η καλή γνώση του πεδίου από ορισμένους ερευνητές της ομάδας και η παράλληλη διεξαγωγή ημι-κατευθυνόμενων συνεντεύξεων βοήθησε σε αυτή την κατεύθυνση. Οι διαδρομές ψηφιοποιήθηκαν με διαφορετικά χρώματα ανάλογα με το μέσο που χρησιμοποιήθηκε και με αποχρώσεις αυτού ανάλογα με την ημέρα στην οποία αναφέρονται (1η, 2η, 3η) (εικόνα 1). Για τον καθορισμό του τύπου των μετακινήσεων και σύνταξη σχετικών ερωτήσεων λάβαμε υπόψη τη δομή του χώρου, τον χρόνο, την ελευθερία επιλογής και το είδος της μετακίνησης. Διακρίνουμε 4 τύπους μετακινήσεων : κεντρική, γραμμική, τομεακή, πολυτομεακή και διάχυτη (εικόνα 2).

Η γεωγραφία των χωροκοινωνικών μεταβολών και ανισοτήτων στη σύγχρονη Ελληνική πόλη



*Εικόνα 1. Παραδείγματα τομεακών μετακινήσεων με τα πόδια και με αυτοκίνητο
Κυρίως με τα πόδια (Ανω Τούμπα, γυναίκα, ετών >35, μεσαίο - υψηλό εισόδημα)*



*Εικόνα 2. Τυπολογία μετακινήσεων
Κυρίως με αυτοκίνητο (Ανω Τούμπα, άνδρας, >35, μεσαίο - υψηλό εισόδημα)*

Η τυπολογία των αστικών οικισμών της Θεσσαλονίκης είναι ιστορικά διαφορετική από αυτήν του Στρασβούργου, είναι όμως αρκετά πιο κοντινή με αυτήν της Αθήνας ιδιαίτερα ως αναφορά τον πρώην και νυν περιαστικό της χώρο (Πετροπούλου, Παγκας, 2007). Η προτεινόμενη στο άρθρο αυτό τυπολογία απλοποιήθηκε έτσι ώστε να είναι πιο εύχρηστη για την παρούσα μελέτη (πίνακας 1).

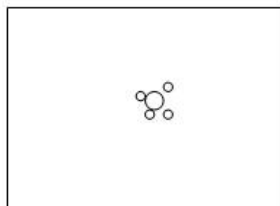
Πίνακας 1 : Τυπολογία αστικών και περιαστικών οικισμών Θεσσαλονίκης (σύνοψη)
Α. Αστικές ή χτισμένες περιοχές Α.1.Κεντρικές πυκνοδομημένες (α. Ιστορικό κέντρο, β. Σύγχρονο κέντρο, γ. Περιοχές με πράσινο ή νερό, δ. Χωρίς πράσινο) Α.2. Μικτές πυκνές : βιομηχανία και κατοικία Α.3. Ζώνες αυτοκατασκευής σε μικρό οικόπεδο Α.4. Οργανωμένη δόμηση κατοικιών με κήπους Α.5. Περιφερειακές κοινότητες Α.6. Ζώνες μεγάλων κτιρίων και ειδικών κατασκευών Α.7. Λατομεία, αποθήκες, εργοτάξια, χώροι απόρριψης απορριμμάτων, γυμνό έδαφος... Α.8. Ανοιχτά στάδια και χώροι αστικού πρασίνου Α.9. Υγρές και παράκτιες ζώνες Α.10. Ζώνες νερού στο εσωτερικό του αστικού ιστού Β. Αγροτικές περιοχές Γ. Περιαστικά δάση Δ. Υγρές ζώνες - βιότοποι Ε. Ζώνες νερού

Βάση αυτής της τυπολογίας έγινε οικισμιακός καθορισμός των θέσεων προέλευσης και προορισμού καθώς και των διαδρομών μετάβασης των ερωτηθέντων, που έχουν ιδιαίτερη σημασία όταν αυτές γίνονταν με τα πόδια ή ήπια μέσα.

