

Χώρας αειχώρος

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΟΜΟΣ 1
VOLUME 1

ΤΕΥΧΟΣ 1
ISSUE 1

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2002
NOVEMBER 2002



ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

ΚΟΚΚΩΣΗΣ ΧΑΡΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΓΟΥΣΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΜΠΕΡΙΑΤΟΣ ΗΛΙΑΣ

ΠΕΤΡΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ

ΠΑΠΠΙΑΣ ΒΑΣΙΛΗΣ

ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αραβαντινός Αθανάσιος	- ΕΜΠ
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- ΕΜΠ
Γιαννακούρου Τζίνα	- ΥΠΕΧΩΔΕ
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Παύλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Δεμαθάς Ζαχαρίας	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- ΑΠΘ
Καρύδης Δημήτρης	- ΕΜΠ
Κοσμόπουλος Πάνος	- ΔΠΘ
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Παύλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαντουβάλου Μαρία	- ΕΜΠ
Μελαχροινός Κώστας	- University of London, Queen Mary, UK
Μοδινός Μιχάλης	- Εθν. Κέντρο Περιβ. και Αειφ. Ανάπτυξης (ΕΚΠΙΑΑ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- University of Surrey, UK
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Universite de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Χαστάογλου Βίλμα	- ΑΠΘ

Διεύθυνση:

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας

και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ

Πεδίον Άρεως, 38334 ΒΟΛΟΣ

<http://www.prd.uth.gr/aeihoros> e-mail: aeihoros@prd.uth.gr

τηλ.: 24210 – 74456 fax: 24210 - 74380



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Επιστημονικό Περιοδικό

αειχώρος

Επιμέλεια έκδοσης: Άννα Σαμαρίνα - Παναγιώτης Πανταζής
Σχεδιασμός εξωφύλλου - Λαγούτ: Γιώργος Παρασκευάς
Εκτύπωση: Αλ. Ξουράφας
Κεντρική διάθεση: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Περιεχόμενα

Αειχώρος - αναζητώντας σκέψεις για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη στο χώρο	4
Αραβαντινός Α.	6
Δυναμικές και σχεδιασμός κέντρων στην πόλη των επόμενων δεκαετιών - πρὸς συγκεντρωτικά ή αποκεντρωτικά σχήματα;	
Βασενχόβεν Λ.	30
Η δημοκρατικότητα του σχεδιασμού του χώρου και η αμφισβήτηση του ορθολογικού "μοντέλου"	
Πρεβελάκης Γ.	50
Ο μητροπολιτικός σχεδιασμός στην Ελλάδα: η περίπτωση της Αθήνας.	
Φωτόπουλος Γ., Γιαννιάς Δ. και Λιαργκόβας Π.	60
Οικονομική ανάπτυξη και σύγκλιση στους νομούς της Ελλάδας 1970-1994: εναλλακτικές μεθοδολογικές προσεγγίσεις	
Κάβουρας Μ.	92
Γεωγραφικές οντολογίες και διαλειτουργικότητα	
ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	
Οικονόμου Δ.	116
Το δεσμικό πλαίσιο της χωροταξίας και οι περιπέτειές του	
Χονδρού - Καραβασίλη Μ.	128
Προς έναν αειφόρο σχεδιασμό του δομημένου περιβάλλοντος: Οικολογική δόμηση	
ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	
Σκάγιαννης Π.	142
AESOP, Βόλος, 2002	
Μπεριάτος Η.	146
ISOCARP, Αθήνα - Βόλος, 2002	
Ψυχάρης Ι.	156
ERSA, Dortmund, 2002	
ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ	
Δέφνερ Α.	160
Νέα Υόρκη: Μια ταινία ντοκιμαντέρ	
Σερράος Κ.	170
Martin Wentz (επ.), Die kompakte stadt	
ΑΠΟΨΕΙΣ	180
Συνέντευξη με τον Klaus Kunzmann	182
Συνέντευξη με τον Andreas Faludi	190
Louis Albrechts	196
Σκέψεις για το Σχεδιασμό	

Martin Wentz (επιμέλεια), 2001,
DIE KOMPAKTE STADT, Campus Verlag,
Frankfurt and New York.

Κωνσταντίνος Σερράος

Διδάσκων (407), Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τα τελευταία χρόνια γίνεται πολύς λόγος για δύο σημαντικά και αλληλένδετα μεταξύ τους φαινόμενα: τη διάλυση των μεγαλουπόλεων και την προαστιοποίηση ολόκληρων περιφερειών. Ιδιαίτερα η οικιστική διασπορά στην ύπαιθρο συγκεντρώνει τελευταία τα βλέμματα όλων όσων ασχολούνται με την πόλη και την πολεοδομία.

