

_περιεχόμενα

1 _ Εισαγωγή1
2 _ Αστική διάχυση1
3 _ Η αστική διάχυση στην Ευρώπη4
4 _ Η αστική διάχυση στις ΗΠΑ8
5 _ Συμπεράσματα / Η αστική διάχυση στον ελληνικό χώρο11
6 _ βιβλιογραφία14

1 _ Εισαγωγή

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας αποτελεί το θέμα της αστικής διάχυσης, όπως αυτό παρουσιάζεται στη βιβλιογραφία και στο διαδίκτυο. Είναι ένα ζήτημα που απασχολεί τη συζήτηση για τον αστικό χώρο, τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική, από όπου μάλιστα ξεκίνησε. Αναφέρεται κυρίως σε μητροπολιτικές περιοχές, αλλά και σε μικρότερες πόλεις, σε διαφορετική βέβαια κλίμακα και με διαφορετικούς όρους. Είναι ένα πολύπλοκο φαινόμενο που σχετίζεται με ζητήματα κοινωνικά, οικονομικά και πολιτικά. Πολλές φορές αναφέρεται στην ελληνική βιβλιογραφία και ως προαστιοποίηση ή περιαστικοποίηση.

Στόχος της εργασίας είναι να διερευνηθεί, μέσα από τη βιβλιογραφία, στα πλαίσια μιας μεταπτυχιακής εργασίας, το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, τα αίτια και τα αποτελέσματά του. Θα γίνει μια προσπάθεια να παρουσιαστούν οι απόψεις για το συγκεκριμένο ζήτημα τόσο στις ΗΠΑ, όπου και πρωτοεμφανίστηκε, όσο και στην Ευρώπη. Μέσα από την πλούσια βιβλιογραφία, ως αντιπροσωπευτικό της συζήτησης στις ΗΠΑ επιλέχθηκε το βιβλίο των Calthorpe P. και Fulton W. «*The regional city. Planning for the end of sprawl*» και συμπληρωματικά το άρθρο «*The Measurement of Suburban Sprawl: An Evaluation*». Για την Ευρώπη, βασικό κείμενο αναφοράς είναι η έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) «*Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*», σε συνδυασμό και με άλλες εκθέσεις που έχουν αναφορές στο ζήτημα. Ένας από τους λόγους που οδήγησαν στην επιλογή των κειμένων αυτών είναι, μεταξύ άλλων, ότι έχουν δημοσιευθεί πρόσφατα, μετά το 2000. Αφού παρουσιαστούν οι σχετικές απόψεις, θα γίνει μια προσπάθεια προσέγγισης του θέματος στην ελληνική πραγματικότητα, ώστε να διαπιστωθεί πώς ορίζεται η αστική διάχυση στην Ελλάδα και ποιες πολιτικές ακολουθούνται σχετικά με το συγκεκριμένο θέμα.

Οι πηγές που θα χρησιμοποιηθούν είναι τόσο η βιβλιογραφία, όσο και το διαδίκτυο, προσπαθώντας πάντα να αξιολογηθεί, όσο είναι εφικτό, η εγκυρότητα της πηγής.

2 _ Αστική διάχυση

Οι μεταλλαγές που συμβαίνουν σήμερα σε παγκόσμιο επίπεδο, θέτουν τον αστικό χώρο στο επίκεντρο των εξελίξεων, όχι όμως πλέον ως μεμονωμένες πόλεις αλλά ως δίκτυα και συστήματα αστικών συγκροτημάτων. Αναφερόμαστε σε «μητροπόλεις» ή «παγκόσμιες πόλεις» στην ανάπτυξη των οποίων καθοριστικό ρόλο παίζουν η οικονομία και το «real estate»¹. Ένα από τα ζητήματα που έχουν προκύψει, μέσα από τις μεταβολές αυτές είναι η «αστική διάχυση», ένα φαινόμενο που δεν είναι νέο, επανέρχεται όμως στη συζήτηση για τον αστικό χώρο.

Αστική διάχυση είναι η επέκταση μιας πόλης και των προαστίων σε όλο και περισσότερο αγροτικό έδαφος στην περιφέρεια μιας αστικής περιοχής. Αυτό περιλαμβάνει τη μετατροπή του ανοιχτού χώρου (αγροτικό έδαφος) σε κτισμένη, ανεπτυγμένη γη με την πάροδο του χρόνου.² Καθώς μια περιοχή αναπτύσσεται η διάχυση υποδηλώνει ότι η αστικοποιημένη περιοχή είναι μεγαλύτερη από ότι θα έπρεπε να ήταν, επειδή μη αναπτυγμένες μεγάλες εκτάσεις γης παραμένουν διάσπαρτες ανάμεσα σε αναπτυγμένες.³ Η ανάπτυξη όμως της πόλης σημαίνει ταυτόχρονα και την ανάγκη για νέες υποδομές και κοινωνικές υπηρεσίες, για νέες μεταφορικές συνδέσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο «*The Measurement of Suburban Sprawl: An Evaluation*» ο όρος αστική διάχυση έχει συνήθως αρνητική σημασία και ορισμένοι τον εξηγούν μέσω του ορισμού, ενώ άλλοι μέσω των αρνητικών του συνεπειών. Μπορεί μάλιστα να

¹ Βλ. Μαντουβάλου, Μαυρίδου, «Αστική διάχυση» - «Νέα Πολεοδομία»: Πρότυπα - εικόνες για το σχεδιασμό της Μητρόπολης..., 2005

² www.sprawlcity.org

³ Richard B. Peiser, "Density and Urban Sprawl" δημοσιευμένο στο www.jstor.org

θεωρηθεί ως ένα ιδιαίτερο είδος προαστιοποίησης.⁴ Αναφέρεται μάλιστα ότι η διάχυση στις ΗΠΑ σήμερα είναι διαφορετική από την ανάπτυξη των προαστίων γύρω από τις ευρωπαϊκές πόλεις ή τις πόλεις της Λατινικής Αμερικής

Στις ΗΠΑ, όπως αναφέρεται στο βιβλίο «The regional city», των Calthorpe και Fulton, τη δεκαετία του 1920 μια ομάδα αρχιτεκτόνων, πολεοδόμων και κοινωνικών ακτιβιστών, προσπάθησαν να ανάγουν την περιφέρεια (region) σε πρωταρχικό στόχο για την αμερικάνικη πολεοδομία, βλέποντας την κρίση των βιομηχανικών πόλεων, και ίδρυσαν το Σύνδεσμο για τον Περιφερειακό Σχεδιασμό της Αμερικής (Regional Planning Association of America – RPA). Έλπιζαν σε νέες πόλεις που θα συνδύαζαν εργασία και κατοικία σε άμεση σχέση με τη φύση και θα δημιουργούσαν ένα δίκτυο αστικών κοινοτήτων που θα περικλείονταν από πράσινες ζώνες και θα ονομαζόταν «regional city». Δυστυχώς η εξέλιξη δεν ήταν η αναμενόμενη και μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η χαμηλής πυκνότητας ανάπτυξη σύντομα κατέλαβε ολόκληρες περιφέρειες και εξαφάνισε την παραδοσιακή διάκριση σε πόλεις, προάστια και ύπαιθρο.



Εικόνες 1,2. Χιουμοριστικά σκίτσα που όμως εύγλωττα αποτυπώνουν τα χαρακτηριστικά και τις συνέπειες της αστικής διάχυσης. (Πηγές: εικόνα 1:urbanhabitat.com, εικόνα 2: geographypages.co.uk)

Στην Ευρώπη, σύμφωνα με το κείμενο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) «Urban Sprawl in Europe. The ignored challenge», μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η αστική ανάπτυξη από την αστικοποίηση πέρασε στην προαστιοποίηση, ενώ σήμερα μιλάμε για επαναστικοποίηση. Ιστορικά η ανάπτυξη των πόλεων σχετιζόταν με την αύξηση του πληθυσμού. Η ανάπτυξη όμως της σύγχρονης πόλης καθοδηγείται από ένα πλήθος άλλων παραγόντων, εκτός της πληθυσμιακής αύξησης, όπως η προτίμηση στις μονοκατοικίες, η αύξηση της χρήσης του αυτοκινήτου, οι εμπορικές επενδύσεις και η αποτελεσματικότητα των πολιτικών χρήσεων γης σε όλα τα επίπεδα. Η αστική διάχυση λοιπόν εμφανίζεται στην Ευρώπη τα τελευταία 50 χρόνια, κυρίως σε περιοχές με υψηλή πυκνότητα πληθυσμού και οικονομική δραστηριότητα ή σε περιοχές με ταχεία οικονομική ανάπτυξη.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, οι παράγοντες που σχετίζονται με το φαινόμενο της αστικής διάχυσης είναι οικονομικοί και κοινωνικοί και σίγουρα παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις, καθώς το φαινόμενο εξελίσσεται στην πάροδο του χρόνου, αλλά και από τόπο σε τόπο. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας σήμερα σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των τεχνολογιών πληροφόρησης και επικοινωνίας αναπόφευκτα οδηγεί σε χωρική κατανομή του πληθυσμού και της εργασίας. Οι υψηλές τιμές της γης στα κέντρα των πόλεων οδηγούν τους επενδυτές στην περιφέρεια, όπου η τιμή της αγροτικής γης είναι πολύ χαμηλότερη. Ταυτόχρονα τα κέντρα έχουν υποβαθμιστεί. Η μόλυνση, η έλλειψη ελεύθερων χώρων, τα παλιά κτίρια, η αύξηση της εγκληματικότητας οδηγούν τις νέες οικογένειες στην αναζήτηση καλύτερων συνθηκών ζωής στα προάστια, κάτι που συνδυάζεται και με την αύξηση της ιδιοκτησίας αυτοκινήτου, τις χαμηλές (παλαιότερα)