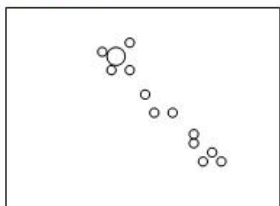
Τύποι μετακινήσεων

Παραδείγματα

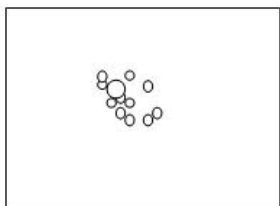
Κεντρική



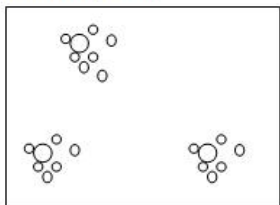
Γραμμική



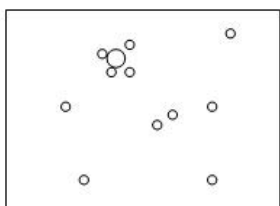
Τομεακή



Πολύ-τομεακή



Διάχυτη



(1) τομεακή, (2) γραμμική, (3) πολυτομεακή.



4. Συμπεράσματα

Τα πρώτα συμπεράσματα δείχνουν ότι η επιλογή της κατάλληλης για τον κάθε άνθρωπο διαδρομής έγκειται μεταξύ άλλων στον τρόπο αντίληψης, στις συνήθειες και στο περιβάλλον όπου έχει μεγαλώσει, ζει, και εργάζεται στοιχεία των οποίων συμπυκνώνονται στα λεγόμενα «βιωμένα οικοτοπία». Όπως ήταν αναμενόμενο οι κάτοικοι του περιαστικού χώρου διανύουν πιο μεγάλες διαδρομές από τους άλλους, όμως η συχνότητα των μετακινήσεων δεν φαίνεται να σχετίζεται με τον τόπο διαμονής αλλά περισσότερο με την ηλικία, το φύλο και την ιδιαιτερότητα του κάθε ερωτώμενου.

Ειδικότερα, το 95% των μετακινήσεων των κατοίκων περιαστικού χώρου (Ρετζίκι), σε σύνολο 220 περίπου μετακινήσεων, σχετίζεται αποκλειστικά με αστικές περιοχές όπου υπάρχει ή υπήρχε παλαιότερα πράσινο στο κέντρο και τα προάστια. Μόνο το 5% αφορά περιοχές έντονα πυκνοδομημένες και κέντρα πρώην συνοικιών λαϊκής αυτοστέγασης πράγμα που σχετίζεται με τον τόπο κατοικίας στο παρελθόν. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι ότι οι κάτοικοι αυτής της περιοχής έλκονται (εκτός από το κέντρο της πόλης όπου είναι οι πιο συχνές μετακινήσεις τους), από το Ανατολικό εν δυνάμει δεύτερο σημαντικό κέντρο της πόλης όπου συγκεντρώνονται πολλά μεγάλα πολυκαταστήματα ή εμπορικά κέντρα τύπου clusters (Γαργάλης, Καρακώστα, Μαργαριτίδου, 2007). Τέλος το 20% των ερωτηθέντων εκτός των μετακινήσεων του προς το κέντρο κατευθύνεται και σε επαρχιακές πόλεις ή κοινότητες του ευρύτερου περιαστικού χώρου. Γενικά οι μετακινήσεις των κατοίκων του Δήμου Πεύκων επιβεβαιώνουν τον δυναμικό κοινωνικό χαρακτήρα της περιοχής: από περιοχή απομακρυσμένη όπου κυριαρχούσε η β' κατοικία σε σύγχρονη μεσοαστική περιοχή κατοικίας υψηλών προδιαγραφών. Ιδιαίτερα χαρακτηριστική είναι η διαφορά στις μετακινήσεις των νέων σε σχέση με αυτές των μεσηλικών: οι πρώτοι φαίνεται πως έχουν πολυτομεακές μετακινήσεις που σχετίζονται κυρίως με τις σπουδές τους και την αναψυχή ενώ οι δεύτεροι έχουν γραμμικές ή τομεακές που σχετίζονται κυρίως με τον τόπο της εργασίας τους και κατανάλωσης.