Ως "αντίδοτο" απέναντι στα παραπάνω φαινόμενα προβάλλει, εδώ και μερικά χρόνια, η έννοια της "συμπαγούς πόλης", έχοντας, τουλάχιστον στον ευρωπαϊκό χώρο, την υποστήριξη πληθώρας πολεοδομών, από τον ακαδημαϊκό και επαγγελματικό χώρο. Συνδέεται δε με μια σειρά από προσδοκίες, μεταξύ των οποίων αναφέρονται, η βελτίωση της πολεοδομικής ποιότητας των αστικών κέντρων, καθώς επίσης και ορισμένα περισσότερο "τεχνικά", ουσιαστικής όμως σημασίας ζητήματα, όπως για παράδειγμα η εξοικονόμηση οικιστικής γης, η μείωση του κόστους κατασκευής και λειτουργίας των υποδομών, η μείωση της οδικής κυκλοφορίας και τέλος η βελτίωση της αποδοτικότητας των αστικών και περιαστικών Μέσων

Μαζικής Μεταφοράς (MMM)¹.

Η άποψη περί "συμπαγούς πόλης" εκφράζεται συχνά με διάφορες παραλλαγές και αναδεικνύει, ανάλογα με τα δεδομένα, τα προβλήματα και τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου χώρου, διαφορετικές πτυχές του πολεοδομικού σχεδιασμού. Για παράδειγμα, στην περιφέρεια της Βιέννης επιδιώκεται μια "αποκεντρωμένη συγκέντρωση" της οικιστικής δραστηριότητας γύρω από υφιστάμενους οικισμούς², ενώ στην Βέρνη προωθείται ένα μοντέλο πολεοδομικής ανάπτυξης, "εστιασμένης" σε βασικούς κόμβους του προαστιακού σιδηροδρόμου³.

Το βιβλίο "Die kompakte Stadt" (Η συμπαγής πόλη) επιχειρεί να καταγράψει συστηματικά τις απόψεις και τα αντίστοιχα επιχειρήματα, σχετικά με τους παραπάνω προβληματισμούς. Έκδοση της Διεύθυνσης Σχεδιασμού του Δήμου της Φραγκφούρτης, στα πλαίσια της σειράς δημοσιεύσεων με γενικό τίτλο "Το μέλλον του αστικού χώρου", αποτελεί συλλογικό έργο μιας πλειάδας αρχιτεκτόνων, πολεοδόμων, καθηγητών και μελετητών, αλλά και πολιτικών και δημοσιογράφων, με ιδιαίτερη ευαισθησία στα θέματα του σχεδιασμού και της ανάπτυξης της πόλης, υπό την επιμέλεια του Martin Wentz, διευθυντή πολεοδομίας της Φραγκφούρτης. Διαρθρώνεται σε τέσσερις μεγάλες ενότητες που διερευνούν (α) τις θεωρίες για την συμπαγή πόλη, (β) τη σχέση πολεοδομικής πυκνότητας και αστικής ζωής, (γ) τις δυνατότητες, μέσα από την κρίση της ευρωπαϊκής πόλης να αναδυθούν νέες ευκαιρίες αναγέννησής της και (δ) τις νέες εξελίξεις στον τομέα του σχεδιασμού για την πόλη.

Κάθε μια απ' αυτές τις ενότητες περιλαμβάνει ένα πρώτο, αμιγώς θεωρητικό μέρος, που συντίθεται από τέσσερα έως πέντε αυτόνομα δοκίμια και ένα δεύτερο, πιο πρακτικό, που σκοπό έχει να συνδέσει τις θεωρητικές απόψεις με την εφαρμογή των πολιτικών για την πόλη, μέσα από την παρουσίαση υλοποιούμενων ή και ολοκληρωμένων ήδη παραδειγμάτων σχεδιασμού για την Φραγκφούρτη.

Σε ένα πρώτο εισαγωγικό κείμενο, ο επιμελητής της έκδοσης διευκρινίζει το περιεχόμενο του όρου "συμπαγής πόλη" και θέτει το πλαίσιο της όλης διερεύνησης, τονίζοντας ότι το μέλλον του αστικού χώρου συνδέεται πλέον με νέα τεχνολογικά, κοινωνικά, κ.λπ. δεδομένα, αλλά και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη στάση της πολεοδομίας και της πολιτικής απέ-

¹ Βλέπε και Jenks M., Burton E., Williams K. (eds) (1996) *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* (London: E. & F.N. Spon).

² Βλέπε Planungsgemeinschaft Ost, 1998, *Europa Region, Gemeinsam für die Region, Berichte - Veröffentlichungen 2/98*, Wien.

³ Βλέπε Δελούκας Α., 2001, Η ανάπτυξη της πόλης στους κόμβους των δημόσιων συγκοινωνιών: το σύστημα μεταφορών της Αθήνας 2020 και το σχέδιο εστιασμένης πολεοδομικής ανάπτυξης της Βέρνης, στο: ΕΜΠ, ΚΣΕ, 15^ο Πρόγραμμα Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, Η ευρωπαϊκή και Ελληνική πόλη στον 21^ο αιώνα, αναμενόμενος ρόλος του σχεδιασμού (επ. υπεύθ. Α. Αραβαντινός), Αθήνα.

