

**ΑΠΟ ΤΗΝ ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΟΛΗ ΣΤΗΝ ΒΙΩΣΙΜΗ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ**

**Κώστας Βουρεκάς**

Μάθημα: Θέματα αστικού σχεδιασμού

Διδάσκουσες: Ντ.Βαΐου, Μ.Μαντουβάλου, Μ.Μαυρίδου

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

1. Η βιώσιμη ανάπτυξη ως σύνολο κριτηρίων αξιολόγησης των παρεμβάσεων στην πόλη σελ.3
2. Το μοντέλο της συμπαγούς πόλης και οι σχέσεις πόλης – υπαίθρου σελ.7
3. Το ιδανικό μέγεθος της πόλης και η προαστιακή διάχυση σελ.12
4. Η δομή της πόλης σελ.15
5. Η μορφή της πόλης σελ.21

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

- Fray H. (1999) Designing the City – Towards a More Sustainable Urban Form. Λονδίνο: E & FN Spon
- Haughton G. και Hunter C. (1994) Sustainable Cities. Λονδίνο & Bristol PA (ΗΠΑ): Jessica Kingsley Publishers και Regional Studies Association

## **1. Η βιώσιμη ανάπτυξη ως σύνολο κριτηρίων αξιολόγησης των παρεμβάσεων στην πόλη**

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι μια κατ' αρχήν διερεύνηση διάφορων θεωρητικών ζητημάτων για την πόλη, την αφηρημένη μορφή και δομή της. Γύρω από αυτά τα ζητήματα δεν φαίνεται να δημιουργείται κάποιου τύπου συναίνεση, παραμένει ένας υψηλός βαθμός διχογνωμίας στο εσωτερικό της επιστημονικής κοινότητας που ασχολείται μαζί τους και παρουσιάζονται συχνά με την μορφή του αντιθετικού ζεύγους. Τέτοια ζεύγη είναι η θετική ή αρνητική κατ' αρχήν αξιολόγηση του ίδιου του φαινομένου της πόλης, η προτίμηση στις μεγάλες ή στις μικρές πόλεις, η επιδίωξη επέκτασης ή συγκέντρωσης της πόλης, οι υψηλές ή χαμηλές πυκνότητες στο εσωτερικό της και το θεωρητικό μοντέλο της συμπαγούς πόλης ενάντια στην προαστιακή διάχυση. Τα ζητήματα αυτά σχετίζονται με την αξιολόγηση διάφορων σχηματικών γεωμετρικών μοντέλων οργάνωσης της πόλης που έχουν προταθεί ιστορικά και με τις προτάσεις οργάνωσής της σε επίπεδο γειτονιάς. Εδώ τα ζητήματα αυτά θα προσεγγιστούν με βάση τα κριτήρια της βιώσιμης ανάπτυξης και θα επιχειρηθεί η αναγωγή των αφηρημένων θεωρητικών συμπερασμάτων στην συγκεκριμένη περιοχή των Μεσογείων.

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης μπορεί να πάρει – και παίρνει – πολλές αποχρώσεις, ακόμη και αντιτιθέμενες μεταξύ τους, που καθιστούν το περιεχόμενό της αρκετά ασαφές. Παρόλα αυτά φαίνεται να μπορεί να επιτευχθεί μια κάποια είδους συναίνεση σε κάποια γενικά κριτήρια βιωσιμότητας σε ότι αφορά την πόλη, με βάση τα οποία μπορεί να γίνει η αξιολόγηση των προτεινόμενων αφαιρετικών μοντέλων ανάπτυξής της. Ο Frey επιχειρεί την περιεκτική διατύπωση αυτών των κριτηρίων ως εξής: συμπαγής αστικός ιστός, πυκνότητα του πληθυσμού συσχετιζόμενη με την κατανάλωση χώρου, βιωσιμότητα της δημόσιας συγκοινωνίας, κατανομή της κυκλοφορίας των οχημάτων, βιωσιμότητα των μικτών χρήσεων γης, πρόσβαση του πληθυσμού στα κέντρα, πρόσβαση του πληθυσμού σε ανοικτούς χώρους πράσινου (αστικά πάρκα, ύπαιθρος), ευρύτερες περιβαλλοντικές συνθήκες (θόρυβος,

μόλυνση, συμφόρηση), δυνατότητα κοινωνικής ανάμιξης μέσω της ποικιλίας τρόπων κατοίκησης, δυνατότητα τοπικής πολιτικής αυτονομίας, δυνατότητα αυτάρκειας, βαθμός προσαρμοστικότητας της πόλης στις αλλαγές, δυνατότητα διανοητικής αναπαράστασης (imageability) τόσο της πόλης σαν σύνολο, όσο και των ιδιαίτερων περιοχών της και αίσθηση του τόπου και της κεντρικότητας. (Frey, 1999)

Παρατηρούμε ότι τα κριτήρια βιωσιμότητας που προτείνονται δεν είναι αμιγώς περιβαλλοντικά αλλά επεκτείνονται και στην κοινωνική και αισθητική σφαίρα. Παρά τους κινδύνους που περιέχει κάθε πολύ συγκεκριμένη διατύπωση γενικών κριτηρίων πολιτικής, μπορούμε κατ' αρχήν να δεχτούμε αυτό το πλαίσιο κριτηρίων αξιολόγησης της βιωσιμότητας, στο πλαίσιο μιας πρώτης προσέγγισης.

Πέρα από τα αφηρημένα μοντέλα ανάπτυξης της πόλης υπάρχει και η συγκεκριμένη πραγματικότητα των πραγματικών πόλεων, στις οποίες αυτά μπορούν να εφαρμοστούν. Η συζήτηση περί βιώσιμης πόλης συχνά διεξάγεται προϋποθέτοντας κάποιο μοντέλο πραγματικής πόλης, η οποία διαθέτει

*πυκνούς πυρήνες που φιλοξενούν πολλές θέσεις εργασίας, αγορές αγαθών λιανικής πώλησης, εμπόριο, υπηρεσίες και άλλες ελκυστικές ανέσεις· εξαπλωμένα χαμηλής πυκνότητας μονολειτουργικά προάστια· μια δομή η οποία προκαθορίζει την ανάγκη μετακινήσεων και λόγω της συνολικής χαμηλής πληθυσμιακής πυκνότητας την εξάρτηση από το αυτοκίνητο και σαν αποτέλεσμα της καύσης φυσικών καυσίμων την μεγάλη έκταση μόλυνση· η δημόσια συγκοινωνία καθίσταται απωθητική λόγω των χαμηλών πυκνοτήτων και της υποχρηματοδότησης· η κυκλοφοριακή συμφόρηση προκύπτει σαν αποτέλεσμα της εξάρτησης από το αυτοκίνητο· η υψηλή ενεργειακή κατανάλωση που προκύπτει μακροπρόθεσμα δεν είναι βιώσιμη λόγω του καταστροφικού αντίκτυπου στο ευρύτερο περιφερειακό αλλά και στο παγκόσμιο περιβάλλον. (Frey, 1999: 24)*

Παρόλο που πολλά από τα προβλήματα της ελληνικής πόλης - μόλυνση του περιβάλλοντος, κυκλοφοριακή συμφόρηση, εξάρτηση από το αυτοκίνητο – είναι κοινά με αυτά του μοντέλου, οι αιτίες τους σε

καμία περίπτωση δεν ανάγονται στην μονολειτουργικότητα της προαστιακής διάχυσης. Η τυπική ελληνική πόλη προφανώς διαφέρει σημαντικά από την πόλη του παραδείγματος και επομένως είναι απαραίτητη η εξειδίκευση των θεωρητικών συμπερασμάτων με βάση τις τυπολογίες ανάπτυξης των συγκεκριμένων κάθε φορά περιοχών.

