



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ:
ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ
ΚΑΙ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**



Επιβλέπων καθηγητής: Αγγελος Σιόλας

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΙΑΡΗΣ
ΑΘΗΝΑ 2015

Στους γονείς μου

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία σηματοδοτεί την ολοκλήρωση των σπουδών μου στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και συμπυκνώνει τις γνώσεις και την εμπειρία που αποκόμισα στην Σχολή των Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών και στον Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή κύριο Άγγελο Σιόλα για την επίβλεψή του, αλλά κυρίως για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε αναθέτοντάς μου ένα τόσο ενδιαφέρον θεωρητικό θέμα της Πολεοδομίας, με το οποίο ήθελα πολύ να καταπιαστώ. Ιδιαίτερα ευχαριστώ την κυρία Δήμητρα Στάμου για την συνεχή και εποικοδομητική συνεργασία που είχαμε καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης της εργασίας και για τις χρήσιμες παρατηρήσεις και υποδείξεις της.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω όλους όσους βοήθησαν λίγο έως πολύ, με πρακτικό ή ηθικό τρόπο, να φτάσει στο τέλος αυτή η διαδρομή και πάνω από όλους την οικογένειά μου που στέκεται πάντα δίπλα μου σε ό,τι κάνω.

Γιάννης Μίαρης

Αθήνα, Μάρτιος 2015

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
ΜΕΡΟΣ Α': ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ	6
1. Η ΠΟΛΗ ΚΑΙ Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ	7
1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	7
1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ	9
1.3 Η ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΜΟΝΤΕΛΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ	11
2. ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	15
2.1 Η ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ	15
2.1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ	15
2.1.2 Η ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ	15
2.1.3 ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΘΕΩΡΙΕΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ	17
2.1.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ	19
2.1.5 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ	20
2.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	22
2.3 ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΥΣΗ	23
2.4 ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ.....	27
2.5 ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΞΑΠΛΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΗΣ ΣΥΜΠΑΓΟΥΣ ΠΟΛΗΣ	31
3. ΠΡΟΑΣΤΙΟ ΚΑΙ ΠΟΛΗ.....	33
3.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΟΥ	33
3.2 ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ	34
ΜΕΡΟΣ Β': ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	39
4. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	40
4.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	40
4.2 Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ.....	43
4.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	45
4.4 ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΘΕΩΡΙΕΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	49
5. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	54
5.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΗ	54

5.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	56
5.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	57
5.4 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	58
6. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ	60
6.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	60
6.2 ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΥΠΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	61
7. ΤΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ – SUBURBIA.....	63
7.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ.....	63
7.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ	66
7.3 ΤΟ ΠΡΟΑΣΤΙΟ LEVITTOWN	70
8. Η ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	74
8.1 ΟΙ ΑΠΑΡΧΕΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ.....	74
8.2 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ	76
8.3 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ	80
9. Η ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΝ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΟ ΚΟΣΜΟ	82
9.1 ΓΕΝΙΚΑ	82
9.2 ΚΙΝΑ	84
9.3 ΛΑΤΙΝΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ.....	87
9.4 ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	90
10. Η ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ	92
10.1 ΓΕΝΙΚΑ	92
10.2 Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	95
10.3 Η ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΥΣΗ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΚΑΙ Η ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ.....	98
10.4 Η ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ	104
10.5 ΤΟ ΝΕΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ – ΑΤΤΙΚΗΣ.....	107
10.6 Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ Η ΤΑΣΗ ΕΠΑΝΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ	109
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	113
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	115

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να αναζητηθούν και να καταγραφούν οι θεωρητικές αναφορές του φαινομένου της προαστιοποίησης, οι έννοιες που σχετίζονται με τα προάστια και την ανάπτυξή τους, η σχέση μεταξύ της πόλης και των προαστίων της, καθώς και η σημαίνουσα θέση που κατέχουν τα προάστια στην διαμόρφωση και την εξέλιξη των πόλεων. Παράλληλα, θα γίνουν εκτενείς αναφορές σε διαφορετικές χώρες του ανεπτυγμένου και του αναπτυσσόμενου κόσμου, οι οποίες έχουν εξελιχθεί στη βάση της προαστιοποίησης και οφείλουν πολλά στο προαστιακό φαινόμενο ως προς την μέχρι τώρα, αλλά και την διαφαινόμενη μελλοντική, ανάπτυξή τους. Τέλος, θα αναλυθεί το φαινόμενο της προαστιοποίησης στην Αττική και θα αναζητηθεί το πλαίσιο μέσα στο οποίο αναπτύχθηκε η πόλη της Αθήνας σε σχέση με τα προάστια της.