ναντι στις νέες απαιτήσεις. Ο "ανταγωνισμός" μεταξύ εικονικού και πραγματικού χώρου, για παράδειγμα, οδηγεί στην αναζήτηση στρατηγικών για την επιβίωση της πόλης, που δεν μπορούν, παρά να βρίσκονται και στην ιστορική "συμπαγή" και "πυκνή" πόλη. Η έννοια της "συμπαγούς πόλης" θεωρείται επομένως στα πλαίσια του βιβλίου, κυρίως ένα βασικό μοντέλο για την μελλοντική αστική και περιφερειακή ανάπτυξη, το οποίο αντιτίθεται σε μια μορφολογικά κοινότοπη και χωρικά ανοργάνωτη "εκτατική" ανάπτυξη. Όμως ο επαναπροσδιορισμός των εννοιών της "πυκνότητας" και της "αστικότητας", στα πλαίσια μιας "συμπαγούς πόλης", υποστηρίζεται, ότι θα πρέπει να ορισθεί περισσότερο αναλυτικά και εμπειριστατωμένα, απ' ότι απλώς μέσα από τη συζήτηση περί δομής και όγκου των μελλοντικών οικιστικών περιοχών.

Τι πρεσβεύει επομένως η "συμπαγής πόλη", διερωτάται ο M. Wentz, για να δώσει αμέσως ο ίδιος και μια απάντηση: "Η 'συμπαγής πόλη', ως νέος προσανατολισμός της πολεοδομίας, επιθυμεί να συμβάλει στην παροχή πλούσιων δυνατοτήτων χρήσης του χώρου και στην εξασφάλιση υψηλής κοινωνικής και πολιτιστικής πυκνότητας, αλλά παράλληλα και να αποτελέσει ένα εύχρηστο μοντέλο, που θα είναι σε θέση να απαντήσει ταχύτερα και πιο ευέλικτα, απ' ότι οι μονοδιάστατοι σχηματισμοί πυκνών κτιριακών όγκων, σε διαρκώς διαφοροποιούμενες προϋποθέσεις, περιορισμούς και απαιτήσεις". Πρόκειται επομένως ουσιαστικά, όχι τόσο για μια συμβολή στη διαμόρφωση ενός καλύτερου κτιριακού περιβάλλοντος, όσο πολύ περισσότερο για μια ουσιαστική προσπάθεια διαμόρφωσης ενός πλαισίου, μέσα στο οποίο θα μπορέσει η πόλη να αναπτύξει τη δομή και τις λειτουργίες της, αλλά και να σταθεί απέναντι στον διεθνή ανταγωνισμό της παγκοσμιοποίησης.

Σ' αυτό το πνεύμα, η πρώτη ενότητα του βιβλίου, με γενικό τίτλο "Θεωρίες για την συμπαγή πόλη", ξεκινά με μια συστηματική θεωρητική προσέγγιση της έννοιας της "συμπαγούς πόλης στο πλαίσιο εξέλιξης των ιδεών" κατά τον 20^ο αιώνα (G. Albers), με έμφαση κυρίως στη μετάβαση από τον στόχο της "αστικής χαλάρωσης" (Auflockerung) σε αυτόν της "πύκνωσης" (Verdichtung) και από την επιδίωξη διαμόρφωσης του τελικού "προϊόντος πόλη" σε αυτήν του καθορισμού της διαδικασίας παραγωγής του.

Το δεύτερο κεφάλαιο, με τίτλο "Η αστική πόλη" (K. Schmals), επιχειρεί, μέσα από μια κοινωνιολογική προσέγγιση τη διασύνδεση των ελκυστικών για κατοίκους και επισκέπτες συμπαγών ιστορικών κέντρων των ευρωπαϊκών πόλεων, με τα προγράμματα των αρχών του αιώνα, του μοντέρνου κινήματος και της μεταμοντέρνας περιόδου, για να καταλήξει ότι η συμπαγής πόλη, πέρα από μια κτιριακή σύνθεση με χωρική διάσταση, είναι πολύ περισσότερο ένας κοινωνικός σχηματισμός. Σ' αυτό το επίπεδο θα πρέπει να εστιασθεί και η συζήτηση για τη μελλοντική μορφή της.

Η "οικολογική διάσταση της συμπαγούς πόλης" αποτελεί αντικείμενο του επόμενου κεφαλαίου (R. Petersen). Σ' αυτό υποστηρίζεται, ότι η συμπαγής πόλη συμβαδίζει με την έννοια της βιωσιμότητας του αστικού χώρου, λαμβάνοντας υπόψη και μια σειρά άλλων παρα-

μέτρων, που σχετίζονται, μεταξύ άλλων, με τις υποδομές και την κυκλοφορία.