Αξίζει ίσως εδώ να ανοίξουμε μία παρένθεση, καθώς τα προβλήματα της πόλης του παραδείγματος, συχνά ανάγονται στις πολεοδομικές αρχές του μοντέρνου κινήματος και ιδιαίτερα στο zoning και στις μονολειτουργικές περιοχές με τα ανώνυμα μπλοκ κατοικίας στην περιφέρεια της πόλης, που προοριζόνταν για τη στέγαση των χαμηλών οικονομικών στρωμάτων. Ο Haughton και ο Hunter προβαίνουν σε μια πιο ψυχραιμη αποτίμηση της κληρονομιάς του μοντέρνου κινήματος στις πόλεις. Κατ' αρχήν ο διαχωρισμός των λειτουργιών στην εποχή που διατυπώθηκε, πριν την αποβιομηχάνιση και τριτογενοποίηση των πόλεων, ήταν μεταξύ άλλων και μια απόπειρα άμεσης βελτίωσης της θέσης όλων αυτών που αντιμετώπιζαν την προοπτική να ζουν δίπλα σε ένα μεγάλο εργοστάσιο. Ο διαχωρισμός της κατοικίας από την βιομηχανική ρύπανση αντιπροσώπευε έτσι ένα μεγάλο επίτευγμα για την εποχή. (Haughton και Hunter, 1994: 94)

Η αποαστικοποίηση, η έξοδος από τις κεντρικές περιοχές των πόλεων, προχρονολογείται της ευρείας εφαρμογής των πολιτικών του zoning και παρακινήθηκε επίσης από την αναζήτηση μεγάλων ενιαίων εκτάσεων γης. Επομένως το επιχείρημα ότι οι πρακτικές του zoning ενθάρρυναν την εγκατάσταση της βιομηχανίας έξω από την πόλη, αυξάνοντας τις ανάγκες μετακινήσεων και πυροδοτώντας την μεταλλαγή στην κατεύθυνση της οδικής μετακίνησης, αποτελεί υπεραπλοποίηση. (Haughton και Hunter, 1994: 62)

Το πρόβλημα δεν ήταν τα μεγάλα ύψους μπλοκ κατοικιών αυτά καθαυτά, αλλά η «κρυφή ατζέντα» πίσω από τα προγράμματα δημόσιας στέγασης: η επιδίωξη κοινωνικού ελέγχου και μείωσης του κόστους κατασκευής. (Haughton και Hunter, 1994: 91) Ειδικά η προσπάθεια μείωσης του κόστους εκ μέρους των μεγάλων κατασκευαστικών εταιρειών, οδήγησε στη χρήση ακατάλληλων δομικών υλικών, με

αποτέλεσμα π.χ. η θέρμανση των κατοικιών να αποδεικνύεται δύσκολο και ακριβό εγχείρημα. (Haughton και Hunter, 1994: 107) Ταυτόχρονα ο κακός ή ανύπαρκτος σχεδιασμός των ανοικτών κοινόχρηστων χώρων είχε σαν αποτέλεσμα την αποξένωση των κατοίκων από αυτούς. Όμως η εγκατάλειψη των μεγάλων δημόσιων έργων και των μεγάλων σχεδίων του μοντερνισμού άφησε ένα κενό σε ότι αφορά μια συνολική στρατηγική αστικής ανάπτυξης.

*Την θέση του ενός και μοναδικού μεγάλου «οράματος» πήρε μια αυξανόμενη έμφαση στο γόητρο της πόλης, στις ναυαρχίδες της ανάπτυξης και στις διευθυνόμενες από τον ιδιωτικό τομέα αναπτύξεις, με την συχνά ισχυρή και εγγυημένη οικονομική υποστήριξη των δημόσιων επιδοτήσεων. Την ίδια στιγμή μεγάλο μέρος του αστικού ιστού εγκαταλείφθηκε στην υποβάθμιση.*

(Haughton και Hunter, 1994: 114)

Οι πόλεις των μεγάλων εμπορικών κέντρων της περιφέρειας, των εξευγενισμένων κεντρικών περιοχών και παραλιακών μετώπων και των ιδιωτικοποιημένων και προσεκτικά επιτηρούμενων δημόσιων χώρων, αποτυγχάνουν επίσης με ευρύτερα κριτήρια βιωσιμότητας. Ενώ αυξάνουν την πρόσβαση και την επιλογή για ένα προνομιούχο μέρος του πληθυσμού, αποκλείουν τους ήδη περιθωριοποιημένους.

*Αυτοί οι οποίοι αποκλείονται από τα μεγάλα εμπορικά κέντρα για λόγους ασφάλειας και λόγω ελλιπούς αγοραστικής δύναμης και πρόσβασης σε αυτοκίνητο, τώρα αποκλείονται και από τις καθαρές και περιποιημένες συνοικίες, ακριβώς για τους ίδιους λόγους.*

(Haughton και Hunter, 1994: 115)

Παράλληλα οι εκλεκτικές αρχιτεκτονικές αναφορές, όχι μόνο στην ιστορική ταυτότητα του τόπου αλλά και σε συμβολισμούς δανεισμένους από ολόκληρο τον κόσμο, επαναφέρουν από την πίσω πόρτα την μονοτονία του δομημένου περιβάλλοντος. Η εμπορευματοποίηση της ιστορικής ταυτότητας του τόπου με σκοπό την κατανάλωσή της, έχει συχνά σαν αποτέλεσμα οι εξευγενισμένες περιοχές να μοιάζουν ίδιες, οπουδήποτε κι αν βρίσκονται.

## **2. Το μοντέλο της συμπαγούς πόλης και οι σχέσεις πόλης - υπαίθρου**

Η ίδια η πόλη παρουσιάζεται συχνά με τελείως διαφορετικό πρόσημο. Η ιδέα της πόλης σαν ανεπιθύμητο φαινόμενο είναι πολύ παλιά, ξεκινάει από τον δέκατο ένατο αιώνα και συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Οι πόλεις θεωρούνται μολυσμένα, υποβαθμισμένα μέρη, που καταστρέφουν την ύπαιθρο και εμπλέκουν τους ανθρώπους σε έναν τρόπο ζωής ιδιαίτερα ενεργητικό και απομακρυσμένο από τη φύση. Η πόλη είναι ο μεγαλύτερος καταναλωτής ενέργειας και πρώτων υλών και ταυτόχρονα ο μεγαλύτερος παραγωγός απορριμμάτων. Από διάφορους συγγραφείς η πόλη παρουσιάζεται σαν ένα «παράσιτο του αστικού και αγροτικού περιβάλλοντος», σαν καρκίνος «ένα υπερανεπτυγμένο όργανο το οποίο κατακρατεί όλη την τροφή», ακόμη και σαν «υπερανεπτυγμένη τερατώδης με λαίμαργες ορέξεις». (Haughton και Hunter, 1994: 17)

Σχετικά νεότερες είναι οι απόψεις οι οποίες αποδίδουν στην πόλη θεμελιώδως θετικό ρόλο.

*Πρώτον, οι υψηλές πληθυσμιακές πυκνότητες διευκολύνουν τις ανθρώπινες επαφές και επιταχύνουν τις ροές της πληροφορίας. Δεύτερον, η υψηλή διαφοροποίηση της αστικής οικονομίας επιτρέπει στις τεχνολογικές προόδους που επιτυγχάνονται σε έναν τομέα να εφαρμόζονται και στους υπόλοιπους. Τρίτον, οι πόλεις συγκεντρώνοντας πλήθος εκπαιδευτικών και ερευνητικών υποδομών, ευθαρρύνουν την πρωτότυπη σκέψη και τον συστηματικό στοχασμό. Τέταρτον, οι πόλεις τείνουν να προσελκύουν τους πιο δημιουργικούς ανθρώπους της ενδοχώρας τους εξαιτίας των ευρύτερων οικονομικών και κοινωνικών ευκαιριών που παρέχουν. Τέλος, [...] οι πόλεις αποτελούν τις βασικές πύλες σύνδεσης με άλλες πόλεις, οι οποίες διαθέτουν τις δικές τους συγκεντρώσεις καινοτόμων ιδεών, συνδέσεις οι οποίες πραγματοποιούνται μέσω του εμπορίου και της αποδημίας. (Haughton και Hunter, 1994: 71)*

Αξίζει να σημειωθεί ότι η άποψη αυτή αποτελεί κατά κάποιο τρόπο και επίσημη πολιτική, καθώς διατυπώνεται και σε κείμενα όπως το Πράσινο Βιβλίο για το αστικό περιβάλλον. Σύμφωνα με το τελευταίο η πόλη αντιπροσωπεύει μεταξύ άλλων τη δυνατότητα επιλογής: επιλογή κοινωνικών σχέσεων, εκπαίδευσης, υπηρεσιών, εργασίας. Συνδέεται με την καινοτομία, την έρευνα και την ανάπτυξη και επομένως με την παραγωγή πλούτου.