Στο πρώτο μέρος της εργασίας, αρχικά εξηγούνται οι βασικές έννοιες που αφορούν στην πόλη και την εξέλιξή της. Ακολουθεί η ανάλυση της αστικοποίησης και στη συνέχεια της αστικής διάχυσης, η οποία ωθεί την πόλη προς τα έξω, ώστε αυτή να καταλάβει περισσότερο χώρο στην αστική περιφέρεια. Επισημαίνονται τα προβλήματα που δημιουργούνται από τις δύο αυτές αστικές διεργασίες, αλλά και οι τρόποι ανακούφισης της πόλης από αυτές. Γίνεται επίσης μία προσπάθεια εννοιολογικής προσέγγισης του προαστίου, καθώς και των μορφών που μπορεί να λάβει.

Στο δεύτερο και κύριο μέρος της εργασίας, εισάγεται η έννοια της προαστιοποίησης και αναπτύσσονται οι θεωρίες που σχετίζονται με αυτήν. Εντοπίζονται οι επιπτώσεις που έχει στην πόλη αλλά και στην ζωή των κατοίκων της. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στα αμερικανικά προάστια και την εξέλιξή της προαστιοποίησης στις Η.Π.Α. Ακολουθεί η Ευρώπη, με αναφορά σε συγκεκριμένες πόλεις και πως αυτές εξελίχθηκαν μέσα στο πλαίσιο της προαστιοποίησης. Τον κύκλο των διεθνών παραδειγμάτων κλείνει η αναφορά σε χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου, όπως η Κίνα, η Βραζιλία και η Νότια Αφρική. Στο τελευταίο κεφάλαιο, αναλύεται το προαστιακό φαινόμενο στην περιοχή της Αττικής και γίνεται μια προσπάθεια ερμηνείας της εξέλιξής και της ανάπτυξής της από την μεταπολεμική κυρίως περίοδο και μετά, φτάνοντας μέχρι σήμερα.

ΜΕΡΟΣ Α':

**ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΑ
ΠΡΟΑΣΤΙΑ**

1. Η ΠΟΛΗ ΚΑΙ Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η πόλη είναι μια σχετικά μεγάλη και μόνιμη εγκατάσταση ανθρώπων σε έναν τόπο. Προέρχεται από την αρχαία ελληνική λέξη "πόλις" που σημαίνει σύνολο μεγάλου αριθμού οικημάτων ή/και πολιτών. Ουσιαστικά η πόλη είναι με την ευρύτερη έννοια ένας οικισμός¹, όμως για να μπορεί ένας οικισμός να θεωρηθεί πόλη πρέπει να διαθέτει ένα ελάχιστο δυναμικό, το οποίο μπορεί να είναι ποσοτικό αλλά και ποιοτικό, και ορισμένα άλλα χαρακτηριστικά.²