Το τέταρτο κεφάλαιο (E. Tharun, R. Bordlein) αξιολογεί μέσα από τη ματιά του γεωγράφου και με έντονα κριτικό πνεύμα, την ιδέα της συμπαγούς πόλης, για να καταλήξει μεταξύ άλλων και στο συμπέρασμα, ότι η ανάγκη για βελτίωση των οικονομικών, κοινωνικών και οικολογικών στόχων απαιτεί μια διαφορετική αντίληψη σχεδιασμού και διοικητικής οργάνωσης. Παρ' όλα αυτά, το όραμα της συμπαγούς πόλης είναι σε θέση, μέσω της διέγερσης δράσεων για το αστικό περιβάλλον, να παίξει ένα ρόλο "προγράμματος προετοιμασίας για τον διεθνή ανταγωνισμό".

Το τελευταίο κεφάλαιο αυτής της ενότητας, προσεγγίζοντας το θέμα από άποψη σημειολογική, αναφέρεται στις έννοιες του "συμπαγούς" και του "πορώδους" στον αστικό χώρο (G. d. Bruyn). Έμφαση δίνεται σε θέματα αντίληψης και διαφοροποίησης του χώρου με ποικίλες συγκριτικές αναφορές και σε άλλα κινήματα και ιδέες (π.χ. μοντέρνο, μεταμοντέρνο).

Η ενότητα αυτή κλείνει με μία αρκετά εμπειριστατωμένη, αν και συνοπτική, αναφορά στο σχεδιασμό για το κέντρο της Φραγκφούρτης. Κύριος στόχος είναι να αποσαφηνισθεί σε τι βαθμό, το όραμα της συμπαγούς πόλης, της πόλης των μικρών διαδρομών, της πολιτιστικής και οικονομικής συγκέντρωσης, βρίσκει εφαρμογή μέσα από τον τρέχοντα πολεοδομικό σχεδιασμό. Μεταξύ άλλων παρουσιάζονται, το σχέδιο για την ανάπτυξη πύργων και την πολεοδομική πύκνωση στη ζώνη των τραπεζών και το πρόγραμμα "Frankfurt 21", το οποίο, μετά την υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών στην περιοχή του κεντρικού επιβατικού και εμπορικού σταθμού, προβλέπει τη ριζική πολεοδομική αναμόρφωση της κεντρικής αυτής ζώνης, με ένταξη νέων κατοικιών, γραφείων και ελεύθερων χώρων πρασίνου και αναψυχής.

Η δεύτερη ενότητα που αναφέρεται στη σχέση "πολεοδομικής πυκνότητας και αστικού βίου", διερευνά την έννοια της συμπαγούς πόλης, με έμφαση στις συσχετίσεις της με τους δημόσιους χώρους. Το πρώτο κεφάλαιο εξετάζει το "δημόσιο χαρακτήρα του αστικού χώρου" (J. Schoffel) αναλύοντας κατά πόσο αυτός συνδέεται με τις χωρικές δομές της συμπαγούς πόλης, διερευνώντας αν κινδυνεύει να απολέσει τις λειτουργίες του και τέλος εξετάζοντας, αν και κατά πόσο, η κοινωνική ζωή στον αστικό χώρο μπορεί να αντικατασταθεί από την "οικονομική" κοινωνικότητα της ψηφιακής εποχής.

Μέσα από μια κοινωνιολογική προσέγγιση, εξετάζεται στο δεύτερο κεφάλαιο η σχέση "δημόσιου χαρακτήρα της πόλης και αστικής περιθωριοποίησης" (P. Niedermuller). Θίγονται κυρίως θέματα υποβάθμισης του αστικού χώρου και κοινωνικού αποκλεισμού, ως αποτέλεσμα της ιδιωτικοποίησης και "αποστείρωσης" των δημοσίων χώρων, αλλά παράλληλα και ως έλλειψη χώρων με συμβολικό χαρακτήρα και μεταξύ τους χωρικά συνδεδεμένα κοινωνικά δίκτυα.

Το επόμενο κεφάλαιο με κεντρικό θέμα την "πόλη ως ενιαίο οργανισμό" (V.

Hassemer) αναφέρεται στο παράδειγμα σχεδιασμού για το επανασυνδεδεμένο Βερολίνο, καταδικάζοντας τις αλόγιστες επεκτάσεις και υποστηρίζοντας την ανάγκη επανάκτησης κεντρικών περιοχών για αστική χρήση, καθώς επίσης και την απαίτηση για σχεδιασμό ενάντια στο διαχωρισμό των λειτουργιών, με κύριο συνδετήριο άξονα τη χρήση της κατοικίας.

Το τελευταίο κεφάλαιο αυτής της ενότητας εξετάζει την "πόλη ως σύστημα δημοσίων χώρων" (B. Schneider), μέσα από την παρουσίαση των βασικών αρχών, στόχων και μέτρων του "Ρυθμιστικού Σχεδίου για τον Δημόσιο Χώρο" του Βερολίνου. Εμβαθύνοντας στην τυπολογική συστηματοποίηση και στην πρακτική εφαρμογή του σχεδίου, γίνονται ενδιαφέρουσες ειδικότερες αναφορές σχετικά με το ρόλο των χώρων πρασίνου, των υδάτινων επιφανειών και των κυκλοφοριακών αξόνων στο σύστημα των δημοσίων χώρων της πόλης.