Το μοντέλο της συμπαγούς πόλης αναδεικνύει επιπλέον την πόλη και σαν παράγοντα με θετικό περιβαλλοντικό πρόσημο. Ο Newman και ο Kenworthy θεμελίωσαν αυτό το μοντέλο, συγκρίνοντας διάφορες πόλεις χρησιμοποιώντας δύο παραμέτρους: την πληθυσμιακή πυκνότητα και την κατά κεφαλήν κατανάλωση καυσίμων. Η σχέση μεταξύ υψηλών πυκνοτήτων και χαμηλής κατανάλωσης αναδεικνύει τους κατοίκους των πυκνοδομημένων περιοχών σαν τους πλέον αποτελεσματικούς καταναλωτές των φυσικών πόρων και οδηγεί σε μια πολιτική ενθάρρυνσης της υψηλής πυκνότητας δόμησης, της αναζωογόνησης των κέντρων των πόλεων και της ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας.

Σε ότι αφορά την σχέση της πόλης με την ύπαιθρο υπό την οπτική γωνία της βιώσιμης ανάπτυξης, είναι κατά την γνώμη μας γεγονός, ότι ενώ η ύπαιθρος τροφοδοτεί τον πλούτο της πόλης, τα περιβαλλοντικά κόστη μοιράζονται άνισα: οι κάτοικοι της πόλης δεν υφίστανται το σύνολο των αποτελεσμάτων της ρύπανσης που προκαλούν οι παραγωγικές και άλλες δραστηριότητες της πόλης, αντίθετα μεγάλο μέρος επιδρά στην ύπαιθρο. Ακόμα και στο εσωτερικό της πόλης υφίσταται σαφέστατη κοινωνική ανισότητα σε σχέση με την κατανομή αυτού του κόστους.

Πέρα από την τροφοδοσία της πόλης από την ύπαιθρο με ενέργεια και πρώτες ύλες, ιδιαίτερη σημασία από τη σκοπιά της βιώσιμης ανάπτυξης έχει και η τροφοδοσία της με τρόφιμα. Η αυξανόμενη παραγωγικότητα της γεωργίας τροφοδότησε αρχικά την μεγέθυνση των μεγάλων πόλεων και σήμερα η εμφάνιση πόλεων με παγκόσμιο ρόλο συνδέεται και με την ύπαρξη μιας παγκόσμιας αγροτικής ενδοχώρας που τις τροφοδοτεί. Η μεταφορά τροφίμων από ολόκληρο τον πλανήτη



προκαλεί υπερκατανάλωση ενέργειας, ενώ το σύγχρονο σύστημα παραγωγής, μεταφοράς και διανομής τροφίμων είναι κάθε άλλο παρά βιώσιμο. Σύμφωνα με τον David Harvey

*ιστορικά η αστική ανάπτυξη τροφοδοτήθηκε εν μέρει από την εκμετάλλευση της εργασίας και της φύσης αλλά επίσης και από την αποτελεσματικότητα του δομημένου περιβάλλοντος σαν μία αρένα συσσώρευσης και συγκέντρωσης του κεφαλαίου. (Haughton και Hunter, 1994: 54)*

Η άνιση κατανομή του περιβαλλοντικού κόστους εικονογραφείται και στην περίπτωση της Αθήνας, η οποία μεταξύ άλλων καταναλώνει ενέργεια που παράγεται στην Πτολεμαΐδα, ενώ τα εργοστάσια παραγωγής αυτής της ενέργειας δεν ρυπαίνουν φυσικά την Αθήνα. Ο πλούτος που παράγεται στα αστικά κέντρα λόγω της αποτελεσματικότητάς τους σαν «αρένα συσσώρευσης και συγκέντρωσης του κεφαλαίου» δεν αναδιανέμεται στην ύπαιθρο, ειδικά στο σημερινό νεοφιλελεύθερο πλαίσιο, όπου κάθε αναδιανεμητική πολιτική θεωρείται αντιπαραγωγική. Αξίζει να σημειωθεί ότι συνηγορώντας σε αυτό το πλαίσιο, η Jane Jacobs θεωρεί ότι η ύπαιθρος

*σιτιζόμενη άπληστα από τα κέρδη της πόλης, μειώνει τις ανταλλαγές μεταξύ των πόλεων, σε όφελος των ανταλλαγών μεταξύ πόλεων και υθρών οικονομιών· εκτρέπει τις εισαγωγές που κερδίζουν οι πόλεις, σε οικονομίες που δεν μπορούν να αντικαταστήσουν αυτές τις εισαγωγές· μειώνει τις δυνατότητες των πόλεων να εξυπηρετούν σαν καλοί πελάτες η μία για τις καινοτομίες της άλλης. Οι επιδοτήσεις που αρμέγονται από τις πόλεις είναι γι' αυτούς τους λόγους βαθιά αντανανπτυξιακές διαδράσεις. (Haughton και Hunter, 1994: 75)*

Το μοντέλο της συμπαγούς πόλης αποτελεί σήμερα κυρίαρχη πολιτική κατεύθυνση στην Ευρώπη. Το Πράσινο Βιβλίο για το αστικό περιβάλλον υιοθετεί με τη σειρά του το μοντέλο, με βάση το γεγονός ότι πολλές ιστορικές ευρωπαϊκές πόλεις που διαθέτουν πυκνούς πυρήνες με υψηλές πληθυσμιακές πυκνότητες, εμφανίζονται σαν πολύ επιτυχημένα παραδείγματα. Έτσι η συμπαγής πόλη εκτός από την αποτελεσματική κατανάλωση ενέργειας εμφανίζεται να διαθέτει και άλλα πλεονεκτήματα.

Καταναλώνει λιγότερο χώρο σε σχέση με την προαστιακή εξάπλωση, προωθεί την επανάχρηση των αστικών υποδομών και ευρύτερα τις πολιτικές ανανέωσης των αστικών περιοχών, επιτρέπει την ύπαρξη βιώσιμης δημόσιας συγκοινωνίας με αποτέλεσμα την αύξηση της προσβασιμότητας και της κινητικότητας και την μείωση της μόλυνσης του περιβάλλοντος και της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ταυτόχρονα υποστηρίζοντας τις μικτές χρήσεις προκαλεί μικρότερες μετακινήσεις και δεν συμβάλει στην εξάρτηση από το αυτοκίνητο. Τέλος ενισχύει τις δυνατότητες κοινωνικής ανάμιξης και την συγκέντρωση τοπικών δραστηριοτήτων στις γειτονιές, παράγοντας ένα πιο ζωντανό αστικό περιβάλλον.

Στους αντίποδες ασκείται μια κριτική ότι το μοντέλο της συμπαγούς πόλης δεν λαμβάνει υπόψη την σταθερή και αυξανόμενη δημοτικότητα των προαστίων, που προκύπτει ως αποτέλεσμα της επιθυμίας για επαφή με το φυσικό περιβάλλον και μεγαλύτερη ιδιωτικότητα. Σε ότι αφορά το τελευταίο, η συμπαγής πόλη προϋποθέτει την ύπαρξη μιας επίσης συμπαγούς κοινωνίας.