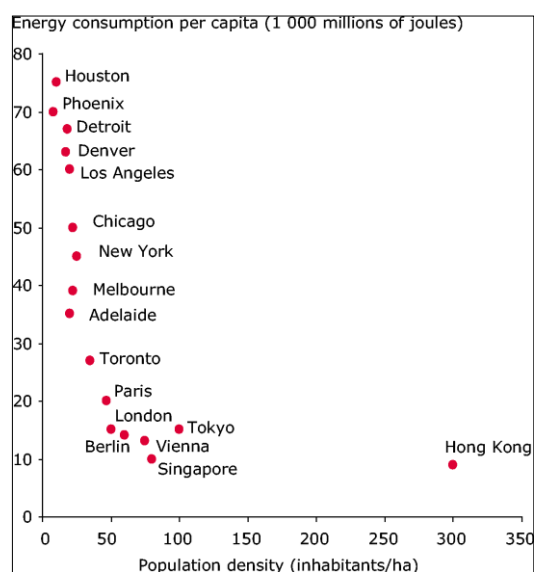
⁴ Downs, A. 1997. "The Challenge of Our Declining Big Cities." *Housing Policy Debate* 8, 359-408, αναφορά στο *The Measurement of Suburban Sprawl: An Evaluation*

τιμές των καυσίμων και την κατασκευή νέων δρόμων, τη στιγμή που οι δημόσιες συγκοινωνίες υποβαθμίζονται. Βέβαια η ιδιοκτησία μιας μονοκατοικίας είναι και το πρότυπο που προβάλλεται από την αγορά, όπως και η ιδιοκτησία δεύτερης κατοικίας, κοντά στη φύση και σε μικρή απόσταση από την πόλη, ως μια καλή επένδυση.

Κύρια χαρακτηριστικά της αστικής διάχυσης είναι οι χαμηλές πυκνότητες και η εξάρτηση από το Ι.Χ. αυτοκίνητο για τις καθημερινές μετακινήσεις. Τα αποτελέσματα του φαινομένου, άμεσα και έμμεσα, είναι σήμερα πλέον ορατά και είναι ιδίως κοινωνικο-οικονομικά και περιβαλλοντικά. Αυτός είναι άλλωστε και ο λόγος που είναι έντονη η ανάγκη για αντιμετώπιση και περιορισμό του προβλήματος κάτι που εκφράζεται στη βιβλιογραφία αλλά και στο διαδίκτυο, με πολλές ιστοσελίδες οργανώσεων, κυρίως από τις ΗΠΑ, ενάντια στην αστική διάχυση. Στις ΗΠΑ το 1/3 των Αμερικανών ζει στις 20 μεγαλύτερες μητροπολιτικές περιοχές, και στην Ευρώπη το 75 % του πληθυσμού ζει σε αστικές περιοχές, ενώ το 2020 υπολογίζεται ότι το ποσοστό θα είναι 80 %.

Η γη είναι ένας φυσικός πόρος μη ανανεώσιμος. Η διαρκής και ανεξέλεγκτη ανάπτυξη της περιφέρειας των πόλεων γίνεται εις βάρος του αγροτικού και φυσικού τοπίου και είναι πολύ δύσκολα αναστρέψιμη. Άλλωστε η αγροτική γη, δεν μπορεί παρά να υποχωρήσει στην αύξηση των τιμών που δημιουργείται από την εξάπλωση των αστικών περιοχών. Ταυτόχρονα απαιτείται η κατανάλωση σημαντικής ποσότητας πρώτων υλών, ενώ η ποιότητα του εδάφους και του υδροφόρου ορίζοντα υποβαθμίζεται σημαντικά και επιβαρύνει την ποιότητα ζωής των κατοίκων αλλά και την κατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος. Ιδιαίτερα σημαντικό βέβαια είναι το γεγονός ότι η διάχυση απειλεί και προστατευόμενα οικοσυστήματα σε ορεινούς όγκους και παραθαλάσσιες περιοχές.

Το φαινόμενο της διάχυσης συνεπάγεται επίσης αυξημένη κατανάλωση ενέργειας. (πίνακας 1). Οι χαμηλές πυκνότητες έχει αποδειχθεί, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος⁵, ότι σχετίζονται με το ζήτημα αυτό, αλλά το ίδιο συμβαίνει και με τη συχνή χρήση του αυτοκινήτου και τη γενικότερη ανάπτυξη των απαραίτητων μεταφορικών υποδομών. Ο μεγάλος αριθμός μεταφορών που απαιτούνται έχει όμως και άλλο ένα αρνητικό επακόλουθο, την αύξηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) στην ατμόσφαιρα και γενικότερα τη μόλυνση του αέρα. Αυτό μάλιστα είναι και ένα σημαντικό κίνητρο σύμφωνα με τους Calthorpe και Fulton για αρκετές μητροπολιτικές περιοχές στις ΗΠΑ, ώστε να ελέγξουν την περιφερειακή τους ανάπτυξη⁶. Χρειάζεται βέβαια να αναφερθεί ότι τα φαινόμενα αυτά σχετίζονται άμεσα με το φαινόμενο του θερμοκηπίου και την κλιματική αλλαγή.



Πίνακας 1. Η κατανάλωση ενέργειας σε σχέση με την πληθυσμιακή πυκνότητα (πηγή: European Commission, European Environment Agency, *Urban Sprawl in Europe. The ignored challenge*, EEA Copenhagen 2006)

Σε κοινωνικο-οικονομικό επίπεδο, η αστική διάχυση έχει οδηγήσει σε έντονο διαχωρισμό όχι μόνο των χρήσεων, αλλά και των κατοίκων ανάλογα με το εισόδημα. Τα προάστια απευθύνονται κυρίως σε οικογένειες των μεσαίων και ανώτερων στρωμάτων που έχουν τη δυνατότητα να ανταπεξέλθουν στο συγκεκριμένο τρόπο ζωής και σίγουρα

⁵ EEA, *Urban Sprawl in Europe. The ignored challenge*, σελ.29, μετάφραση δική μου

⁶ Calthorpe P., Fulton W., *The regional city. Planning for the end of sprawl*, σελ. 23, μετάφραση δική μου

είναι ιδιοκτήτες ενός ή και περισσότερων αυτοκινήτων, αποκλείοντας έτσι κοινωνικές ομάδες όπως οι νέοι και οι ηλικιωμένοι. Η κοινωνική πόλωση αυξάνεται, τα κέντρα των πόλεων υποβαθμίζονται και επιλέγονται ως τόπος κατοικίας από νέους, ηλικιωμένους, άνεργους και μετανάστες. Παράλληλα ο χρόνος που δαπανάται στις μετακινήσεις, και το γεγονός ότι οι μετακινήσεις αυτές γίνονται μέσα σε ένα αυτοκίνητο, περιορίζει το χρόνο για κοινωνικές επαφές. Από οικονομικής άποψης η διάχυση των πόλεων κοστίζει, καθώς καθημερινά χρειάζεται να διανύονται μεγάλες αποστάσεις, αλλά και απαιτείται η κατασκευή μεταφορικών και κοινωνικών υποδομών, ενώ είναι δύσκολη η ανάπτυξη ενός δικτύου δημόσιων μεταφορών για τόσο χαμηλές πυκνότητες.

Καθώς λοιπόν οι συνέπειες της αστικής διάχυσης γίνονται εντονότερες, με την πάροδο των χρόνων γίνονται προσπάθειες ώστε να διατυπωθούν προτάσεις για την αντιμετώπιση του φαινομένου, τόσο στις ΗΠΑ, όσο και στην Ευρώπη. Η αρθρογραφία στο διαδίκτυο είναι πλούσια, ενώ περιβαλλοντικές ομάδες, όπως το Sierra Club, ασχολούνται με το ζήτημα, ενώ στην Ευρώπη ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος έχει δημοσιεύσει σημαντικό αριθμό εκθέσεων που αφορούν την ανάπτυξη των πόλεων, αλλά και συγκεκριμένα το θέμα της αστικής διάχυσης. Στη συνέχεια θα δούμε αναλυτικότερα ορισμένες απόψεις για την αντιμετώπιση του φαινομένου, όπως αυτές παρουσιάζονται στην Ευρώπη και στην Αμερική.