Τέλος η ενότητα κλείνει με μια περιεκτική αναφορά στον σχεδιασμό της Φραγκφούρτης για το δημόσιο χώρο. Μεταξύ άλλων παρουσιάζονται μελέτες για τη διαμόρφωση των όχθων του ποταμού Main, για την επανάκτηση της επαφής παραδοσιακών γειτονιών με το ποτάμι και για την αναμόρφωση παλαιών λιμενικών ζωνών, με ένταξη σ' αυτές νέων αστικών λειτουργιών (κατοικία, εργασία, κ.λπ.).

Η επόμενη τρίτη ενότητα του βιβλίου, με τίτλο "Κρίση και ευκαιρίες για την ευρωπαϊκή πόλη" επιχειρεί μια αξιολόγηση προβλημάτων, αδιεξόδων, αλλά και δυνατοτήτων και ευκαιριών για την εξέλιξη της ευρωπαϊκής πόλης. Στο πρώτο σχετικό κεφάλαιο, με θέμα "Ο μύθος της ευρωπαϊκής πόλης", ο συγγραφέας (T. Sieverts), ξεκινώντας από την κεντρική του θέση "η αστικότητα πέθανε - ζήτω η αστικότητα", υποστηρίζει, ότι η έννοια αυτή ξεφεύγει από το πλαίσιο των γνωστών μας αξιών των παλιών ιστορικών κέντρων και αποκτά πλέον, στην σύγχρονη ψηφιακή και πολυπολιτισμική εποχή, εντονότερο πολιτιστικό και κοινωνικό πρόσωπο, το οποίο και απαιτείται, για να θεμελιωθεί η αστική συμπεριφορά των πολιτών.

Ο προβληματισμός γύρω από την αντίθεση μεταξύ συμπαγούς πόλης και οικιστικής διασποράς αποτελεί αφετηρία για μια προσπάθεια "επανάκτησης της χαμένης αστικότητας" (K. Christiaanse), μέσα από την άποψη, ότι σε αντίθεση με την μάταιη αναζήτησή της στην οικιστική διασπορά, ουσιαστικότερης σημασίας είναι η διερεύνηση των διαδικασιών εκείνων που κατευθύνουν την εξέλιξη της πόλης και που είναι δυνατόν να ελεγχθούν. Κεντρική σημασία έχουν, κατά τον συγγραφέα, οι άξονες διαδρομών μέσα στην πόλη, μέσα στους οποίους, διαφορετικά μεταξύ τους στοιχεία της πόλης, μπορούν να συμβιώσουν αρμονικά.

Οι απόψεις δίστανται μεταξύ "χαλάρωσης" και "πύκνωσης" του αστικού χώρου. Οι σχετικές αποφάσεις για τη χωρική οργάνωση και τα πολεοδομικά μέτρα έχουν έντονη πολιτική διάσταση. Σ' αυτό το πλαίσιο και με φόντο τις τρέχουσες εξελίξεις στο Βερολίνο, επιχειρείται στο τρίτο κεφάλαιο αυτής της ενότητας η διερεύνηση των "ευκαιριών που γεννά η αστική πυκνότητα για τους κατοίκους των πόλεων" (R. W. Ernst, F. Wiel). Ειδικότερα γίνεται λόγος για μια ουτοπία, μακροπρόθεσμα όμως ρεαλιστική, μιας και αν προς το παρόν δεν διαφαίνεται κάποια σχετική πολιτική, όμως η προοπτική διαμόρφωσής της δεν μοιάζει αδύνατη.

Ο χαρακτηριστικός τίτλος "το ποδήλατο, η πόλη και ο ιδρώτας" (A. Voss) δίνει το στίγμα μιας προσέγγισης που προσπαθεί να συνδέσει την πόλη με την έννοια των μετακινήσεων σ' αυτήν, αλλά και με την κοινωνική διάσταση των σχετικών επιλογών. Δύο ερωτήματα βοηθούν αυτήν την προσέγγιση: Πως αλλάζει η πολεοδομική δομή της πόλης σε περιόδους ευρύτερων μεταλλαγών και τι προκαλεί μεταλλαγές, που οδηγούν στην καταστροφή της πόλης. Ο συγγραφέας τίθεται σαφώς υπέρ της γενικευμένης χρήσης του ποδηλάτου στην πόλη και στην περιφέρειά της, γιατί πιστεύει ότι με αυτόν τον τρόπο η πόλη μπορεί να ξαναγίνει αυτό που ήταν πριν από την εμφάνιση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, δηλαδή ένα "ευρύ και συγχρόνως προστατευμένο κέλυφος για τους κατοίκους και επισκέπτες της", αλλά συγχρόνως και να επανακτήσει αρκετές από τις αρετές των παλαιών καλών ιστορικών κέντρων.