*Η κοινωνία μας επιδεικνύει όλα τα χαρακτηριστικά της έλλειψης κοινωνικής συνοχής. Μπορεί αυτό να μην μας αρέσει, μπορεί να νιώθουμε ότι είναι θλιβερό αλλά μέχρι την επανίδρυση αυτής της συνοχής είναι απίθανο ότι ο εξαναγκασμός των ανθρώπων να ζουν σε στενή φυσική εγγύτητα, θα βοηθούσε σε τίποτα – στην πραγματικότητα χωρίς την προϋπόθεση μιας τέτοιας συνοχής ο εξαναγκασμός αυτός είναι καταστροφικός. Η τεράστια εθελοντική έξοδος από τις πόλεις μας καταδεικνύει ότι η επιθυμία για κοινωνική συνοχή δεν υπερσχύει της επιθυμίας για μετακίνηση στα προάστια και σε χαμηλής πυκνότητας αστικές περιοχές, δεδομένων των ωφελημάτων της κινητικότητας και της τεχνολογίας. (Frey, 1999: 27-28)*

Ένα άλλο αντεπιχείρημα στο μοντέλο της συμπαγούς πόλης είναι ότι η εφαρμογή του θα επιφέρει υψηλή συγκέντρωση θέσεων εργασίας, υπηρεσιών και λοιπών διευκολύνσεων στο κέντρο με αποτέλεσμα την άνοδο των τιμών της γης και των αξιών των ακινήτων, στις οποίες αξίες θα

μπορούν να ανταποκριθούν μόνο τα υψηλά εισοδηματικά στρώματα. Τα μεσαία εισοδηματικά στρώματα θα αναζητήσουν κατοικία στα εξωτερικά προάστια, ενώ τα χαμηλά εισοδηματικά στρώματα θα παγιδευτούν σε έναν μειονεκτικό δακτύλιο γύρω από το κέντρο της πόλης μέσω του οποίου θα πραγματοποιούνται οι διελεύσεις και οι μεταφορές από και προς το κέντρο της πόλης. Στην ουσία η συμπαγής πόλη με αυτόν τον τρόπο, αναδεικνύεται σε πόλη των αποκλεισμών και της αυστηρής κοινωνικής διαστρωμάτωσης. Η αποκέντρωση σε περισσότερους πυρήνες (πολυκεντρική πόλη) θα μπορούσε να αποτρέψει την εκδήλωση αυτών των φαινομένων. (Frey, 1999: 28)

Σύμφωνα με τον Frey, στην συζήτηση για το μοντέλο της συμπαγούς πόλης, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη το γεγονός ότι συνήθως δεν αντιμετωπίζουμε το καθήκον του προγραμματισμού και σχεδιασμού μιας νέας πόλης εκ του μηδενός αλλά αυτό του επαναπρογραμματισμού και επανασχεδιασμού υπάρχουσων πόλεων και οικισμών, με στόχο την μεγαλύτερη βιωσιμότητά τους. Επομένως ανεξάρτητα από το αν η συμπαγής πόλη είναι ενεργειακά πιο αποτελεσματική, θα πρέπει να διερευνηθεί η οικονομική και κοινωνική βιωσιμότητα και η ενεργειακή αποτελεσματικότητα του εγχειρήματος της μετατροπής της προαστιακής διάχυσης σε συμπαγείς ενότητες. (Frey, 1999: 26) Έτσι κι αλλιώς η αναζήτηση μιας γενικής και αφηρημένης μορφής της βιώσιμης πόλης, είναι χρήσιμη μόνο όταν έχει την δυνατότητα το μοντέλο να προσαρμοστεί στις ιδιαίτερες γεωγραφικές, κοινωνικές, οικονομικές και ιστορικές συνθήκες κάθε συγκεκριμένης πόλης. Οι μοναδικές ιδιαίτερες συνθήκες των πραγματικών πόλεων, υποβάλουν πιθανότατα την ανάγκη ύπαρξης διαφορετικών προσεγγίσεων σε διαφορετικές πόλεις και όχι την απλή εφαρμογή μιας συνταγής.

Ακόμα πιο σημαντική παρατήρηση είναι ότι οι οπαδοί του μοντέλου της συμπαγούς πόλης, πολύ συχνά στρέφοντας όλη τους την προσοχή στην πόλη, αποκλείουν από την οπτική τους την σχέση της πόλης με την κοντινή ύπαιθρο που αποτελεί την ευρύτερη περιφέρειά της. Το θέμα αυτό είναι ιδιαίτερα κρίσιμο υπό την οπτική γωνία της βιώσιμης ανάπτυξης. Η βιώσιμη πόλη συνεπάγεται

*αλλαγή του γραμμικού μεταβολισμού (όπου η πόλη ξεφορτώνεται όλες τις εκροές της) σε κυκλικό μεταβολισμό (όπου όλες οι εκροές της πόλης ανακυκλώνονται και μετατρέπονται σε εισροές). Με άλλη διατύπωση η πόλη πρέπει να μετατραπεί σε ένα οικοσύστημα σε συμβιωτική σχέση με την ύπαιθρο. (Frey, 1999: 30)*

Στο πλαίσιο αυτό η στρατηγική της βιώσιμης πόλης μπορεί να συμπεριλάβει τον σχεδιασμό της σύνδεσης ολόκληρης της πόλης με την ύπαιθρο μέσω πράσινων διαδρομών, την ενσωμάτωση αγροτικών παραγωγικών δραστηριοτήτων στο εσωτερικό της και την άμεση πρόσβαση των κατοίκων σε αυτές.

*Ο συνυπολογισμός περιβαλλοντικών και οικολογικών κριτηρίων στην σύγκριση των αφηρημένων μοντέλων για την πόλη, αλλάζει την εστίαση της συζήτησης για την «συμπαγή πόλη». [...] Το ερώτημα της βιώσιμης μορφής της πόλης επομένως μετατρέπεται στο ερώτημα της μορφής της βιώσιμης περιφέρειας, εφόσον γίνεται όλο και πιο σαφές ότι η αναζήτηση της βιωσιμότητας πρέπει να λάβει υπόψη όχι μόνο την πόλη αλλά και την ύπαιθρο με την οποία η πόλη οφείλει να έχει μια συμβιωτική σχέση. (Frey, 1999: 24)*

### **3. Το ιδανικό μέγεθος της πόλης και η προαστιακή διάχυση**

Εκτός από την θετική ή αρνητική αποτίμηση της ίδιας της πόλης, σημαντικό θέμα είναι και η αναζήτηση του ιδανικού μεγέθους της πόλης. Η τεράστια ανάπτυξη ορισμένων πόλεων, ειδικά όταν αυτές κυριαρχούν απόλυτα με το μέγεθός τους στην υπόλοιπη χώρα, όπως η Αθήνα στην Ελλάδα, τροφοδότησε τους φόβους ότι δημιουργεί μια ανισορροπία η οποία δυνητικά μπορεί να υπονομεύσει την αποδοτική λειτουργία ολόκληρης της χώρας. Έτσι επιλέγεται συχνά μια πολιτική προώθησης ενδιάμεσων αστικών κέντρων, σαν αντίπαλος πόλος των πολύ μεγάλων πόλεων. Την πολιτική αυτή που επιδιώκει μια ισορροπία σε σχέση με το μέγεθος των οικισμών, όπως π.χ. εικονογραφείται από το πλέγμα των ιεραρχημένων οικισμών και των χώρων επιρροής τους κατά Christaller, εισηγείται μεταξύ άλλων η Παγκόσμια Επιτροπή για το

περιβάλλον και την ανάπτυξη και η διάσκεψη του Ρίο. (Haughton και Hunter, 1994: 73)

Μία συσχετιζόμενη ανησυχία έχει να κάνει με την υπερβολική προασιακή εξάπλωση, που στο πλαίσιο της μητροπολεοποίησης των πόλεων, απειλεί να εξαφανίσει την διάκριση μεταξύ πόλης και υπαίθρου στις εξωαστικές περιοχές, δημιουργώντας το λεγόμενο «αστικοαγροτικό συνεχές». Αυτή ακριβώς είναι και η περίπτωση της περιοχής των Μεσογείων, όπου ο αστικός ιστός του Λεκανοπεδίου διαχέεται στην πεδιάδα με την μορφή οικιστικών πυρήνων, γραμμικών κέντρων εκατέρωθεν των κύριων οδικών αξόνων που ενώνουν αυτούς τους πυρήνες και πολύ αραιή δόμηση στην ενδοχώρα που συνυπάρχει με αγροτικές εκμεταλλεύσεις.