3 _ Η αστική διάχυση στην Ευρώπη

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) είναι ένας οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει ως στόχο την παροχή έγκυρης, ανεξάρτητης πληροφόρησης για το περιβάλλον. Ο Οργανισμός αποτελεί την κύρια πηγή πληροφόρησης για όσους συμμετέχουν στην ανάπτυξη, υιοθέτηση, εφαρμογή και αξιολόγηση της περιβαλλοντικής πολιτικής, και για το ευρύ κοινό, και αριθμεί 32 χώρες μέλη. Παρέχει ευρύ φάσμα πληροφοριών και αξιολογήσεων, το οποίο καλύπτει την κατάσταση του περιβάλλοντος και τις διαγραφόμενες τάσεις μέσα σε αυτό, τις πιέσεις που ασκούνται στο περιβάλλον, καθώς και τις οικονομικές και κοινωνικές κινητήριες δυνάμεις που τις ασκούν. Επίσης, ο Οργανισμός ασχολείται με την ανάπτυξη σεναρίων, την αξιολόγηση των πολιτικών και τη διασφάλιση της ποιότητας των δεδομένων, ενώ παράλληλα συντονίζει το ευρωπαϊκό δίκτυο πληροφοριών και παρατηρήσεων για το περιβάλλον (EIONET). Ο Οργανισμός αναπτύσσει δραστηριότητα σε τέσσερις κύριους θεματικούς τομείς:

- αντιμετώπιση της μεταβολής του κλίματος,
- αντιμετώπιση της απώλειας της βιοποικιλότητας και κατανόηση των χωρικών μεταβολών,
- προστασία της ανθρώπινης υγείας και της ποιότητας ζωής,
- χρήση και διαχείριση των φυσικών πόρων και αποβλήτων.⁷

Στα πλαίσια αυτά ασχολείται και με το αστικό περιβάλλον. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται: Η βιώσιμη αστική ανάπτυξη κατέχει περίοπτη θέση στις πολιτικές της ΕΕ για το περιβάλλον, την περιφερειακή ανάπτυξη, την υγεία και τις μεταφορές. Οι πόλεις τίθενται στο στόχαστρο και από τη νομοθεσία, όπως οι οδηγίες για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και τον περιβαλλοντικό θόρυβο. Με τις πολιτικές της η ΕΕ αποσκοπεί στην ενίσχυση των αρμοδιοτήτων των πόλεων, βάσει της αρχής της επικουρικότητας, η οποία απαιτεί το χειρισμό των θεμάτων από το κατώτερο αρμόδιο επίπεδο.⁸ Έχει δημοσιεύσει μάλιστα ένα σημαντικό αριθμό εκθέσεων που ασχολούνται με τις ευρωπαϊκές πόλεις όπως «Towards an urban atlas» (2002), «Urban sprawl in Europe - The ignored challenge», (2006), «Ensuring quality of life in Europe's cities and towns (2009)» κτλ. Γίνεται λοιπόν σαφές ότι τα ζητήματα που σχετίζονται με τις πόλεις και την ανάπτυξη τους απασχολούν τη συζήτηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

⁷ www.eea.europa.eu/el

⁸ Οπ.7

Στην έκθεση του 2002 «*Towards an urban atlas*», γίνεται αναφορά στις γενικότερες πολιτικές, εκθέσεις και αναφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και των Ηνωμένων Εθνών, που, από τις αρχές τις δεκαετίας του 1990, ασχολούνται με χωρικά ζητήματα. Η βιώσιμη ανάπτυξη, το «σύνθημα» της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δε σημαίνει μόνο την περιβαλλοντική και οικονομική ανάπτυξη που διατηρεί τους υπάρχοντες φυσικούς πόρους για τις επόμενες γενιές, αλλά και την ισορροπημένη χωρική ανάπτυξη. Αναφέρονται μάλιστα οι τέσσερις δυνατότητες ανάπτυξης των αστικών συγκροτημάτων, όπως αυτές περιγράφονται από το Νίβολα: η ανάπτυξη προς τα μέσα, στους κενούς χώρους της πόλης, προς τα πάνω, αυξάνοντας το ύψος των κτηρίων, προς τα έξω, με τη διάχυση και προς τα κάτω, με την υπόγεια ανάπτυξη.⁹ Στα πλαίσια αυτά, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος θεωρεί την αστική διάχυση ως ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα, ιδιαίτερα πολύπλοκο καθώς επηρεάζεται από τις γεωγραφικές, δημογραφικές και οικονομικές συνθήκες.

Το 2006 ακολουθεί η έκθεση «*Urban sprawl in Europe - The ignored challenge*» που επικεντρώνεται στο ζήτημα της αστικής διάχυσης, και στη μορφή του φαινομένου στον ευρωπαϊκό χώρο. Θεωρεί μάλιστα το συγκεκριμένο πρόβλημα ως την κυριότερη πρόκληση που αντιμετωπίζει ο Ευρωπαϊκός αστικός χώρος σήμερα. Παρόλο που οι Ευρωπαϊκές πόλεις ήταν παραδοσιακά περισσότερο συνεκτικές από τις Αμερικάνικες, από τα μέσα της δεκαετίας του '50 άρχισαν να εξαπλώνονται, χωρίς να περιορίζεται το φαινόμενο αυτό μέχρι σήμερα.

Από τις ευρωπαϊκές πόλεις που χρησιμοποιούνται ως παραδείγματα για τη συγκεκριμένη έκθεση, εξάγονται κάποια γενικότερα συμπεράσματα. Στις πόλεις της νότιας Ευρώπης (Ηράκλειο, Παλέρμο, Μασσαλία κτλ) η αστικοποίηση έγινε με πιο αργούς ρυθμούς, οπότε ήταν αρκετά συμπαγείς, μέχρι πρόσφατα, όταν εμφανίστηκε και σε αυτές το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, που αναπτύσσεται με ραγδαίους ρυθμούς. Αντίστοιχη είναι η κατάσταση και στις πόλεις των πρώην σοσιαλιστικών κρατών της ανατολικής και κεντρικής Ευρώπης (Μπρατισλάβα, Πράγα, κτλ). Εκεί βέβαια η συνεκτικότητα των πόλεων σχετίζεται με ιστορικούς και πολιτικούς λόγους. Οι πόλεις της βόρειας και δυτικής Ευρώπης (Ελσίνκι, Κοπεγχάγη, Δουβλίνο κτλ), επηρεάστηκαν από τις ιδέες των κηπουπόλεων και των λιγότερο συμπαγών προαστίων με τα αποτελέσματα σήμερα να είναι εμφανή. Ξεχωριστή περίπτωση αποτελούν μικρές και μεσαιές πόλεις στη Βόρειο Ιταλία, όπου το φαινόμενο της αστικής διάχυσης παρατηρείται εδώ και πολλά χρόνια, ενώ οι περιοχές που επιβαρύνονται ιδιαίτερα είναι οι παραθαλάσσιες, αλλά και οι ορεινές.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος τονίζει ότι οι αιτίες πολλών περιβαλλοντικών προβλημάτων που έχουν συνέπειες στην ευρωπαϊκό αστικό χώρο, προέρχονται εκτός του αστικού χώρου όπου παρατηρούνται αλλαγές. Η παγκόσμια οικονομία της αγοράς, τα διευρωπαϊκά δίκτυα κυκλοφορίας, οι, μεγάλης κλίμακας, δημογραφικές και κοινωνικο – οικονομικές αλλαγές, η διασυνοριακή ρύπανση καθώς και οι διαφορές στους μηχανισμούς σχεδιασμού του χώρου σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο είναι τα κύρια αίτια των αλλαγών και των πιέσεων στις αστικές περιοχές, αλλά και από αυτές προς τον περιαστικό χώρο. Μπορεί λοιπόν η πόλη να είναι το κέντρο των κοινωνικο – οικονομικών δραστηριοτήτων, δεν μπορεί όμως να αντιμετωπίζεται ανεξάρτητα από όσα διαδραματίζονται έξω από τα όρια της, ενώ γίνονται όλο και περισσότερο εμφανείς οι συνδέσεις ανάμεσα στις αστικές και τις αγροτικές περιοχές.