Η τρίτη αυτή ενότητα κλείνει και πάλι με την παρουσίαση μιας σειράς εφαρμοσμένων σχεδιασμών της Φραγκφούρτης, αυτή τη φορά όμως με έμφαση στην περιφέρεια της πόλης. Μεταξύ άλλων γίνεται λόγος για νέα οικιστικά προγράμματα με χρήση και παλαιών εγκαταλελειμμένων εκτάσεων, για τη μελέτη των νέων πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων στην θέση Am Riedberg και τέλος για το σχεδιασμό μιας "κηπούπολης" νέου τύπου στην περιοχή Unterliederbach.

Η τέταρτη και τελευταία ενότητα του βιβλίου ασχολείται με τις προοπτικές για το μέλλον, δίνοντας έμφαση στις "νέες εξελίξεις". Το πρώτο σχετικό κεφάλαιο αναφέρεται σε "νέες μορφές συνεργασίας" (G. Schlusche). Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ανάγκη διαμόρφωσης στρατηγικών σχεδιασμού, που όχι μόνο θα διευκολύνουν, αλλά και θα προκαλούν την κινητοποίηση και συμμετοχή των πολιτών, με αιχμή του δόρατος την πρόταση για δημιουργία "Πολεοδομικών Forum", στα οποία θα μπορούν να προσεγγίζονται τα σημερινά προβλήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού των πόλεων, μέσω ενός μη ιεραρχημένου, διεπιστημονικής όμως δομής διαλόγου.

Το επόμενο κεφάλαιο αυτής της ενότητας με τίτλο "From Patchwork City to Network City" (K. Englert) περιγράφει τα κύρια χαρακτηριστικά μιας νέας πολεοδομίας. Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωσή της παίζουν βέβαια οι τρέχουσες τάσεις: πολεοδομική ανάπτυξη σύμφωνα με τους νόμους της αγοράς, δραστική αύξηση (τουλάχιστον σε γερμανικές πόλεις) του ποσοστού των αλλοδαπών, διεύρυνση του χάσματος μεταξύ υποβαθμιζόμενων ιστορικών κέντρων και αστικών προαστίων.

Οι "νέες κτιριακές μορφές για την συμπαγή πόλη" (F. Hirschberg) εξετάζονται διεξοδικά στο τρίτο κεφάλαιο αυτής της ενότητας. Μεταξύ άλλων γίνεται λόγος για τη σχέση δημόσιων και ιδιωτικών χώρων στην πόλη, για το ρόλο του συμπαγούς κέντρου, για τις επιπτώσεις από τις μεταβολές στην κλίμακα της πόλης και τέλος για τις συνέπειες της μετάβασης από μια βιομηχανική κοινωνία σε μια κοινωνία υπηρεσιών και αστικής αναψυχής.

Το τελευταίο θεωρητικό κεφάλαιο του βιβλίου θέτει και διερευνά "νέα ερωτήματα για την αστική πυκνότητα" (I. Krau). Μέσα από παραδείγματα μιας τολμηρής αναμόρφωσης

πυκνοδομημένων οικοδομικών τετραγώνων κεντρικών περιοχών του Μονάχου, παρουσιάζεται η προσπάθεια οργάνωσης μέσα σ' αυτά, χώρων κατοικίας, εμπορίου, εργασίας, βοηθητικών εγκαταστάσεων και πρασίνου, ως μια ελκυστική προσφορά, απέναντι στην τάση φυγής πολλών οικογενειών προς την περιφέρεια της πόλης.

Το βιβλίο κλείνει με αναφορά στο σχεδιασμό σε "παρθένο έδαφος" και με έμφαση σε δύο παραδείγματα από την περιοχή της Φραγκφούρτης. Το πρώτο αφορά τη δημιουργία μιας νέας πολεοδομικής ενότητας στην ζώνη του εμπορικού σιδηροδρομικού σταθμού της πόλης, σε συνδυασμό και με τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων και το δεύτερο παρουσιάζει τη διαμόρφωση της περιοχής του διεθνούς αεροδρομίου σε ένα πολυλειτουργικό κέντρο υπηρεσιών.