Για τον περιορισμό του μεγέθους των πολύ μεγάλων πόλεων αλλά και της εξωαστικής διάχυσης σε όφελος ενός πιο συμπαγούς μοντέλου πόλης, έχουν εφαρμοστεί διάφορες πολιτικές. Μία από αυτές ήταν η δημιουργία νέων πόλεων ή πόλων ανάπτυξης, σε μια προσπάθεια αποκέντρωσης της μεγάλης ανάπτυξης των μητροπολιτικών κέντρων. Ειδικά η θεωρία των πόλων ανάπτυξης, υπέθετε ότι είναι δυνατή η δημιουργία νέων κέντρων γύρω από λειτουργίες συγκεκριμένων ανερχόμενων τομέων της οικονομίας, οι οποίοι θα παρείχαν την απαραίτητη δυναμική για την αυτοδύναμη οικονομική απογείωσή τους. Αυτά τα αναπτυσσόμενα κέντρα θα χωροθετούνταν σε περιοχές που είχαν ανάγκη οικονομικής αναζωογόνησης, λειτουργώντας σαν εργαλείο περιφερειακής πολιτικής. Η πρόθεση ήταν η διάχυση των οικονομικών ωφελημάτων από τους πόλους ανάπτυξης στις περιβάλλουσες περιοχές, καθώς αφενός θα αυξάνονταν η ζήτηση για αγροτικά προϊόντα, αφετέρου οι μονάδες παραγωγής θα διασπείρονταν σε επόμενη φάση πέρα από τον πυρήνα του πόλου. Τελικά οι ευεργετικές αυτές διασυνδέσεις υλοποιήθηκαν σε σχετικά μικρή κλίμακα. Τόσο οι νέες πόλεις, όσο και οι πόλοι ανάπτυξης είχαν μικρή επιτυχία, ενώ στις χειρότερες περιπτώσεις προκάλεσαν νέα αστικά προβλήματα σε νέες τοποθεσίες, ενώ υπονόμειναν την οικονομική βιωσιμότητα των παλαιότερων μεγάλων πόλεων. Η μαζική αποβιομηχάνιση των χωρών του κέντρου, εξαφάνισε το

κεφάλαιο εκείνο το οποίο μετακινούμενο θα προσέλκυε κατοίκους δημιουργώντας θέσεις εργασίας και οι πολιτικές αυτές εγκαταλείφθηκαν, καθώς η προσοχή στράφηκε στην ανεργία των υπάρχοντων κέντρων. (Haughton και Hunter, 1994: 73)

Παρόμοια τύχη είχαν και άλλες πολιτικές αποκέντρωσης, όπως αυτή που εμπόδιζε την επέκταση των βιομηχανικών επιχειρήσεων στο Λονδίνο, σε συνδυασμό με επιδοτήσεις για την μεταφορά τους σε άλλες περιοχές. Εξάλλου πολλές από τις επιχειρήσεις που αναγκάστηκαν να μεταφερθούν έκλεισαν πρόωρα. (Haughton και Hunter, 1994: 74) Η πολιτική αυτή θυμίζει και την προσπάθεια απομάκρυνσης των βιομηχανιών από την Αττική, που οδήγησε στην δημιουργία της βιομηχανικής περιοχής των Οиноφύτων στα σύνορα Αττικής και Βοιωτίας, με καθόλου βιώσιμα αποτελέσματα για τον Ασωπό.

Κατά τα άλλα, σήμερα είναι αδύνατον να υποστηριχθεί μια πολιτική πόλων ανάπτυξης για τον περιορισμό της προαστιακής διάχυσης στα Μεσόγεια, καθώς οι αιτίες αυτής της διάχυσης μπορούν να εντοπιστούν στο κυρίαρχο πρότυπο κατοίκησης (μονοκατοικία ή διπλοκατοικία στα προάστια) και στο γεγονός ότι τα Μεσόγεια το προσφέρουν σε σχετικά καλή τιμή, στους μηχανισμούς διαμόρφωσης τιμών στη γη που καθιστούν εξαιρετικά συμφέρουσα την οικοδόμηση κάθε αγροτεμαχίου και στα μεγάλα οδικά έργα υποδομής που επιτρέπουν την εγκατάσταση στην περιοχή και σε όσους π.χ. εργάζονται εντός του Λεκανοπεδίου. Στα Μεσόγεια επίσης υπάρχουν ήδη δύο βιομηχανικά πάρκα πλήρως ανεπτυγμένα, πλήθος επιχειρήσεων με υπερτοπική σημασία ακόμη και για ολόκληρο το Λεκανοπέδιο και δύο αναπτυσσόμενα μεγάλα εμπορικά πάρκα. Μια πολιτική ανάδειξης κάποιου (ή κάποιων) οικισμού ως πόλου ανάπτυξης, που θα συγκεντρώσει την προαστιακή διάχυση είναι άτοπη, γιατί αυτή η πολιτική δεν παρεμβαίνει στις αιτίες της διάχυσης και ενδεχόμενος πόλος ανάπτυξης θα πρέπει να διαθέτει εξυπηρετήσεις που να μπορούν να ανταγωνιστούν αυτές του Λεκανοπεδίου αλλά και τις πολύ σημαντικές υπερτοπικού χαρακτήρα υπάρχουσες εξυπηρετήσεις της περιοχής.

Μία ακόμα πολιτική με στόχο τον περιορισμό του μεγέθους και της προαστιακής διάχυσης μιας πόλης, είναι αυτή της πράσινης ζώνης. Οι πράσινες ζώνες γύρω από τα όρια μιας πόλης θεωρητικά περιορίζουν την ανάπτυξή της, ενώ ταυτόχρονα συντηρούν την διάκριση μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών. Η κριτική που ασκήθηκε σε αυτήν την πολιτική έχει να κάνει αφενός με την δημιουργία νέων οικιστικών αναπτύξεων έξω από την πράσινη ζώνη, με τις συνεπακόλουθες καθημερινές μακρινές μετακινήσεις των commuters να μην συνάδουν με τα κριτήρια της βιώσιμης ανάπτυξης, αφετέρου με το γεγονός ότι οι θετικές επιδράσεις στο αστικό περιβάλλον, περιορίζονται στα υψηλά εισοδηματικά στρώματα που έχουν τη δυνατότητα να διαμένουν κοντά στην πράσινη ζώνη και δεν διαχέονται σε ολόκληρη την πόλη. (Haughton και Hunter, 1994: 74)

Η πεδιάδα των Μεσογείων περιβάλλεται από τους ορεινούς όγκους της Πεντέλης και του Υμητιού, το Πάνειο όρος και τους υπόλοιπους λόφους της Λαυρεωτικής και τον νότιο Ευβοϊκό. Πρόκειται για περιοχές πολύ μεγάλης σημασίας για ολόκληρο το Λεκανοπέδιο και όχι μόνο για τα Μεσόγεια, τις οποίες θα μπορούσαμε να τις φανταστούμε σαν ένα είδος πράσινης ζώνης. Η προστασία αυτών των περιοχών και η σύνδεσή τους είναι προφανώς πολύ μεγάλης σημασίας αλλά ειδικά για την περιοχή των Μεσογείων, εξαιρετικής σημασίας είναι η προστασία από την δόμηση των αδόμητων καλλιεργούμενων εκτάσεων στο εσωτερικό της πεδιάδας και η δημιουργία φυσικών συνδέσεων μεταξύ τους και με τους γύρω ορεινούς όγκους και το παραλιακό μέτωπο. Οι πράσινες σφήνες στις μητροπολιτικές περιοχές, έχουν το πλεονέκτημα ότι εισχωρώντας βαθιά στις οικιστικές αναπτύξεις, μεταφέρουν τα ευεργετικά αποτελέσματα της δυνατότητας άμεσης πρόσβασης στην ύπαιθρο σε όλη την πόλη.

#### **4. Η δομή της πόλης**

Η δομή της βιώσιμης πόλης στην κλίμακα της γειτονιάς, είναι για τον Frey σημαντικότερη από την συνολική αφηρημένη γεωμετρική μορφή της. Η διερεύνησή του ξεκινάει από τον σχηματισμό της στοιχειώδους

μονάδας της πόλης, του κύτταρου που θα συνθέσει τον οργανισμό. Η αρχική παραδοχή είναι η σημασία της δημόσιας συγκοινωνίας ως ο οικονομικότερος και πλέον βιώσιμος τρόπος αστικής μετακίνησης. Η αποτελεσματική λειτουργία της προϋποθέτει αφενός την δυνατότητα πεζής πρόσβασης στις στάσεις, αφετέρου κάποια πληθυσμιακή πυκνότητα που θα την καταστήσει βιώσιμη. Ο Frey ορίζει αυτήν την πυκνότητα στα 60 άτομα ανά εκτάριο. Η πυκνότητα αυτή είναι απαραίτητη και για την υποστήριξη κεντρικών λειτουργιών σε επίπεδο γειτονιάς. Υποθέτοντας ότι κανείς είναι διατεθειμένος να περπατήσει έως 10 λεπτά μέχρι την στάση της δημόσιας συγκοινωνίας, ορίζει έναν κύκλο με κέντρο τη στάση και ακτίνα περίπου 600 μέτρα σαν γειτονιά – στοιχειώδη μονάδα στη δομή της πόλης. Πρόκειται για μια περιοχική έκτασης 110 με 120 εκτάρια. Με δεδομένη την πληθυσμιακή πυκνότητα φιλοξενεί περίπου 7000 κατοίκους. Γύρω από την στάση της δημόσιας συγκοινωνίας συναρθρώνεται το κέντρο της γειτονιάς, το οποίο παρέχει καθημερινές εξυπηρετήσεις. Δίνεται επίσης έμφαση στην κοινωνική ανάμιξη στο επίπεδο της γειτονιάς, η οποία ελπίζεται να εξασφαλιστεί με την παροχή πολλών τύπων κατοίκησης. (Frey, 1999: 38)