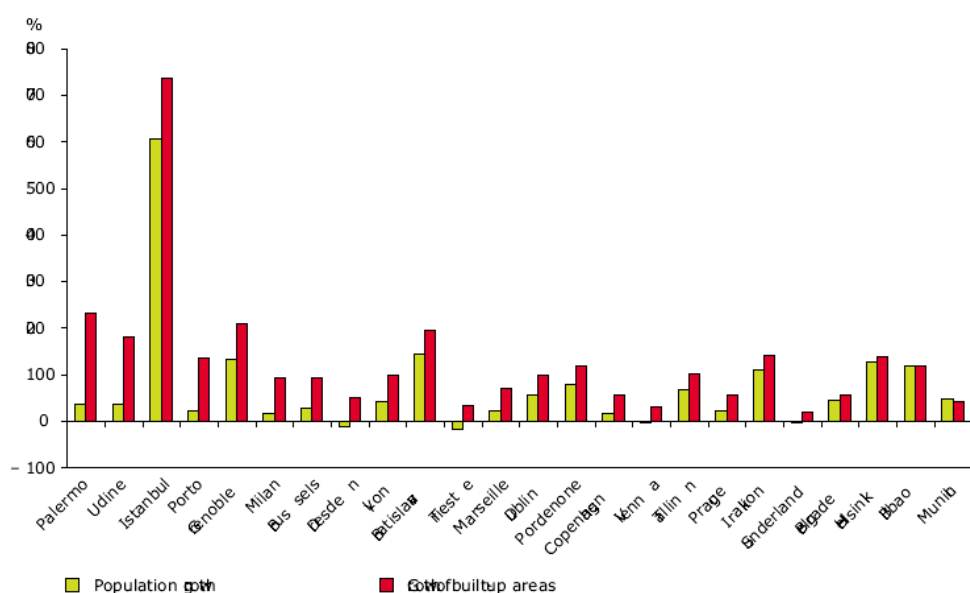
Καθώς λοιπόν οι αστικές περιοχές αυξάνονται δυσανάλογα σε σχέση με την πληθυσμιακή αύξηση (πίνακας 2), ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος επισημαίνει την ανάγκη για πολιτικές και εργαλεία με στόχο τον περιορισμό της εξάπλωσης του αστικού χώρου.

⁹ Nivola P.S., *Laws of the landscape. How policies shape cities in Europe and America*, αναφορά στο

Σύμφωνα λοιπόν με την έκθεση η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να παίξει ηγετικό ρόλο στην αντιμετώπιση της αστικής διάχυσης καθορίζοντας τους σχεδιασμούς που θα γίνονται σε τοπικό επίπεδο και τους σχεδιασμούς που θα γίνονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο διαχωρισμός αυτός είναι πολύ σημαντικός, αφού πρωταρχική ευθύνη για τη διαχείριση των πόλεων έχουν οι τοπικές και περιφερειακές αρχές, αλλά οι στρατηγικές εξαρτώνται από τη συνοχή των τοπικών, περιφερειακών και εθνικών συνθηκών που αναδιαμορφώνονται διαρκώς από τη χωρική ανάπτυξη της Ευρώπης.

Δίνεται ιδιαίτερη σημασία στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων, καθώς χρειάζεται να πραγματοποιείται στο καταλληλότερο επίπεδο, και να εξασφαλίζεται ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται σε περιφερειακή και τοπική κλίμακα είναι συνεπείς προς ένα ευρύτερο σύνολο αρχών για βιώσιμη εδαφική ανάπτυξη σε ολόκληρη την ΕΕ. Η αστική διάσταση μάλιστα καλό είναι να υπάρχει σε όλες τις πολιτικές, ώστε να αντιμετωπιστεί ένα τόσο σύνθετο φαινόμενο, όπως η αστική διάχυση.

Figure 4 Population growth and the growth of built-up areas (mid-1950s to late 1990s), selected European cities



Source: MOLAND (JRC) and Kasanko et al., 2006.

Πίνακας 2. Η αύξηση του πληθυσμού σε σχέση με την αύξηση των χτισμένων περιοχών σε Ευρωπαϊκές πόλεις από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1990. Παρατηρούμε πόσο δυσανάλογα αυξάνονται τα δύο αυτά μεγέθη σε ορισμένες πόλεις. (πηγή: European Commission, European Environment Agency, *Urban Sprawl in Europe. The ignored challenge*, EEA Copenhagen 2006)

Επίσης, μία από τις βασικές επιδιώξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η σύνδεση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής με την εδαφική συνοχή. Μακροπρόθεσμος στόχος είναι η δημιουργία ενός πολυκεντρικού συστήματος, στο οποίο οι διάφορες περιοχές θα αλληλοσυμπληρώνονται, θεωρώντας το μοντέλο αυτό περισσότερο αποτελεσματικό και βιώσιμο. Στην έκθεση τονίζεται ότι οι πόλεις έως τώρα ξετάζονται ως μεμονωμένες οντότητες, ενώ στην πραγματικότητα η επιρροή τους ξεπερνάει τα όρια τους και περιλαμβάνει την ευρύτερη περιφέρεια. Στο πλαίσιο αυτό γίνονται ορισμένες προτάσεις για την αντιμετώπιση της αστικής διάχυσης, αλλά ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος δεν δέχεται απόλυτα την ιδέα της συμπαγούς πόλης. Θεωρεί ότι παρόλο που έχουν εξεταστεί οι τρόποι που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στο μοντέλο της συνεκτικής πόλης υπάρχουν ακόμα σημεία που δεν έχουν προσδιοριστεί ακριβώς, και είναι αβέβαιες οι επιπτώσεις στους τομείς της κοινωνίας, της οικονομίας και της οικολογίας.

Οι βασικές αρχές για την αντιμετώπιση της αστικής διάχυσης σχετίζονται με τις βασικές αρχές που προτείνει η Λευκή Βίβλος για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης: την πολιτική συνοχής, την ανταπόκριση στις τοπικές συνθήκες και την συνεργασία στη χάραξη πολιτικών. Με βάση αυτούς τους γενικούς άξονες ακολουθούν προτάσεις που απευθύνονται συγκεκριμένα στο ζήτημα της αστικής διάχυσης:

- Συντονισμός των πολιτικών για τις χρήσεις γης και τις επενδύσεις και πρωτοβουλίες για να γίνουν οι αστικές περιοχές και τα κέντρα των πόλεων ελκυστικά.
- Επενδύσεις για τη συμμόρφωση με τις ευρωπαϊκές πολιτικές σε ζητήματα που σχετίζονται με τη μόλυνση του αέρα, τη διαχείριση των αποβλήτων, την ποιότητα των υδάτων και του αέρα, τις δημόσιες μεταφορές, ώστε να αποφευχθεί η αστική διάχυση.
- Συγχρηματοδότηση των δραστηριοτήτων στο πλαίσιο των διαρθρωτικών ταμείων όταν αφορούν ζητήματα που σχετίζονται με την αστική διάχυση και την ποιότητα του περιβάλλοντος στις αστικές περιοχές.
- Πολιτικές για την αποκατάσταση των εγκαταλελειμμένων περιοχών και των δημόσιων χώρων, που θα συμβάλλουν στη δημιουργία περισσότερο συνεκτικών αστικών δομών.
- Πολιτικές για την αποφυγή της χρήσης των φυσικών περιοχών και για τον περιορισμό της εξάπλωσης του αστικού χώρου.
- Κινητοποίηση των βασικών ιδιωτικών φορέων και των τοπικών αρχών και συμμετοχή τους στο προγραμματισμό, στην εφαρμογή και στην αξιολόγηση της αστικής ανάπτυξης.
- Συνεργασία ανάμεσα στις αστικές και τις περιφερειακές αρχές με στόχο την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης.

Ιδιαίτερα κρίσιμο θέμα, όπως προκύπτει από την έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, είναι η επιτυχία των τοπικών δράσεων ώστε να περιοριστεί η εξάπλωση των πόλεων. Στα πλαίσια λοιπόν, της ανάγκης άσκησης πολιτικών και πρακτικών από τις τοπικές αρχές για την επιτυχή αντιμετώπιση της διάχυσης, στην έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, γίνεται αναφορά στο παράδειγμα του Μονάχου. Η πόλη αυτή κατάφερε να παραμείνει ιδιαίτερα συνεκτική εξαιτίας μιας σειράς πολιτικών και δράσεων μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, που σχετίζονταν με την αναβίωση του ιστορικού κέντρου, τον ενιαίο αστικό σχεδιασμό, όχι μόνο για πολεοδομικά θέματα, αλλά και για κοινωνικά, οικονομικά και πολιτικά, και βασικές αρχές τη μίξη των χρήσεων, τη διατήρηση περιοχών πρασίνου και τη βελτίωση των δημόσιων μεταφορών, με παράλληλη ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου.

Αυτό που ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος τονίζει κλείνοντας την έκθεση του είναι ότι οι αποφάσεις για την αστική ανάπτυξη είναι σκόπιμο να λαμβάνονται από τις τοπικές αρχές, με βάση όμως τις προϋποθέσεις που ορίζονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, στα πλαίσια της πολιτικής της εδαφικής συνοχής.