Αξίζει λοιπόν να αναρωτηθούμε πότε μια περιοχή είναι αστική και ποια είναι τα κριτήρια για να την χαρακτηρίσουμε έτσι. Ο όρος "αστικός" εμπεριέχει δύο έννοιες: την δημογραφική και την κοινωνιολογική. Δημογραφικά, το ενδιαφέρον εστιάζεται στο μέγεθος και την πυκνότητα του πληθυσμού, καθώς και στο είδος της εργασίας με την οποία απασχολείται η πλειοψηφία των κατοίκων. Κοινωνιολογικά, μελετάται κυρίως ο βαθμός ετερογένειας, απροσωπίας και αλληλεξάρτησης μεταξύ των κατοίκων της πόλης, καθώς και η ποιότητα ζωής τους.³ Πολλές φορές όμως, παρόλο που ένας αριθμός δεν πρέπει από μόνος του να αποτελεί κριτήριο, το μέγεθος του πληθυσμού μπορεί να χαρακτηρίσει έναν οικισμό σαν πόλη. Στην Ελλάδα πόλεις θεωρούνται οι οικισμοί με περισσότερους από 10.000 κατοίκους⁴, ενώ σε άλλες χώρες ο αριθμός αυτός μπορεί να είναι πολύ διαφορετικός.

Ένα επίσης πολύ σημαντικό στοιχείο που δεν είναι εύκολο να οριστεί επακριβώς είναι τα όρια της πόλης. Ακόμα και στην περίπτωση που ένας οικισμός έχει αδιαμφισβήτητη αστική υπόσταση, η οριοθέτηση του μπορεί να αποτελέσει μεγάλο αντικείμενο προβληματισμού. Η πόλη είναι πολύ δύσκολο να περιοριστεί από φυσικά όρια. Τα όρια της συνεχώς μετακινούνται ακολουθώντας την δυναμική ανάπτυξής της. Η κίνηση αυτή μπορεί ως ένα βαθμό να περιοριστεί από φυσικά

¹ Οικισμός, κατά τον Αραβαντινό, είναι ένα σύνολο κατοικιών, που βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση μεταξύ τους, έτσι ώστε να δημιουργούνται ανάμεσά τους ορισμένες χωρικές και λειτουργικές σχέσεις.

² Αραβαντινός Α., 2007, σελ. 28

³ <https://economistindia.files.wordpress.com/2011/05/urbanization.pdf>

⁴ Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ (πρώην ΕΣΥΕ)

εμπόδια, άλλα δύσκολο να σταματήσει. Παρόλα αυτά πολλές φορές για πρακτικούς λόγους, η οριοθέτηση της πόλης λαμβάνει διοικητικό χαρακτήρα εκφράζοντας μία σαφώς ορισμένη γεωγραφικά διοικητική ενότητα. Όμως αυτή η διοικητική οριοθέτηση απέχει πολύ από το να αποδώσει τον χώρο εκείνο που πραγματικά χρησιμοποιείται από τους κατοίκους της πόλης για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους. Ο χώρος αυτός, κυρίως στην περίπτωση των μητροπολιτικών περιοχών, εκτείνεται πολλές φορές σε μεγάλη απόσταση δημιουργώντας ακόμα και οικισμούς ή άλλα αστικά κέντρα που η οικονομία τους είναι στενά συνδεδεμένη με την οικονομία της μητρόπολης.⁵

Στον ευρωπαϊκό χώρο η έννοια της πόλης παραπέμπει συνήθως σε συγκεκριμένη πολεοδομική οργάνωση, με δεδομένα όρια που συνδέονται άμεσα με το δίκτυο μεταφορών της. Περιλαμβάνει ένα (μονοκεντρικό μοντέλο) είτε περισσότερα (πολυκεντρικό μοντέλο) πολεοδομικά κέντρα, ενώ περιμετρικά του κέντρου εγκαθίσταται η περιοχή κατοικίας και στα όρια της τελευταίας δημιουργείται συνήθως η ζώνη των βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Σε άλλες περιπτώσεις πόλεων, αντίθετα, τόσο ευρωπαϊκών όσο και αμερικανικών, όπου η ανάπτυξη είναι μεγαλύτερη και το δίκτυο μεταφορών ιδιαίτερα ανεπτυγμένο, παρατηρείται το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, με τη παράλληλη απουσία αγροτικής γης.⁶ Μία μεγάλη πόλη ή μία μητρόπολη συνήθως σχετίζεται άμεσα με τις προαστιακές και τις περιαστικές περιοχές που την περιβάλλουν.