Αντίστοιχα, το 90% των μετακινήσεων των κατοίκων πρώην περιαστικού και νυν αστικού χώρου (Άνω Τούμπα, περίπου 250 μετακινήσεις) αφορά πυκνοδομημένες περιοχές που σχετίζονται με την εγγύτητα στην κατοικία ή την εργασία των ερωτηθέντων (και ίσως όχι και τόσο με την επιλογή της θέσης που θα μπορούσε να περικλείει οικο-τοπιακά χαρακτηριστικά). Γενικά σπάνιες είναι οι μετακινήσεις σε διαμετρικά αντίθετες συνοικίες και ανύπαρκτες σε Δυτικές περιοχές που θεωρούνται από τους ερωτώμενους ως υποβαθμισμένες λόγω εγκατάστασης βιομηχανιών και έλξης μεταναστών. Αυτό έχει να κάνει με τα κοινωνικά χαρακτηριστικά και τον τόπο εργασίας των ερωτηθέντων (Νοσοκομείο, Πανεπιστήμιο, Δημόσιες Υπηρεσίες, γραφεία μεγάλων επιχειρήσεων) που σπάνια χωροθετούνται στις Δυτικές Συνοικίες. Παρά το κοντινό ιστορικό ορισμένων από αυτές τις συνοικίες με την διπλανή Κάτω Τούμπα: παλιοί προσφυγικοί οικισμοί με διαφορετικά όμως χαρακτηριστικά (βλέπε και Χαστάογλου, 2001) ή αλλαγή των κοινωνικο-οικονομικών χαρακτηριστικών της την τελευταία 20ετία (μεσοαστικοποίηση) παίζει ιδιαίτερο ρόλο στη διαμόρφωση της εικόνας «των άλλων». Το συμπέρασμα όμως αυτό απαιτεί περαιτέρω ανάλυση των ερωτηματολογίων και συνεντεύξεων.

Ιδιαίτερα παρατηρείται ότι οι κάτοικοι (κυρίως οι γυναίκες) που προτιμούν την πεζοπορία σε μακρινές αποστάσεις επιλέγουν διαδρομές όπου είναι έντονη η παρουσία πρασίνου ή αυτές όπου υπάρχουν καταστήματα. Τέτοιου είδους επιλογές φαίνεται να είναι πιο συχνές σε αυτούς που κατοικούν στον αστικό χώρο παρά σε αυτούς του περιαστικού χώρου που μετακινούνται πεζή μόνο στα πλαίσια του οικισμού τους. Δεν φαίνεται όμως να είναι χαρακτηριστικές όλων των κατοίκων αστικού χώρου που ερωτήθηκαν, μιας και για τις ίδιες περίπου διαδρομές άλλοι χρησιμοποιούν αποκλειστικά το ΙΧ και άλλοι τα πόδια ή το λεωφορείο. Αντίθετα η επιλογή αυτή εκτός του ότι σχετίζεται με ψυχολογικά κριτήρια (βιασύνη, αποτελεσματικότητα, υποχρέωση, στην περίπτωση της χρήσης αυτοκινήτου) έχει να κάνει και με τα λεγόμενα βιωμένα οικοτοπία στο παρελθόν αλλά και τις σύγχρονες αντιλήψεις των ερωτηθέντων σε σχέση με το περιβάλλον. Κάτι τέτοιο θα γίνει πιο κατανοητό στη δεύτερη φάση της εργασίας

κατά την οποία θα διερευνηθεί η σχέση κινητικότητας-αντιληπτικότητας του χώρου με τη βοήθεια του JRS (Παιχνίδι Ανακατασκευής του Χώρου) για την καλύτερη κατανόηση της ταυτότητας των αστικών μετακινήσεων (Ramadier, 2002).