4 _ Η αστική διάχυση στις ΗΠΑ

Η συζήτηση για την αστική διάχυση στις ΗΠΑ θα παρουσιαστεί, κατά κύριο λόγο, μέσα από το βιβλίο των Calthorpe P. και Fulton W. «*The regional city. Planning for the end of sprawl*». Στο πρώτο κεφάλαιο οι συγγραφείς κάνουν μια προσπάθεια να επαναδιαπραγματευθούν την προαστιοποίηση (regionalism), θεωρώντας ότι οι περιφερειακές πόλεις (regional cities) προσφέρουν την κατάλληλη κλίμακα για να αντιμετωπιστούν τα οικονομικά, οικολογικά και κοινωνικά προβλήματα. Οραματίζονται ένα συνολικό, περιφερειακό σχεδιασμό σαν το συνθετικό στοιχείο που θα συνδέσει οικονομία, οικολογία, κοινωνική πολιτική και αισθητική. Παρόλα αυτά κρίνουν τον τρόπο που αναπτύχθηκαν οι περιφερειακές πόλεις – προάστια και αναγνωρίζουν τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν. Όπως αναφέρθηκε, ο Σύνδεσμος για τον Περιφερειακό Σχεδιασμό της Αμερικής (RPAA) από το 1920, προσδοκούσε ότι η ανάπτυξη των προαστίων θα οδηγούσε σε νέες πόλεις, που θα συνδυάζουν εργασία και κατοικία κοντά στη φύση και σε ιδανικές συνθήκες, μακριά από τις υποβαθμισμένο περιβάλλον των μολυσμένων και κοινωνικά υποβαθμισμένων παλιών πόλεων. Η εξέλιξη όμως, μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ήταν διαφορετική καθώς τα προάστια εξαπλώθηκαν, οι πόλεις επεκτάθηκαν με χαμηλές πυκνότητες και ο παραδοσιακός διαχωρισμός σε πόλη, προάστιο και ύπαιθρο εξαλείφθηκε, δημιουργώντας μια πόλη χωρίς όρια και χωρίς να είναι στην ουσία «πόλη».

Οι Calthorpe και Fulton επιδιώκουν να αναβιώσουν τις ελπίδες και τα οράματα του RPAA, μαθαίνοντας όμως από τα λάθη που έγιναν. Δεν απαξιώνουν τα κέντρα των πόλεων, όπως γινόταν το 1920, αλλά αναγνωρίζουν το σημαντικό ρόλο ενός εύρωστου κέντρου και αναζητούν τρόπους για την αναγέννηση του, ως τμήμα όμως μια ευρύτερης στρατηγικής για την πόλη και τα προάστια. Επιπλέον απορρίπτουν την ιδέα των νέων πόλεων και αντιπροτείνουν τον επανασχεδιασμό των προαστίων, την αναβάθμιση της δομής τους, τη μίξη χρήσεων στις γειτονιές και τη δημιουργία δημόσιων χώρων. Στόχος τους είναι να διατηρήσουν τις βασικές αρχές αστικού σχεδιασμού οι οποίες δημιουργούν μέρη όπου υπάρχει η ανθρώπινη κλίμακα, μπορεί κανείς να περπατήσει, ποικίλλουν σε πληθυσμό και χρήσεις και οργανώνονται γύρω από ουσιαστικούς δημόσιους χώρους. Ο Calthorpe προσανατολίζεται σε μια ανάπτυξη γύρω από ένα σύστημα ελαφρών μέσων σταθερής τροχιάς, όπου η κάθε στάση γίνεται το κέντρο της νέας πόλης, που συνδυάζει κατοικία, εργασία και εμπόριο όλα σε απόσταση που μπορεί ο κάτοικος να περπατήσει. Με αυτόν τον τρόπο μπορεί να αποφευχθεί η χωρίς όρια διάχυση εξαιτίας της ανάπτυξης που βασίζεται στη χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου.

Σε προηγούμενο κεφάλαιο δόθηκε ο ορισμός για τον όρο «αστική διάχυση». Σύμφωνα με τους Calthorpe και Fulton είναι ένα μοντέλο ανάπτυξης που ανήκει στο παρελθόν και ήταν μια μεταπολεμική στρατηγική για στέγαση της αναπτυσσόμενης μεσαίας τάξης σε περιοχές χαμηλής πυκνότητας που συνδέονται με το αυτοκίνητο. Παρείχε οικονομικά προσιτές μονοκατοικίες, χαμηλή εγκληματικότητα, ελεύθερο χώρο και ελεύθερη πρόσβαση για το αυτοκίνητο. Σήμερα τα σπίτια είναι απομακρυσμένα και πιο ακριβά, το έγκλημα εξαπλώνεται, ο ελεύθερος χώρος υποχωρεί και τα αυτοκίνητα καθυστερούν στην κίνηση. Η διάχυση σήμερα φαίνεται ξεπερασμένη.¹⁰ Επισημαίνουν ότι η μεταλλαγή των πόλεων, ιδίως το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα επηρέασε την ταυτότητα και την κοινωνία. Μετατραπήκαμε από μια χώρα χωριών και πόλεων σε μια χώρα υποδιαιρέσεων, mall και πάρκων γραφείων. Εξαπλωθήκαμε γεωγραφικά πέρα από κάθε αναλογία προς την πληθυσμιακή μας αύξηση. Κατασκευάσαμε ένα μεταφορικό σύστημα που κυριαρχείται από το αυτοκίνητο σε ένα τοπίο σχεδιασμένο για αυτό. Γίναμε περισσότερο μια οικονομία αποκεντρωμένων υπηρεσιών, παρά μια αστική βιομηχανική οικονομία.¹¹

¹⁰ Calthorpe P., Fulton W., *The regional city. Planning for the end of sprawl*, σελ. 2, μετάφραση δική μου

¹¹ Οπ.10, σελ. 3, μετάφραση δική μου

Αφού λοιπόν αναφέρονται στο τέλος της διάχυσης, περιγράφουν τρία φαινόμενα που συσχετίζονται. Την εμφάνιση της περιφερειοποίησης (regionalism), την ωρίμανση των προαστίων και την αναβίωση των παλιών αστικών γειτονιών.

Όλο και περισσότερο, όπως τονίζουν, ζούμε σε ένα σύνολο πόλεων και προαστίων, σε μια μητροπολιτική κοινότητα. Οι συγγραφείς πιστεύουν ότι αυτό που χρειάζεται είναι μια, νέας δομής, περιφέρεια που θα μοιάζει με «αστερισμό» και όχι με ηλιακό «σύστημα» και θα είναι ένας συνδυασμός δικτύων κοινοτήτων, ελεύθερων χώρων, οικονομικών συστημάτων και πολιτισμών και όχι μια επιστροφή σε παλαιότερες απόψεις όπως αυτή της κεντρικής πόλης ή των αποκεντρωμένων κηπουπόλεων. Την πρόταση αυτή ονομάζουν Regional City (περιφερειακή πόλη).¹²

Παράλληλα με την εμφάνιση της περιφέρειας, τα προάστια φθάνουν σε ένα μεταβατικό στάδιο, αφού έχουν αναπτυχθεί τόσο πολύ και χωρίς συνοχή που πλέον δεν παρέχουν την ποιότητα που επιθυμούν οι κάτοικοι τους. Η ωρίμανση, όπως την αναφέρουν οι Calthorpe και Fulton, θα επιτευχθεί επανακατασκευάζοντας τις εμπορικές «λωρίδες» και γενικότερα τις περιοχές εκείνες που περισσότερο χωρίζουν παρά συνδέουν τα προάστια, εισάγοντας δημόσιους χώρους. Στόχος των επεμβάσεων αυτών είναι να διαμορφωθούν προάστια όπου δεν θα κυριαρχεί η κλίμακα του αυτοκινήτου, αλλά οι κλίμακα και οι ανάγκες των ανθρώπων.

Οι ίδιες αρχές θα μπορούσαν να συμβάλλουν και στην αναβίωση των παλιών γειτονιών. Η επιστροφή στις βασικές αρχές του πολεοδομικού σχεδιασμού, την ποικιλία χρήσεων, την ανθρώπινη κλίμακα, μπορούν να αναστρέψουν το κλίμα στις, μέχρι τώρα, υποβαθμισμένες και ελλιπώς σχεδιασμένες κεντρικές περιοχές. Αυτό που βέβαια τονίζουν οι συγγραφείς είναι ότι τα προβλήματα όπως η φτώχεια, η εγκληματικότητα, ο κοινωνικός διαχωρισμός, τόσο στα κέντρα των πόλεων όσο και στα προάστια, δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπιστούν, ούτε απλά ούτε σύντομα, καθώς σχετίζονται με ευρύτερα κοινωνικά ζητήματα. Χρειάζεται λοιπόν ο συνδυασμός του αστικού σχεδιασμού με προσδευτικές περιφερειακές πολιτικές, όπως τις ονομάζουν, για να αναγεννηθούν οι πόλεις. Σημαντικά βήματα στην κατεύθυνση αυτή θεωρούν το θέμα της κατοικίας και των μεταφορών υπέρ των οικονομικά ασθενών ομάδων, αλλά και της εκπαίδευσης τόσο των παιδιών, όσο και των ενηλίκων

Αυτό που προτείνουν και αναζητούν, όπως τονίζουν και οι Calthorpe και Fulton, δεν είναι κάτι νέο. Η λύση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι πόλεις, βρίσκεται στην προσπάθεια να αποκτήσουν οι κεντρικές γειτονίες και τα προάστια, αστικό χαρακτήρα, τόσο μέσα από την πυκνότητα των κτηρίων, αλλά κυρίως μέσα από το συνδυασμό κοινόχρηστων χώρων, ζωντανών δρόμων και ποικιλίας δραστηριοτήτων. Οι χώροι αυτοί, τα τελευταία πενήντα χρόνια είχαν αγνοηθεί ή είχαν αποδοθεί στο αυτοκίνητο, κάτι που αποδίδεται στην άρνηση του Μοντερνισμού για την πόλη. Στα πλαίσια αυτά περιβαλλοντικές ομάδες και ακτιβιστές κινητοποιούνται εναντίων της αστικής διάχυσης και υπέρ της αναβίωσης των αστικών γειτονιών. Αναφέρουν μάλιστα την ομάδα που ονομάζεται Συμβούλιο για τη Νέα Πολεοδομία (Congress for New Urbanism) και είναι υπέρμαχος του «καλού» αστικού σχεδιασμού στην κλίμακα της περιφέρειας, της γειτονιάς και του κτηρίου.