Όσον αφορά στα μοντέλα οργάνωσης των πόλεων, η οργάνωση της νεοελληνικής πόλης στη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα βασίσθηκε στο μονοκεντρικό μοντέλο, ακόμη και αν στις πρώτες δεκαετίες του ίδιου αιώνα, οι ελληνικές πόλεις έφεραν σαφή χαρακτηριστικά δύο διαφορετικών κληρονομιών. Οι μεν οικισμοί της Παλαιάς Ελλάδας εξέφραζαν με τη μορφή τους τις συνεχείς αλλά άνισες προσπάθειες πολεοδομικής οργάνωσης του 19^{ου} αιώνα: στοιχειώδεις γεωμετρικές χαράξεις, έμφαση στην οργάνωση γύρω από έναν κεντρικό χώρο με δημόσιο χαρακτήρα - πλατείες, διοικητικά κτίρια, συνεχή μέτωπα - και λειτουργίες αγοράς. Οι γειτονίες της κατοικίας, με σχετικά ομοιογενή σύνθεση πληθυσμού, είχαν αναπτυχθεί περιμετρικά με αραιή δόμηση. Μια κοινωνική διαφοροποίηση ήταν ενδεχόμενο να παρατηρηθεί με την εγκατάσταση των υψηλότερων εισοδημάτων στο κέντρο, ή, σπανιότερα, σε περιοχές πιο απομακρυσμένες, με ευνοϊκά φυσικά χαρακτηριστικά.

⁵ Ασπρογέρακας Ε., 2003 (σελ. 28-29)

⁶ Τριανταφυλλίδη Μ., 2010 (σελ.27)

Το μονοκεντρικό μοντέλο οργάνωσης, που αναπτυσσόταν από το 1870 και ολοκληρώθηκε με το νέο σχέδιο της πόλης, στο τέλος του 20^{ου} αιώνα, εμφανίζει σημαντικά προβλήματα. Η χωρική ανάπτυξη που λαμβάνει χώρα στην Ελλάδα, παρακολουθεί τις γενικότερες τάσεις που κυριάρχησαν στον ευρωπαϊκό χώρο στο τελευταίο τέταρτο του αιώνα, παρά το γεγονός ότι οι επίσημες απογραφές διαπιστώνουν μια σχετική πληθυσμιακή σταθεροποίηση.

Πράγματι η ραγδαία βελτίωση του επιπέδου ζωής και οι ριζικές μεταβολές στη διάρθρωση και το μέγεθος της κατανάλωσης δημιούργησαν απαιτήσεις για μεγαλύτερες επιφάνειες κατοικίας, νέους χώρους εμπορίου, αναψυχής, υπηρεσιών, πυκνότερο οδικό δίκτυο κ.λπ. και έδωσαν νέα ώθηση στην αστική επέκταση.⁷

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ⁸

Υπάρχουν ενδείξεις ότι οι πόλεις άρχισαν να δημιουργούνται στον κόσμο πεντέμισι χιλιάδες χρόνια πριν, οι πρώτες από τις οποίες βρίσκονταν στην Μεσοποταμία, την Κοιλάδα του Νείλου και την κοιλάδα του Ινδού ποταμού. Υπάρχουν διάφοροι λόγοι οι οποίοι πιθανώς επιτάχυναν τη διαμόρφωση των πρώτων πόλεων, ανάμεσα στους οποίους εμπορικοί, θρησκευτικοί και πολιτικοί λόγοι. Ανάμεσα στο 400 π.Χ. και το 100 μ.Χ. έχουν καταγραφεί σχετικά μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις στην Βαβυλώνα, την Πάτνα και τη Ρώμη. Αργότερα, κατά τη μεσαιωνική εποχή, παρόλο που ο αριθμός των πόλεων αυξήθηκε, οι πόλεις αυτές παρέμειναν μικρές σε μέγεθος. Σε γενικές γραμμές, το ποσοστό των ανθρώπων μέσα στην ιστορία που ζούσαν σε αστικές περιοχές αυξομειωνόταν μεταξύ 4 και 7% μέχρι περίπου το 1850.