Από τα παραπάνω είναι φανερό ότι υπάρχουν κοινωνικά και τοπικά χαρακτηριστικά που καθορίζουν τις μετακινήσεις. Οι μετακινήσεις αυτές φαίνεται πώς αλληλοτροφοδοτούνται από υπάρχοντες κοινωνικοχωρικούς και οικολογικούς διαχωρισμούς της πόλης που με τη σειρά τους τούς ενισχύουν. Το παραπάνω συμπέρασμα πρέπει όμως να επανεξετασθεί διευρύνοντας το δείγμα της έρευνας με εργαζόμενους χαμηλότερου επιπέδου εκπαίδευσης και γενικά χαμηλότερων εισοδημάτων.

Βιβλιογραφία

Naveh Z., 2000: What is holistic landscape ecology ? A conceptual introduction. *Landscape and Urban Planning*, 50, 2000, 7-26. Elsevier Science B.V.

Pinson D., Despres C., Ramadier T. (coord.), 2006: «La non-accessibilité par l'automobilité, le cas des adolescents et des personnes âgées habitants des banlieues», Rapport ACI, CNRS, 3τόμοι.

Ramadier T., Moser G., 1998: Social legibility, the cognitive map and urban behaviour, *Journal of Environmental Psychology*, vol. 3, 1998, 307-319.

Ramadier, T., 2002: Rapport au quartier, représentation de l'espace et mobilité quotidienne, *Espace et Société*, N°108-109, 111-131.

Ramadier, T., Petropoulou, C., Haniotou, H., Bronner, A-C., Enaux, C., 2007: Mobilité quotidienne et morphologie urbaine: les constantes paysagères des lieux fréquentés et représentés comme indicateurs des valeurs environnementales. In: THERIAULT M., DESROSIERS F. (dir.), *Information Géographique et Dynamiques Urbaines*, Chapitre X, Lavoisier-Hermès, 319-346.

Darques R. 2002: *Salonique au XXe siècle*, CNRS EDITIONS.

Γαργάλης, Καρακώστα, Μαργαριτίδου, 2007: Ο περιαστικός χώρος της Θεσσαλονίκης, εργασία στο μάθημα Στρατηγικός Σχεδιασμός, Μητροπολιτικών Περιοχών ΤΜΧΑ ΑΠΘ.

Καυκαλάς Γ., 1999: Θεσσαλονίκη – μείωση της μονοκεντρικότητας στο πολεοδομικό συγκρότημα και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα, Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ – Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης.

Πετροπούλου Χ., 2004: Οικο-τοπική και κοινωνικο-οικονομική προσέγγιση του αστικού χώρου στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας και του Μεξικού. 7ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο, ΕΓΕ, τ.2, 235-242.

Πετροπούλου Χ., Πάνγκας Ν., 2007: Χωροταξική προσέγγιση του περιαστικού χώρου με βάση την τοπιο-οικοσυστημική θεώρηση: Μια πρόταση τυπολογίας αστικών και περιαστικών οικοτοπιών για τις μεγάλες ελληνικές πόλεις, *Γεωγραφίες*, No 12/ 2007, ΕΞΑΝΤΑΣ, 71-87.

Χαστάογλου Β., 2001: Ο προσφυγικός μετασχηματισμός της Θεσσαλονίκης, στο : Λάβας Γ., Μαρμαράς Μ., Τσιλένης Σ., Χαστάογλου Β., *Η Πόλη στο καλειδοσκόπιο*, Εταιρεία Ιστορίας της Πόλης και της Πολεοδομίας, Ερευνητικό Πανεπιστημιακό Ινστιτούτο Εφηρμοσμένης Επικοινωνίας Πανεπιστημίου Αθηνών, 255-274.

Γοσπονδίνη Α., Μπεριάτος Η., 2006: Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη, *ΚΡΙΤΙΚΗ*, 27-50.