Τέσσερις με πέντε γειτονιές σχηματίζουν μια συνοικία η οποία διαθέτει στον πυρήνα της ένα κέντρο με σημαντικότερες και πιο εξειδικευμένες λειτουργίες από ένα κέντρο γειτονιάς. Τέσσερις με πέντε συνοικίες σχηματίζουν μια ευρύτερη περιοχική με ένα ακόμη πιο σημαντικό κέντρο, οι περιοχές αυτές σχηματίζουν μια πόλη και πάει λέγοντας, δημιουργώντας ένα σχήμα που ρητά συγκρίνεται με το πλέγμα των ιεραρχημένων οικισμών και των χώρων επιρροής τους κατά Christaller. (Frey, 1999: 39)

Ανάλογη με την ιεράρχηση των κέντρων είναι και η ιεράρχηση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Τα κέντρα γειτονιάς συνδέονται μεταξύ τους και με το κέντρο της οικείας συνοικίας με λεωφορεία, ελαφρά επιφανειακά μέσα σταθερής τροχιάς συνδέουν τα κέντρα των συνοικιών μεταξύ τους και με το κέντρο της ευρύτερης περιοχής και βαρύτερα μέσα σταθερής τροχιάς μπορούν να συνδέουν τα κέντρα αυτά με το κέντρο της πόλης ή και με άλλες πόλεις κτλ. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται



στους χώρους μετεπιβίβασης οι οποίοι πρέπει να είναι «καλοσχεδιασμένα, προστατευμένα μέρη, συναρθρωμένα με τα κέντρα των υπηρεσιών και των λοιπών αστικών διευκολύνσεων». (Frey, 1999: 45) Για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων θεωρείται καλύτερη λύση να μοιράζονται τον χώρο της οδού με τα μέσα μαζικής μεταφοράς αλλά με προτεραιότητα στα τελευταία, σε συνδυασμό με μέτρα εφησυχασμού της κυκλοφορίας, ιεράρχηση των οδικών αξόνων και αποκλεισμό των υπερτοπικών κινήσεων διέλευσης από το εσωτερικό της γειτονιάς. (Frey, 1999: 43)

Ο Frey έχει απόλυτη συνείδηση των δυσκολιών που παρουσιάζει η εφαρμογή αυτής της δομής στην πράξη. Τα επιχειρήματα εναντίον της μπορούν σχηματικά να ταξινομηθούν σε κοινωνικά και οικονομικά. Κοινωνικά, η δομή της γειτονιάς με το τοπικό κέντρο που θα εξυπηρετεί τον τοπικό πληθυσμό, θεωρείται περιοριστική της ελευθερίας του ατόμου να μετακινείται οπουδήποτε και να επιλέγει να εξυπηρετηθεί από κέντρα οπουδήποτε στην πόλη πέρα από την γειτονιά του.

*Σύμφωνα με τον Alexander, η κατασκευή της πόλης με μονάδα την γειτονιά παράγει μια αυστηρή δομή, η οποία δεν συνάδει με τα κοινωνικά συστήματα σε μια ανοικτή κοινωνία. Επομένως μια τέτοια δομή είναι ανεπιθύμητη. (Frey, 1999: 39)*

Πιο ισχυρά είναι τα οικονομικά επιχειρήματα. Αναμφισβήτητη είναι σήμερα η τάση των τοπικών αγορών να κλείνουν σε όφελος των μεγάλων εμπορικών κέντρων. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα καταστήματα της γειτονιάς

*έχουν να κάνουν με τις οικονομίες κλίμακας. Οι αγορές αγαθών λιανικής πώλησης, για παράδειγμα, γίνονται ολοένα και μεγαλύτερες και χωροθετούνται σε εξωαστικές τοποθεσίες ή έξω από τις αστικές συνοικίες, όπου βρίσκουν χαμηλές τιμές γης και μεγάλες ενιαίες εκτάσεις. Τα μικρά μαγαζιά προσφέροντας σαφώς μικρότερη ποικιλία αγαθών, δεν μπορούν να ανταγωνιστούν τον εφοδιασμό τέτοιων εμπορικών πάρκων, αναγκάζονται να παραμένουν ανοικτά για πολλές ώρες για να τα βγάλουν πέρα και επομένως είναι δύσκολο να παραμείνουν βιώσιμα. (Frey, 1999: 40)*

Η ελευθερία της επιλογής «σε μια ανοικτή κοινωνία» που υπερασπίζεται ο Alexander, είναι μάλλον η ελευθερία της αγοράς. Οι δυνατότητες επιλογής δεν κατανέμονται ισότιμα μεταξύ των ατόμων καθώς δεν έχουν όλοι π.χ. την ίδια δυνατότητα κινητικότητας. Διάφοροι παράγοντες, κατ' αρχήν το εισόδημα, αλλά και άλλοι όπως το φύλο, η ηλικία, η κατάσταση της υγείας κτλ. περιορίζουν αυτή την κινητικότητα για μεγάλες ομάδες του πληθυσμού.

Για παράδειγμα ο Haughton και ο Hunter, συνδέουν την μικρότερη κινητικότητα των γυναικών με την δυσχερέστερη θέση τους στην αστική αγορά εργασίας έναντι των ανδρών. Οι αυξημένες και άνισα κατανεμημένες ευθύνες που έχουν να κάνουν με το νοικοκυριό, όπως η φροντίδα των παιδιών, που συχνά αναλαμβάνουν οι γυναίκες, σε συνδυασμό ακόμα περισσότερο με την έλλειψη πρόσβασης σε αυτοκίνητο και την αναποτελεσματικότητα της δημόσιας συγκοινωνίας, έχει σαν αποτέλεσμα να υποχρεώνονται να αναζητήσουν εργασία σε στενή εγγύτητα με τον τόπο κατοικίας. Το γεγονός ότι πολλές γυναίκες κινούνται σε γεωγραφικά περιορισμένες αγορές εργασίας, μειώνει το πεδίο των ευκαιριών που τους παρουσιάζονται και αδυνατίζει την ατομική διαπραγματευτική τους δύναμη, σε σχέση με τους όρους και τις αμοιβές της εργασίας. Έτσι καθίσταται πιθανότερο να αποδεχτούν χαμηλότερες αμοιβές και ελαστικές μορφές απασχόλησης. (Haughton και Hunter, 1994: 101-102)

Ο Frey έχοντας συνείδηση των δυσκολιών εφαρμογής της δόμησης της πόλης με μονάδα την γειτονιά, επιμένει στην αναγκαιότητά της, επειδή μεταξύ άλλων συνάδει με τα ιδανικά της μεγαλύτερης οικονομικής αυτάρκειας και πολιτικής συμμετοχής, που αποτελούν και κριτήρια της βιώσιμης ανάπτυξης. Θεωρεί ότι την εφαρμογή αυτής της δομής της πόλης θα διευκολύνουν

*περιοριστικά μέτρα, όπως για παράδειγμα η κοστολόγηση των οδών, η ουσιαστική αύξηση στους φόρους των καυσίμων, η μείωση των θέσεων στάθμευσης στις δομημένες περιοχές [...] Η προϋπόθεση είναι φυσικά η διαθεσιμότητα αποτελεσματικού, συντονισμένου,*

*γρήγορου, άνετου και φθηνού δημόσιου συστήματος μεταφορών.*

(Frey, 1999: 40-41)