Η Νέα Πολεοδομία, σύμφωνα με τους Calthorpe και Fulton, εμφανίστηκε το 1993. Πρόκειται για μια κίνηση ενάντια στην αστική διάχυση, που θεωρεί το φυσικό σχεδιασμό, κρίσιμο για το μέλλον των κοινοτήτων, και στρέφει την προσοχή σε αυτόν. Παράλληλα αναγνωρίζει τη σημασία των οικονομικών, κοινωνικών, πολιτικών ζητημάτων, αλλά υποστηρίζει ότι μόνο τα χρήματα και τα πολιτικά προγράμματα δεν είναι δυνατόν να λύσουν τα προβλήματα, χωρίς τον κατάλληλο σχεδιασμό. Είναι μια προσπάθεια να εφαρμοστούν οι παλιές αρχές της πολεοδομίας (ποικιλία χρήσεων,

¹² Ο τρόπος που περιγράφουν τη νέα αυτή πόλη θυμίζει τον όρο «Μητροπολιτικό Αρχιπέλαγος» όπως εμφανίζεται στο άρθρο των Μαντουβάλου, Μαυρίδου Μαντουβάλου Μ., Μαυρίδου Μ., «Αστική διάχυση» - «Νέα Πολεοδομία»: Πρότυπα - εικόνες για το σχεδιασμό της Μητρόπολης..., 2005

ανθρώπινη κλίμακα κτλ) στα προάστια του εικοστού πρώτου αιώνα, και να λυθούν οι διαφορές ανάμεσα στο παραδοσιακό αστικό περιβάλλον και στην -μεγάλης κλίμακας- σύγχρονη πραγματικότητα.

Οι αρχές της Χάρτας της Νέας Πολεοδομίας επικεντρώνονται σε τρεις κλίμακες, την περιφέρεια, τη γειτονιά και τα κτήρια, με τις τρεις αυτές κλίμακες να αλληλοσυνδέονται και να αλληλοεπηρεάζονται. Με βάση τις αρχές αυτές προτείνουν και οι Calthorpe και Fulton το νέο μοντέλο πόλης που ονομάζουν Regional City (περιφερειακή πόλη).

Το ζήτημα της αστικής διάχυσης, οι Calthorpe και Fulton, το συνδέουν άμεσα με το ζήτημα της «αδικίας», καθώς θεωρούν ότι και τα δύο προέρχονται από τα καταστροφικά μητροπολιτικά πρότυπα που ακολουθούνται το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα, και το ένα συνεπάγεται το άλλο. Αξιολογώντας τα, βέβαια, καταλήγουν ότι το ζήτημα της «αδικίας» είναι παλαιότερο, πολυπλοκότερο και, κατά συνέπεια, δυσκολότερο να λυθεί, αλλά δεν το θεωρούν αδύνατο να γίνει, αν τα δύο προβλήματα αντιμετωπιστούν μαζί.

Πιστεύουν ότι η αστική διάχυση φθάνει στο τέλος της, καθώς οι ΗΠΑ βρίσκονται σε μια μεταβατική φάση, προς ένα νέο παράδειγμα ανάπτυξης. Η διάχυση και η απόσυρση επενδύσεων από τις πόλεις χάνουν συνεχώς έδαφος, καθώς πολλές δυνάμεις μάχονται για τον επαναπροσδιορισμό του Αμερικάνικου Ονείρου, κάτι που οι Calthorpe και Fulton προσδιορίζουν ως την ίδρυση της Περιφερειακής Πόλης (Regional City). Η νέα αυτή πόλη δεν έχει την παραδοσιακή δομή της πόλης και των προαστίων, αλλά τη μορφή ενός συνόλου - οικονομικού, οικολογικού και κοινωνικού - γειτονιών και κοινοτήτων, που έχουν ζωτικό ρόλο στη μητροπολιτική περιοχή. Ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο σχεδιασμός τόσο του φυσικού περιβάλλοντος, όσο και των πολιτικών που ασκούνται. Ο σχεδιασμός αυτός χρειάζεται να είναι ολοκληρωμένος, με βάση τις σύγχρονες οικολογικές, κοινωνικές, οικονομικές, πολιτικές και πολιτιστικές απαιτήσεις, ώστε να προκύψει μια βιώσιμη αστική μορφή. Το δυνατό σημείο της πρότασης τους θεωρούν ότι είναι οι κοινές στρατηγικές απέναντι στα προβλήματα διαφορετικών κοινωνικών ομάδων. Βρίσκουν μάλιστα συμμάχους στις αρχές που προτείνουν, άλλες ομάδες, με σημαντικότερους τους υποστηρικτές της «Εξυπνης Ανάπτυξης» (Smart Growth¹³), που και αυτοί στηρίζονται στις αρχές της Νέας Πολεοδομίας.

Παρουσιάζουν μάλιστα εννέα περιπτώσεις στις ΗΠΑ (Portland, Salt Lake City, Seattle, New York, κτλ) όπου η νέα αυτή πόλη υλοποιείται, με διαφορετικές αρχές, προσεγγίσεις και στρατηγικές, καθώς η κάθε περιοχή έχει τα δικά της χαρακτηριστικά – ιστορικά, γεωγραφικά, κοινωνικά, πολιτικά, πολιτιστικά. Περισσότερο πετυχημένα θεωρούν τα παραδείγματα του Portland και του Seattle, αφού κατάφεραν στο φυσικό σχεδιασμό να θέσουν τα όρια της περιφέρειας και να ακολουθήσουν πολιτικές για τις χρήσεις γης και τις μεταφορές, που δίνουν έμφαση στην επιλογή και τη δικαιοσύνη.

Το θέμα για τους Calthorpe και Fulton δεν είναι εάν θα αλλάξουν οι μητροπολιτικές περιοχές στις ΗΠΑ, αφού αυτό το θεωρούν δεδομένο. Το ερώτημα είναι πως θα γίνει αυτό, αφού θεωρούν ότι η υπάρχουσα κατάσταση θα διαιωνίσει τη διάχυση και την κοινωνική αδικία, ενώ η Περιφερειακή Πόλη (Regional City) που προτείνουν δεν είναι ουτοπική, αλλά μπορεί να υλοποιηθεί ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες και τις διαφορετικές συνθήκες που χαρακτηρίζουν κάθε μέρος.

Επιβεβαιώνοντας τις παρατηρήσεις των Calthorpe και Fulton, μέσα από την αναζήτηση στο διαδίκτυο, υπάρχουν ιστοσελίδες, όπως η www.sprawlcity.org που ασχολείται με την αύξηση της «κατανάλωσης» και του πληθυσμού, και το ρόλο τους στην αστική διάχυση, δημοσιεύοντας τόσο γενικές πληροφορίες για το ζήτημα, όσο και μελέτες για συγκεκριμένες περιοχές στις ΗΠΑ, και παράλληλα προτρέπει τους πολίτες

¹³ en.wikipedia.org: «Εξυπνη Ανάπτυξη» είναι η θεωρία που συγκεντρώνει την ανάπτυξη στο κέντρο της πόλης και υπερασπίζεται τις χρήσεις γης που είναι συμπαγής, ευνοούν τη δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα, τη χρήση του ποδηλάτου και την ποικιλία των χρήσεων. (μετάφραση δική μου)

να αναλάβουν πρωτοβουλίες ενάντια στη διάχυση. Αντίστοιχα στις ιστοσελίδες www.smartgrowth.org και www.smartgrowthamerica.org παρουσιάζονται οι αρχές τις «έξυπνης ανάπτυξης». Επίσης, περιβαλλοντικές οργανώσεις, όπως το Sierra Club (www.sierraclub.org/sprawl/overview), ασχολούνται με το θέμα, αναλύοντας το διεξοδικά και προτείνοντας δράσεις για τον περιορισμό του. Το ζήτημα της αστικής διάχυσης στις ΗΠΑ απασχολεί λοιπόν, όχι μόνο τους άμεσα εμπλεκόμενους, αλλά και τους ευαισθητοποιημένους πολίτες.