Ολοκληρώνοντας κανείς την ανάγνωση του βιβλίου, αναρωτιέται για τη χρησιμότητα της ιδέας της "συμπαγούς πόλης" για τη χώρα μας. Με πρώτη ματιά θα συμφωνούσαμε, ότι η χρήση της απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή, μιας και στην Ελλάδα διαθέτουμε, τόσο "συμπαγή κέντρα" με υψηλότερες πυκνότητες οικοδομικού όγκου⁴, πληθυσμού και δραστηριοτήτων, όσο όμως και εκτεταμένα φαινόμενα οικιστικής διασποράς (Εικ. 1, 2), που συνδέονται, όπως



Εικ. 1, 2. Κοζάνη: Η εκτεταμένη οικιστική διαρροή (1945 - 1988) που διαπιστώνεται στην περιφέρεια της πόλης (αριστερά), εύκολα θα ωθούσε σε μια ανεπιφύλακτη υιοθέτηση της ιδέας της "συμπαγούς πόλης". Οι υψηλές όμως πυκνότητες στις κεντρικές περιοχές (δεξιά) αποκλείουν μια εκ νέου στροφή προς την "πυκνοδομημένη πόλη". Απαιτείται επομένως (τουλάχιστον για την περίπτωση των ελληνικών πόλεων) η ανάδειξη άλλων, περισσότερο άγνωστων διαστάσεων της "συμπαγούς πόλης", ως καθοριστικών.

Πηγή: K. Serraos, 1996, *Kommunalplanung in Griechenland und Osterreich*, Institut zur Erforschung von Methoden und Auswirkungen der Raumplanung, Wien.

⁴ Ας μην παραβλέπουμε το γεγονός, ότι η όποια συζήτηση περί πυκνής δόμησης σε χώρες της κεντρικής Ευρώπης, λαμβάνει ως βάση, Συντελεστές Δόμησης (ΣΔ) που κυμαίνονται από 1,0 έως 1,5, ενώ στη χώρα μας, όπως είναι γνωστό, διαθέτουμε υλοποιημένους ΣΔ που υπερβαίνουν σε συγκεκριμένες περιοχές το 4,0 ή και το 5,0!

είναι γνωστό, απ' τη μια μεριά με το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης και απ' την άλλη με τη νόμιμη εκτός σχεδίου δόμηση. Αν και οι φωνές διαμαρτυρίας, τόσο για το πρώτο, όσο τελευταία, κυρίως και για το δεύτερο, πυκνώνουν, όμως δεν φαίνεται μέχρι στιγμής να αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά τα ολέθρια, τόσο για την ελληνική πόλη, όσο και για την ελληνική ύπαιθρο (Εικ. 3) αποτελέσματα αυτών των εξελίξεων.

Όμως, μια εύλογα αυθόρμητη και ένθερμη υποστήριξη της ιδέας της "συμπαγούς πόλης" για τον ελληνικό χώρο, με στόχο την αντιμετώπιση κυρίως της οικιστικής διασποράς, θα μπορούσε να κατηγορηθεί, ότι οδηγεί σε περαιτέρω επιδείνωση της κατάστασης στα ήδη επιβαρημένα πυκνοδομημένα κέντρα των πόλεων μας.

Στο σημείο αυτό πιστεύουμε ότι έγκειται και η ουσιαστική για τη χώρα μας συμβολή του παρόντος βιβλίου, αφού αποσυνδέοντας σαφώς την έννοια της "συμπαγούς πόλης" από αυτήν της απλώς "πυκνοδομημένης", της προσδίδει πλουσιότερο περιεχόμενο και περισσότερο πρωτότυπη διάσταση, προωθώντας νέες απόψεις, που όπως εκτέθηκε παραπάνω, σχετίζονται μεταξύ άλλων με το πλέγμα χρήσεων και λειτουργιών, με το κοινωνικό δίκτυο στην πόλη και με τα ζητήματα των αστικών μεταφορών.

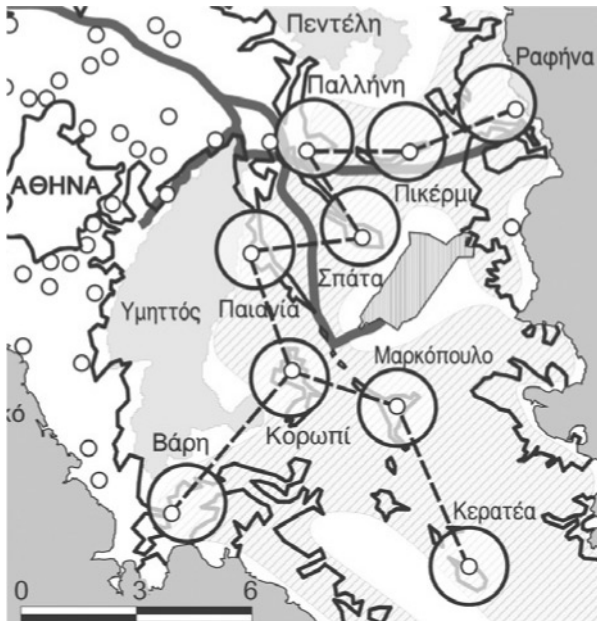


Εικ. 3. Σαντορίνη, Φηρά: Εκτεταμένη οικιστική διαρροή σε ολόκληρο τον κάμπο στα βόρεια του νησιού, με δυσμενέστατα αποτελέσματα, τόσο για την ποιότητα του περιβάλλοντος και την αισθητική του τοπίου, όσο όμως και για τη λειτουργία του ίδιου του οικιστικού (;) αυτού δικτύου. (Φωτογραφία: Κ. Σερράος, 2002).