Είναι σαφές ότι η πόλη που είναι εξαρτημένη από το αυτοκίνητο δεν είναι η πόλη της ελευθερίας και της κινητικότητας όπως συχνά εμφανίζεται, καθώς αυτή η κινητικότητα αφορά μόνο όσους έχουν την δυνατότητα χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για ένα σημαντικό κομμάτι του πληθυσμού είναι η πόλη του αποκλεισμού, γιατί η έλλειψη πρόσβασης σε αυτοκίνητο αποτελεί σημαντικό μειονέκτημα όταν η πόλη οργανώνει τις μετακινήσεις γύρω από αυτό. Από την άλλη «περιοριστικά μέτρα», όπως η εμπορευματοποίηση – ιδιωτικοποίηση των δημόσιων υποδομών και οι «πράσινοι φόροι», δημιουργούν νέου τύπου ανισότητες. Δημιουργούν μια κατανομή της κινητικότητας στην οποία το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού θα μετακινείται κατά μήκος των δρομολογίων των μέσων μαζικής μεταφοράς και ακολουθώντας τις χρονικές περιοδικότητές τους, ενώ ένα μικρότερο προνομιούχο κομμάτι θα είναι ελεύθερο από αυτές τις δεσμεύσεις. Ο Andre Gorz έγραφε ότι τα αυτοκίνητα είναι σαν τις βίλες δίπλα στην θάλασσα: πολυτελή αγαθά τα οποία εφευρέθηκαν για την ευχαρίστηση μιας πολύ πλούσιας μειοψηφίας. Ο εκδημοκρατισμός της χρήσης του αυτοκινήτου κατέστρεψε τα προνόμια που συνεπάγονταν η χρήση του, καταλήγοντας στον εγκλωβισμό στην κυκλοφοριακή συμφόρηση, όπως θα συνέβαινε και αν μαζικοποιούνταν ο θεσμός της ιδιοκτησίας παραθαλάσσιας βίλας, καταλήγοντας σε οικιστικές πυκνότητες στις παραλίες ανάλογες των ξενοδοχείων. Η απάντηση δεν είναι να ξανακάνουμε τα αυτοκίνητα πολυτελή αγαθά, δημιουργώντας προνόμια που θα καταστήσουν κάποιους προνομιούχους. Γι' αυτό, από την επιδίωξη να αδειάσουν οι δρόμοι, για να κυκλοφορούν με άνεση τα αυτοκίνητα που θα απομείνουν, είναι καλύτερη είτε η πλήρης απαγόρευση του αυτοκινήτου σε κάποιες οδούς, είτε η αποκλειστική κατάληψη μεγάλου μέρους του οδοστρώματος από φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς, που θα αυξήσει την συμφόρηση στο υπόλοιπο μέρος, οδηγώντας στην εγκατάλειψη του αυτοκινήτου.

Επανερχόμενοι στην πρόταση συγκρότησης της πόλης με δομική μονάδα την γειτονιά, θεωρούμε ότι παρά τα αναμφισβήτητα θεωρητικά πλεονεκτήματά της, δεν είναι εφαρμόσιμη, τουλάχιστον με την αυστηρή της μορφή, στην περιοχή των Μεσογείων. Η περιοχή διαθέτει ήδη την δική της δομή συγκρότησης, αποτέλεσμα των ισχυρών κοινωνικών και οικονομικών δυνάμεων που την διαμόρφωσαν. Τα δομικά συστατικά μπορούμε να πούμε ότι είναι οι υπάρχοντες και επεκτεινόμενοι οικιστικοί πυρήνες, οι γραμμικές αναπτύξεις κεντρικών λειτουργιών εκατέρωθεν των οδών που ενώνουν αυτούς τους πυρήνες, οι πολύ χαμηλής πυκνότητας αστικοαγροτικές περιοχές κυρίως κατοικίας στην ενδοχώρα του οδικού δικτύου, τα εμπορικά ή βιομηχανικά πάρκα και οι αδόμητες καλλιεργούμενες και με φυσική κάλυψη εκτάσεις.

Οι δυνάμεις που διαμορφώνουν αυτή τη δομή έχουν να κάνουν μεταξύ άλλων, με την εξάρτηση της περιοχής από το αυτοκίνητο, την επιδίωξη προσβασιμότητας και προβολής επί του μετώπου των οδικών αξόνων από πλευράς κεντρικών λειτουργιών και την επιδίωξη συνδυασμού προσπελασιμότητας και ταυτόχρονης αποφυγής των αστικών οχλήσεων στα προαστιακά πρότυπα από πλευράς κατοικίας. Η περιοχή δεν είναι ασυνάρτητη όπως φαίνεται με μια πρώτη ματιά, διαθέτει δομή και δυνητικά η δομή αυτή έχει κάποιες ποιότητες, οι οποίες θα μπορούσαν να αναδειχθούν. Η περιοχή επίσης δεν στερείται τοπικών κέντρων. Δεν πρόκειται όμως για σημειακά αλλά για γραμμικά τοπικά κέντρα, που αρθρώνονται στα μέτωπα των αξόνων, εκεί που οι σημαντικοί οδικοί άξονες διασχίζουν ή εφάπτονται στους οικισμούς. Η δημιουργία κέντρων γειτονιάς μακριά από τους βασικούς άξονες είναι αδύνατη λόγω της εξάρτησης από το αυτοκίνητο, των πολύ σημαντικών μεγάλης υπερτοπικής σημασίας εμπορικών και άλλων κέντρων που ήδη βρίσκονται εγκατεστημένα στην περιοχή και του γεγονότος ότι ούτε καν ολόκληρη η περιοχή των Μεσογείων δεν αποτελεί χωρική ενότητα, εφόσον πολλοί από τους κατοίκους της περιλαμβάνουν το Λεκανοπέδιο στις καθημερινές μετακινήσεις τους.

Η αδυναμία δημιουργίας τέτοιων κέντρων εικονογραφείται και από την αδυναμία εφαρμογής των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων που

ισχύουν στην περιοχή. Ένας τυπικός οικισμός των Μεσογείων διασχίζεται από έναν οδικό άξονα και αναπτύσσει εκατέρωθεν αυτού το κέντρο του. Ένα τυπικό Γ.Π.Σ. ορίζει τις βασικές οδικές αρτηρίες διαμορφώνοντας έναν κανάβο. Κατόπιν χαρακτηρίζει γενική κατοικία το γραμμικό κέντρο, πολεοδομικό κέντρο κάποια οικοδομικά τετράγωνα επί του γραμμικού κέντρου στο κέντρο βάρους του οικισμού και αμιγή κατοικία τον υπόλοιπο οικισμό. Τα ευρύτερα τετράγωνα στο εσωτερικό του κανάβου επιχειρείται να συγκροτηθούν σε γειτονιές, χαρακτηρίζοντας «τοπικό κέντρο γειτονιάς» κάποιο οικοδομικό τετράγωνο στο κέντρο του τετραγώνου. Φυσικά τα τοπικά κέντρα γειτονιάς κατά κανόνα δεν υλοποιούνται.

## **5. Η μορφή της πόλης**

Σε ότι αφορά την αφηρημένη γεωμετρική μορφή της πόλης, πολλές από τις προτάσεις που έχουν κατατεθεί ανάγονται στο παρελθόν. Ιστορική σημασία έχουν τόσο η γραμμική πόλη που προτάθηκε αρχικά από τον Arturo Soria y Mata το 1882, όσο και το μοντέλο της κεντρικής πόλης με τις πόλεις δορυφόρους που προτάθηκε από τον Ebenezer Howard το 1898. Σήμερα βέβαια αποτελεί κοινό τόπο ότι δεν αναζητούμε μια αυστηρή γεωμετρική γενική μορφή που θα λύσει τα προβλήματα της πόλης αλλά παρόλα αυτά είναι γενική παραδοχή ότι το σχήμα και η γενική διάταξη των λειτουργιών της πόλης, σχετίζονται με την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας της και ειδικότερα τα κριτήρια της βιώσιμης ανάπτυξης.

Σύμφωνα με τον Frey, το μεταφορικό σύστημα των πόλεων είναι στοιχείο κλειδί για την αποτελεσματική λειτουργία της πόλης, διότι συνδέεται με τις ποιότητες της προσβασιμότητας και της κινητικότητας και διότι οι λειτουργίες σε τελική ανάλυση αρθρώνονται με βάση τα μοτίβα του μεταφορικού συστήματος.