5 _ Συμπεράσματα / Η αστική διάχυση στον ελληνικό χώρο

Η αστική διάχυση είναι ένα φαινόμενο που έχει τις ρίζες του και έχει συγκροτηθεί ως οπτική στις ΗΠΑ.¹⁴ Εμφανίζεται βέβαια, με διαφορετικούς όρους και χαρακτηριστικά, τόσο στην Ευρώπη όσο και στη Λατινική Αμερική. Παρουσιάστηκαν λοιπόν δύο απόψεις για το θέμα, η μία από τις ΗΠΑ και η άλλη από την Ευρωπαϊκή Ένωση που παρόλο που έχουν διαφορετικές βάσεις, έχουν ταυτόχρονα και ορισμένα κοινά στοιχεία.

Οι αρχές, στις οποίες στηρίζονται οι προτάσεις και στα δύο κείμενα, έχουν κοινά χαρακτηριστικά, παρόλο που οι Calthorpe και Fulton δεν έχουν ως υπόβαθρο κάποιο επίσημο κείμενο των ΗΠΑ, όπως η Λευκή Βίβλος για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση, που είναι ένα επίσημο σύνολο προτάσεων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Παρόλα αυτά οι αρχές του σχεδιασμού που προτείνουν βασίζονται στη Χάρτα της Νέας Πολεοδομίας, την οποία παραθέτουν στο τέλος του βιβλίου τους. Όπως μάλιστα αναφέρουν οι Μαντουβάλου και Μαυρίδου: « Η “Χάρτα” της Νέας Πολεοδομίας είναι ίσως το πρώτο καταστατικό κείμενο με απήχηση για την πόλη μετά την “Χάρτα” της Αθήνας.».

Και τα δύο κείμενα αναγνωρίζουν το πρόβλημα και συμφωνούν στην άμεση λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση του. Αναφέρονται στην ανάγκη για αναδιάρθρωση των κέντρων των πόλεων, αλλά και στη γενικότερη ανάγκη για κοινές στρατηγικές απέναντι στο πρόβλημα της αστικής διάχυσης, προσαρμοσμένες όμως στις εκάστοτε τοπικές συνθήκες, ενώ θέτουν και τα δύο το ζήτημα της βιωσιμότητας.

Τα δύο κείμενα βέβαια προέρχονται από διαφορετικούς φορείς και έχουν διαφορετικούς στόχους. Το βιβλίο «*The regional city. Planning for the end of sprawl*», γραμμένο από τους Calthorpe P. και Fulton W. αποτελεί μια προσωπική τους δουλειά και δεν αντιπροσωπεύουν κάποιον οργανισμό, εκφράζει την άποψη τους για την αντιμετώπιση της διάχυσης μέσα από τη Νέα Πολεοδομία (New Urbanism), μια γενικότερη βέβαια άποψη, και προτείνουν την ανάπτυξη της περιφερειακής πόλης (Regional City) ως απάντηση στο πρόβλημα, παρουσιάζοντας παραδείγματα από τις ΗΠΑ που θεωρούν επιτυχημένα. Δίνουν λοιπόν ιδιαίτερο βάρος στις διαδικασίες, τις πολιτικές και τους σχεδιασμούς που πρέπει να πραγματοποιηθούν στην κατεύθυνση αυτή.

Το κείμενο «*Urban Sprawl in Europe. The ignored challenge*», είναι μία από τις εκθέσεις που δημοσιεύει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, και αφορούν ζητήματα του αστικού περιβάλλοντος. Περιγράφει διεξοδικά την υπάρχουσα κατάσταση, μέσα από παραδείγματα ευρωπαϊκών πόλεων, τις διαφοροποιήσεις που παρατηρούνται, τα αίτια και τα αποτελέσματα της αστικής διάχυσης. Οι προτάσεις που παρουσιάζονται αναλύονται στα πλαίσια των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χωρίς να προτείνεται μια συγκεκριμένη λύση, με μόνη αναφορά στον τρόπο ανάπτυξης του Μονάχου. Δεν αφορούν τόσο το φυσικό σχεδιασμό, όσο τις πολιτικές που πρέπει να ακολουθήσουν οι πόλεις, ενταγμένες στις ευρύτερες πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ανάγκη για λήψη μέτρων σε τοπικό επίπεδο, σε συνδυασμό πάντα με υπερκείμενους φορείς λήψης αποφάσεων. Αναφέρεται και το ζήτημα της

¹⁴ Μαντουβάλου Μ., Μαυρίδου Μ, «Αστική διάχυση» - «Νέα Πολεοδομία»: Πρότυπα - εικόνες για το σχεδιασμό της Μητρόπολης..., 2005

συμπαγούς πόλης, αλλά διατηρούνται επιφυλάξεις για τα αποτελέσματα του. Βέβαια ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος έχει δημοσιεύσει και άλλες εκθέσεις για το αστικό περιβάλλον, όπου γίνονται αναφορές στο ζήτημα της αστικής διάχυσης και της ανάπτυξης των Ευρωπαϊκών πόλεων, όπως οι «Towards an urban atlas»(2002) και «Ensuring quality of life in Europe's cities and towns» (2009).

Η Ελλάδα ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά καθώς οι διαδικασίες αστικοποίησης δεν έγιναν με τον τρόπο που έγιναν στις βόρειες και δυτικές χώρες το ζήτημα της αστικής διάχυσης δεν εμφανίζεται με τους ίδιους όρους και τα ίδια χαρακτηριστικά, και σίγουρα εμφανίζεται αργότερα. Μάλιστα στην ελληνική βιβλιογραφία ο όρος «αστική διάχυση» δεν χρησιμοποιείται συχνά, ενώ προτιμούνται οι όροι προαστιοποίηση ή περιαστικοποίηση. Εξαιτίας μάλιστα των ιστορικών και κοινωνικο - οικονομικών δεδομένων οι ελληνικές πόλεις δε χαρακτηρίζονται από το διαχωρισμό των χρήσεων που εμφανίζεται στις ΗΠΑ και στην Ευρώπη και αποτελεί ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της αστικής διάχυσης.

Για τη μελέτη της αστικής διάχυσης στον ελληνικό χώρο το κυριότερο παράδειγμα είναι η ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας, που εμφανίζει, ιδιαίτερα μετά την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων το 1997, σημάδια μητροπολιτικής ανάπτυξης. Βέβαια στην έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος η ελληνική πόλη που αναφέρεται είναι το Ηράκλειο, και είναι μάλιστα στις περισσότερο συνεκτικές πόλεις. Άλλωστε, όπως αναφέρεται και στην έκθεση, οι νότιες ευρωπαϊκές πόλεις, μόλις τα τελευταία χρόνια χαρακτηρίζονται από το συγκεκριμένο φαινόμενο.

Με βάση τον ορισμό της αστικής διάχυσης, ως την επέκταση μιας πόλης και των προαστίων σε όλο και περισσότερο αγροτικό έδαφος στην περιφέρεια μιας αστικής περιοχής¹⁵, το φαινόμενο αυτό χαρακτηρίζει και την Αττική. Μετά την κατασκευή της Αττικής Οδού, και σε συνδυασμό με τους ανεπαρκείς νόμους και ελέγχους, η Αθήνα επεκτάθηκε στα Μεσόγεια, αλλά και στο Θριάσιο πεδίο (ανάπτυξη κυρίως του τριτογενή τομέα), ενώ οι παραλιακές περιοχές παραθεριστικής κατοικίας, μετατρέπονται σταδιακά σε περιοχές πρώτης κατοικίας. Παράλληλα συνεχίζεται η επέκταση της κατά μήκος της Εθνικής οδού Αθηνών – Λαμίας. Η μητροπολιτική περιοχή της πρωτεύουσας μπορούμε να ισχυριστούμε ότι φθάνει ως την Κόρινθο, τη Θήβα και τη Χαλκίδα.

Ο χαρακτήρας των περιαστικών περιοχών μεταβάλλεται, κατά μήκος των οδικών αξόνων εγκαθίστανται παραγωγικές δραστηριότητες, εντάσσοντας στο «παιχνίδι» της αστικής ανάπτυξης νέες περιοχές, χωρίς τις απαραίτητες υποδομές, ενώ η αγροτική και η δασική γη περιορίζονται συνεχώς. Σημαντική είναι η επίδραση της ανεξέλεγκτης οικιστικής ανάπτυξης στην παράκτια ζώνη της νοτιο – ανατολικής Αττικής, που επιβαρύνεται ιδιαίτερα από την εξάπλωση τόσο της παραθεριστικής όσο και της κύριας κατοικίας. Την ίδια στιγμή βέβαια που η πόλη εξαπλώνεται ανεξέλεγκτα, δε συμβαίνει το ίδιο με τις υποδομές και τα δίκτυα μεταφορών, με αποτέλεσμα το ΙΧ αυτοκίνητο να γίνεται απαραίτητο και οι καθημερινές μετακινήσεις να επιβαρύνουν τις, ήδη επιβαρυμένες, περιβαλλοντικές συνθήκες στην Αθήνα.