Ποιες θα ήταν συνεπώς οι βασικές αρχές της ελληνικής "συμπαγούς πόλης"; Το βιβλίο, αν και αρκετά γερμανοκεντρικό, παρέχει παρόλα αυτά, κυρίως λόγω των ιδιαίτερα ενδιαφεροσών πολυεπιστημονικών προσεγγίσεων, ουσιαστικά εναύσματα για τη διαμόρφωση δυναμικών κατευθύνσεων για μια αναγκαία πολιτική για την ανάπτυξη των ελλη-



νικών πόλεων. Αυτή θα πρέπει γενικά να βασίζεται στη συγκέντρωση της όποιας οικιστικής ανάπτυξης, αν όχι στις εντός σχεδίου περιοχές, τουλάχιστον στην εγγύτερη περιφέρειά τους, με έμφαση στις ζώνες εκείνες που διαθέτουν σήμερα αποθέματα αστικής γης (Εικ. 4). Γιατί είναι τουλάχιστον εγκληματικό, όταν υπάρχει διαθέσιμη αστική γη, αλλά και διαθέσιμο δικαίωμα δόμησης σε περιοχές εντός οικισμών, να αφήνεται η οικοδομική ανάπτυξη να διαρ-



Εικ. 4. Μεσόγεια Αττικής: Πρόταση διαμόρφωσης ενός μοντέλου οικιστικής ανάπτυξης, προσανατολισμένης στους υφιστάμενους οικιστικούς πυρήνες της περιοχής (μεγάλοι κύκλοι), ως απάντηση στους κινδύνους άναρχης αστικοποίησης (διαγραμμισμένη επιφάνεια). Οι διακεκομμένες γραμμές συμβολίζουν τη δυνατότητα ανάπτυξης δικτύου ΜΜΜ.

Πηγή: Πολυχρονόπουλος Δ., Σερράος Κ., 2001, Πολεοδομικοί μετασχηματισμοί και αλλοιώσεις του φυσικού χώρου από το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας. Τάσεις και ευκαιρίες, στο: Αρχιτέκτονες, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, τεύχος 26, Μάρτιος / Απρίλιος, Αθήνα.

ρέει προς "παρθένες", μη οικισμένες περιοχές, εκτοπίζοντας έτσι αναγκαστικά πολύτιμες υφιστάμενες χρήσεις (π.χ. γεωργικές), αλλά και ακυρώνοντας τη δυνατότητα ανάπτυξης μελλοντικών μη αστικών δραστηριοτήτων, που όμως είναι απολύτως απαραίτητες για να εξασφαλισθεί η βιωσιμότητα της πόλης και η καλή ποιότητα ζωής σ' αυτήν.

Ένα μοντέλο αρχών που θα περιέγραφε επομένως την έννοια μιας "συμπαγούς πόλης" στα "ελληνικά μέτρα", θα βασιζόταν μεταξύ άλλων και στα εξής σημεία:

- "πάγωμα" της ανάπτυξης του οικοδομικού όγκου στους ιδιαίτερα πυκνοδομημένους κεντρικούς πυρήνες των πόλεων.
- ανακοπή της οικιστικής διαρροής προς την ύπαιθρο.
- καθοδήγηση της οικιστικής ανάπτυξης κατά προτεραιότητα προς τις εντός σχεδίου περιοχές με αποθέματα γης και δικαιώματος δόμησης.
- ενθάρρυνση της ανάπτυξης κοινωνικών και πολιτιστικών πλεγμάτων κάθε μορφής, τόσο στις παραδοσιακές πυκνοδομημένες περιοχές, όσο και στις νεότερες οικιστικές περιοχές.
- συντονισμός και αλληλεξάρτηση μεταξύ οικιστικού δικτύου και δικτύου αστικών και περιαστικών ΜΜΜ.

- επαναπροσδιορισμός της σχέσης πόλης - υπαίθρου με βάση την αρχή της "αμοιβαιότητας".
Όπως ανάγλυφα προκύπτει και από το βιβλίο "Die kompakte Stadt", τόσο οι απαραίτητες πολυεπίπεδες θεωρητικές προσεγγίσεις υπάρχουν, όσο και οι σχετικές υλοποιημένες εφαρμογές πολεοδομικού σχεδιασμού παρέχουν τη δυνατότητα αξιολόγησης της μεταφοράς αυτών των θεωρητικών θέσεων στην πράξη. Σε μας απομένει, μέσα από εύστοχες, αλλά συγχρόνως αναγκαστικά και θαρραλέες πολιτικές επιλογές, να αξιοποιήσουμε αυτό το "υλικό", ώστε να δρομολογηθεί και στη χώρα μας μια περισσότερο ισορροπημένη και βιώσιμη ανάπτυξη οικισμών και υπαίθρου.