*Οι μεταφορές επομένως είναι ύψιστης σημασίας για την ποιότητα της ζωής στην πόλη. Οι μορφές της πόλης που διευκολύνουν τις μεταφορές, ειδικά αυτές οι οποίες υποστηρίζουν τις μεταφορές, είναι*

*συνεπώς πιο κατάλληλες από τις μορφές της πόλης που δεν το κάνουν. Αρα κανείς μπορεί να συμπεράνει ότι με όρους κινητικότητας και μεταφοράς, η πιο αποτελεσματική μορφή πόλης είναι αυτή που ακολουθεί το μεταφορικό δίκτυο, αλλά δεν είναι όλες οι μορφές του μεταφορικού δικτύου ισότιμα αποδοτικές. (Frey, 1999: 67)*

Μορφές που ακολουθούν το μεταφορικό δίκτυο είναι για παράδειγμα αυτή της γραμμικής πόλης και αυτή της αστεροειδούς πόλης. Η γραμμική πόλη έχει τα σαφέστατα επιπλέον πλεονεκτήματα από την σκοπιά της βιωσιμότητας, να αποτελεί μια συμπαγή ανάπτυξη και να παρέχει άμεση πρόσβαση, τόσο στις εξυπηρετήσεις των κεντρικών λειτουργιών προς την εσωτερική πλευρά του μεταφορικού άξονα, όσο και στην ανοικτή ύπαιθρο στην εξωτερική πλευρά. Όμως η γραμμική πόλη δεν μπορεί να σταθεί σαν πόλη από μόνη της, καθώς όσο αυξάνεται ο πληθυσμός αυξάνεται και το μήκος της, καθιστώντας την αντιλειτουργική. Μπορεί όμως να εξυπηρετήσει σαν γραμμική ανάπτυξη που συνδέει δύο κέντρα.

Η αστεροειδής πόλη με το μοναδικό κέντρο και τις γραμμικές ακτινικές αναπτύξεις, διευκολύνει την εφαρμογή ενός μεταφορικού συστήματος αποτελούμενο από ακτινικές διαδρομές και δακτύλιους και επιπλέον επιτρέπει σε πράσινες σφήνες αδόμητων χώρων να εισχωρούν μέχρι το κέντρο της πόλης, μεταφέροντας τα πλεονεκτήματά τους στο σύνολο της πόλης και εγκαθιδρύοντας μια συμβιωτική σχέση πόλης υπαίθρου. Μια παραλλαγή της αστεροειδούς πόλης αποτέλεσε και το γενικό σχέδιο της Κοπεγχάγης, όπου η αστική ανάπτυξη παίρνει την μορφή των δακτύλων κατά μήκος των βασικών μεταφορικών διαδρομών, αφήνοντας την ύπαιθρο να εισχωρήσει μέχρι το κέντρο ανάμεσα στα δάκτυλα. Η ύπαρξη όμως ενός μοναδικού κέντρου έχει σαν αποτέλεσμα να δημιουργείται συμφόρηση, όσο οι ακτίνες μεγαλώνουν. Γενικά αναγνωρίζεται ότι μία δομή ακτινικών και περιφερειακών διαδρομών «θα οδηγήσει τελικά σε συμφόρηση του πυρήνα και του εσωτερικού δακτύλιου». (Frey, 1999: 67) Ο Frey προτείνει αφενός να επιδιωχθεί η πολυκεντρικότητα της πόλης, αντί του μοναδικού σημαντικού πυρήνα

και αφετέρου να εφαρμοστεί ένα μεταφορικό σύστημα με μορφή κανάβου μεγάλης κλίμακας, που θα εξυπηρετεί όλες τις περιοχές της μητροπολιτικής περιοχής αντί ενός σημείου στο κέντρο. (Frey, 1999: 67)

Η γενικότερη μορφή που προκύπτει συνδυάζοντας την πολυκεντρικότητα, τις γραμμικές αναπτύξεις που συνδέουν τους πυρήνες και την εισχώρηση της υπαίθρου μέχρι το εσωτερικό της πόλης, είναι το μοντέλο του πολυκεντρικού δικτύου ή της περιφερειακής πόλης. Το πολυκεντρικό δίκτυο αποτελεί ένα συνδυασμό άλλων βασικών μορφών πόλης διαθέτοντας πυρήνες, γραμμικές και ακτινικές αναπτύξεις. Συνδυάζει τις χαμηλές με τις υψηλές πυκνότητες, μεγαλύτερα και μικρότερα κέντρα, με ένα δίκτυο αδόμητων πράσινων χώρων. Διευκολύνει την εύκολη πρόσβαση τόσο στις κεντρικές εξυπηρετήσεις όσο και στην ύπαιθρο, δίνει την δυνατότητα ανάπτυξης των μεταφορικών δικτύων και προωθεί την αυτάρκεια, την αυτονομία και την ποικιλία. (Frey, 1999: 53-54) Η συμπερίληψη των ανοιχτών υπαίθριων χώρων στο εσωτερικό της πόλης ή μητροπολιτικής περιοχής καθιστά το πολυκεντρικό δίκτυο παρόμοιο με το μοντέλο της κεντρικής πόλης με τις πόλεις δορυφόρους του Howard, με την διαφορά ότι διαθέτει μεγαλύτερη προσαρμοστικότητα και επομένως περισσότερες πιθανότητες εφαρμογής. (Frey, 1999: 68)

Η περιοχή των Μεσογείων μπορούμε να πούμε ότι είναι έτοιμη να υιοθετήσει το μοντέλο του πολυκεντρικού δικτύου, καθώς διαθέτει τα ίδια δομικά χαρακτηριστικά: αποτελείται από οικιστικούς πυρήνες που συνδέονται με γραμμικές αναπτύξεις, καθοριζόμενες από τα μεταφορικά δίκτυα. Μπορούμε να διακρίνουμε δύο βασικές ιδιαιτερότητες. Πρώτον οι πυρήνες της περιοχής των Μεσογείων δεν είναι ανώνυμα προαστιακά μορφώματα, αλλά οικισμοί με ταυτότητα και ιστορία που για κάποιους από αυτούς ανάγεται στην οθωμανική περίοδο. Έτσι συναντάμε ενδιαφέρουσες και διαφοροποιημένες τυπολογίες, κάποιες από τις οποίες οφείλονται στον αγροτικό χαρακτήρα της περιοχής. Δεύτερον το μεταφορικό δίκτυο το οποίο διαμορφώνει την περιοχή είναι το οδικό, το οποίο παράγει «αναπτυξιακά» αποτελέσματα σε όλο το μήκος του και όχι συγκεντρωμένα στους κόμβους του όπως τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Το

αποτέλεσμα είναι η οικιστική διάχυση, η οποία απειλεί με οικοδόμηση το σύνολο του γεωγραφικού χώρου. Άρα η μεγαλύτερη πρόκληση για την περιοχή από την οπτική γωνία της βιώσιμης ανάπτυξης είναι η προστασία των αδόμητων χώρων, των χώρων με φυσική κάλυψη και κυρίως της αγροτικής καλλιέργειας, η οποία θα μπορούσε να βρει την θέση της στο πολυκεντρικό δίκτυο, σαν ιδανικός ελεύθερος χώρος για μια μητροπολιτική περιοχή.

Η ειρωνεία με το μεταφορικό δίκτυο των Μεσογείων είναι ότι υφίσταται ελεύθερη η παλιά σιδηροδρομική σύνδεση Αθηνών – Λαυρίου, η οποία διέρχεται μέσα από τους οικισμούς και η ενεργοποίησή της θα μπορούσε να αλλάξει προς το καλύτερο την εικόνα της περιοχής. Αντί αυτού επιλέχθηκε ο εγκλωβισμός του προαστιακού στην νησίδα της αττικής οδού στην μέση της πεδιάδας και μακριά από τους οικισμούς. Μνημείο του παραλογισμού της εξαρτημένης από το αυτοκίνητο πόλης είναι το γεγονός ότι ενώ ο σταθμός του προαστιακού στο αεροδρόμιο βρίσκεται σε απόσταση κατάλληλη για περπάτημα μέχρι το εμπορικό πάρκο του αεροδρομίου, η διαμόρφωση του χώρου είναι τέτοια που η πεζή πρόσβαση πρακτικά αποκλείεται.