Η νέα αυτή «πόλη» που προκύπτει -αν μπορεί να θεωρηθεί πόλη¹⁶- δεν έχει τα παραδοσιακά αστικά χαρακτηριστικά. Η καθημερινότητα των κατοίκων είναι τελείως διαφορετική, βασίζεται στο ΙΧ αυτοκίνητο, και οργανώνεται με βάση τις μετακινήσεις από το σπίτι στην εργασία ή στους χώρους αναψυχής ή στα μεγάλα πολυκαταστήματα για τις απαραίτητες αγορές. Οι χώροι αυτοί βρίσκονται συνήθως σε μεγάλη απόσταση, που δεν διανύεται με τα πόδια, ενώ οι χαμηλές πυκνότητες σε συνδυασμό με την ταχύτατη εξάπλωση της πόλης, δεν ευνοούν την παράλληλη ανάπτυξη των δικτύων μαζικών μεταφορών. Ο δρόμος χάνει το χαρακτήρα του ως

¹⁵ www.sprawlcity.org

¹⁶ «Ο αστικός τρόπος ζωής είναι συνάρτηση της πόλης, εννοούμενης ως μιας "σχετικά μεγάλης και πυκνής μόνιμης εγκατάστασης, κοινωνικά ετερογενών ατόμων"», Χαστάογλου Βίλμα, Κοινωνικές Θεωρίες για τον αστικό χώρο. Κριτική ανάλυση, Θεσσαλονίκη, 1982, σελ.44, υπογράμμιση δική μου

χώρος κοινωνικών συναναστροφών, ως ζωτικός δημόσιος χώρος και ανήκει μόνο στο αυτοκίνητο. Παράλληλα δημόσιοι χώροι όπως οι πλατείες και τα πάρκα, που ούτως ή άλλως στην Ελλάδα δεν είχαν ποτέ το ρόλο που έχουν στην υπόλοιπη Ευρώπη, στις νέες περιοχές που αναπτύσσονται δεν υπάρχουν ή ακόμα και όταν υπάρχουν δεν λειτουργούν.

Η ανάπτυξη αυτή δεν ωθείται μόνο από την ανάγκη των κατοίκων του κέντρου για αναζήτηση «καλύτερων» συνθηκών ζωής μακριά από το επιβαρυνόμενο κέντρο, αλλά και από τις επιταγές του real estate. Αναλαμβάνουν πλέον σημαντικό ρόλο στην επέκταση της Αθήνας οι τράπεζες, οι κατασκευαστικές εταιρείες και οι εταιρείες αστικής ανάπτυξης, εισάγοντας νέες χρήσεις όπως τα μεγάλα συγκροτήματα αναψυχής, τα συγκροτήματα πολυτελών κατοικιών, τα logistics, μεταβάλλοντας την εικόνα και τη δομή της πόλης¹⁷. Παράλληλα σύμφωνα με το πρότυπο «lifestyle» που προβάλλεται, η μέση ελληνική οικογένεια θέλει να μείνει σε ένα σπίτι, μονοκατοικία κατά προτίμηση, στα προάστια. Το κέντρο λοιπόν της πόλης κατοικείται από όσους δεν μπορούν να φύγουν, νέους, ηλικιωμένους και μετανάστες, σταδιακά απαξιώνεται και χρειάζονται δραστικές παρεμβάσεις για την ενδυνάμωση του.

Καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη αυτή παίζει και το νομοθετικό πλαίσιο στην Ελλάδα σε συνδυασμό με τον «παραδοσιακό» τρόπο ανάπτυξης των πόλεων, την αυθαίρετη δόμηση, που έχει εξασφαλίσει τη συναίνεση πολιτών και αρχών. Η απουσία ολοκληρωμένου σχεδιασμού, η εκτός σχεδίου και η αυθαίρετη δόμηση έχουν οδηγήσει στο σημερινό μοντέλο της ελληνικής πόλης, ενώ ευνοούν την άναρχη επέκταση της εις βάρος του φυσικού περιβάλλοντος και της αγροτικής γης, όπως άλλωστε συμβαίνει και στα Μεσόγεια.

Παρόλο λοιπόν που το πρόβλημα της αστικής διάχυσης στην Ελλάδα δεν έχει τις διαστάσεις που έχει στις ΗΠΑ και στις χώρες της Βόρειας και Δυτικής Ευρώπης, οι περιβαλλοντικές και κοινωνικές συνέπειες του είναι ιδιαίτερα σοβαρές. Σίγουρα ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα συμπεράσματα, οι πολιτικές και οι στρατηγικές που προτείνονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, προσαρμοσμένες στην Ελληνική πραγματικότητα, μας αφορούν. Είναι όμως χρήσιμο να υπάρχει ολοκληρωμένος και ουσιαστικός, χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός για τον ελληνικό χώρο, όχι σύμφωνα με όσα επιβάλλουν οι οικονομικές δυνάμεις, αλλά με σεβασμό στις ανάγκες όλων των κοινωνικών ομάδων καθώς και του περιβάλλοντος, με άξονα την αναβάθμιση των κεντρικών περιοχών και τον περιορισμό της ανεξέλεγκτης επέκτασης της πόλης.

¹⁷ Βλ. Μαντουβάλου, Μαυρίδου, «Αστική διάχυση» - «Νέα Πολεοδομία»: Πρότυπα - εικόνες για το σχεδιασμό της Μητρόπολης..., 2005

6 _ βιβλιογραφία

- Adelman R, Ghadge R., Jaret C., Williams Reid L., «The Measurement of Suburban Sprawl: An Evaluation», *City & Community*, Volume 8, Number 1, Μάρτιος 2009
- Γεωργακόπουλος Ν., Η πόλη δίχως τέλος : αστική διάχυση στην Ευρώπη και τις Ηνωμένες Πολιτείες : αστικοποίηση και αστική διάχυση, προέλευση, περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις , ΔΠΜΣ Διπλωματική, ΕΜΠ, Αθήνα 2008
- Calthorpe P., Fulton W., *The regional city. Planning for the end of sprawl*, Island Press, Washington, DC 2001
- Εμμανουήλ Δ., Ζακοπούλου Ε., Καυτατζόγλου Ρ., Μαλουτάς Θ., Χατζηγιάννη Α., *Κοινωνικοί και χωρικοί μετασχηματισμοί στην Αθήνα του 21^{ου} αι.*, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Αθήνα 2009
- European Commission, European Environment Agency, *Urban Sprawl in Europe. The ignored challenge*, EEA Copenhagen 2006
- European Commission, European Environment Agency, *Towards an urban atlas*, EEA Copenhagen 2002
- Jacobs J, *The death and life of great American cities*, Random House, New York, 1961
- Johnson James H, *Suburban growth: geographical processes at the edge of the Western City*, John Wiley & Sons, London 1974
- Καρύδης Δημ, *Ανάγνωση Πολεοδομίας, Συμμετρία*, Αθήνα, 1991
- Κουρσάρη Ε., Αθήνα και αστική διάχυση : νέες διαρθρώσεις του περιαστικού χώρου και αναδυόμενες γεωγραφίες της πόλης, ΔΠΜΣ Διπλωματική, ΕΜΠ, Αθήνα 2008
- Μαντουβάλου Μ., Μαυρίδου Μ., «Αστική διάχυση» - «Νέα Πολεοδομία»: Πρότυπα - εικόνες για το σχεδιασμό της Μητρόπολης..., 2005, δημοσιευμένο στο Βαΐου Ντ, Μαντουβάλου Μ., Μαυρίδου Μ., «Κοινωνικές και πολιτικές διαστάσεις της αστικής ανάπτυξης στην Ελλάδα. Διαχρονικές αναγνώσεις.», σημειώσεις του μαθήματος «Μεταλλαγές των ιδεών για την πόλη στον 20^ο αιώνα», 2009
- Morris Eleanor Smith, *British town planning and urban design: principles and policies*, Edinburgh Gate, Longman 1997
- Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., *Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων : διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 1999
- Peiser B. R. - "Density and Urban Sprawl"- www.jstor.org
- Χαστάογλου Βίλμα, *Κοινωνικές θεωρίες για τον αστικό χώρο. Κριτική ανάλυση*, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη, 1982

- en.wikipedia.org
- news.kathimerini.gr
- geographypages.co.uk
- www.cnu.org
- www.minenv.gr
- www.sadas-pea.gr
- www.sierraclub.org
- www.smartgrowth.org
- www.smartgrowthamerica.org
- www.sprawlcity.org
- urbanhabitat.com