Τότε, στα μέσα του 19ου αιώνα, με τη Βιομηχανική Επανάσταση άρχισε να επέρχεται η πραγματική αλλαγή στην κατανομή του πληθυσμού και στα αστικά πρότυπα, καθώς κατέστη εφικτό πλέον σε μεγάλο αριθμό ανθρώπων να εγκατασταθούν σε αστικές περιοχές. Ένας μεγάλος αριθμός παραγόντων ευθύνονται για την δημιουργία ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για την ανάπτυξη των

⁷ Γερολύμπου Α. κ.α., 2004 (σελ. 3-6)

⁸ Το παρόν κεφάλαιο αποτελεί μία περιληπτική απόδοση του "A brief history of urban growth" των William H. Frey και Zachary Zimmer στο "Defining the City" στο "Handbook of urban studies" (σελ. 14-16)

πόλεων. Πρώτον, ο εκμηχανισμός της γεωργίας οδήγησε στην αύξηση της αγροτικής παραγωγής και δημιούργησε το απαραίτητο πλεόνασμα για την σίτιση των αυξανόμενων αστικών πληθυσμών που πλέον δεν εμπλέκονταν στην αγροτική παραγωγή. Δεύτερον, η ανάπτυξη της μαζικής παραγωγής στην βιομηχανία αντικατέστησε την απαρχαιωμένη προβιομηχανική χειροτεχνία. Και τρίτον, η εξέλιξη των συστημάτων μεταφορών και επικοινωνιών και ιδιαίτερα η ατμομηχανή και ο σιδηρόδρομος απελευθέρωσαν το εμπόριο και κατέστησαν τις πόλεις κέντρα του μερκαντιλισμού.

Η Ευρώπη ήταν γενικά μια αγροτική κοινωνία μέχρι την Βιομηχανική Επανάσταση. Μέχρι το 1600 μόνο το 1,6% του συνολικού πληθυσμού ζούσε σε αστικές περιοχές, ποσοστό που αυξήθηκε μόλις στο 2,2% στις αρχές του 19ου αιώνα. Τότε ήταν που τα ποσοστά άρχισαν να διπλασιάζονται με γρήγορους ρυθμούς. Στην Αγγλία και Ουαλία, για παράδειγμα, το ποσοστό που ζούσε στις πόλεις διπλασιάστηκε δύο φορές μεταξύ του 1800 και 1900. Σημειώνεται μάλιστα πως όσο αργότερα μια χώρα εκβιομηχανιζόταν, τόσο γρηγορότερος ήταν ο ρυθμός αστικοποίησης της. Έτσι η Αγγλία χρειάστηκε 79 χρόνια για να φτάσει από το 10% στο 30% αστικού πληθυσμού, σε αντίθεση με την Ιαπωνία που χρειάστηκε μόλις 36 χρόνια.

Τα μοντέλα σύγχρονης αστικής ανάπτυξης έχουν πάρει διάφορες καινούριες μορφές σαν συνέπεια της βελτίωσης των μεταφορών και των επικοινωνιών, καθώς και της αυξανόμενης συνδεσιμότητας μεταξύ διαφορετικών περιοχών μέσα στα πλαίσια μίας παγκόσμιας οικονομίας. Σήμερα μεμονωμένες αστικές περιοχές παρουσιάζουν πιο ήπιες τάσεις ανάπτυξης σε σχέση με τις "παγκόσμιες πόλεις" που αποτελούν το κέντρο - "αρχηγείο" ενός τεράστιου αριθμού δραστηριοτήτων. Νέες αστικές περιοχές αναπτύσσονται ακολουθώντας ένα "μοντέλο χαμηλής πυκνότητας", τελείως διαφορετικό από το μοντέλο ανάπτυξης παλαιότερων πόλεων γύρω από έναν πυρήνα (single-core development).

Επίσης, από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της προαστιοποίησης (suburbanization) και πιο πρόσφατα το φαινόμενο της εξωαστικοποίησης (exurbanization), γεγονός που δυσκολεύει ακόμα περισσότερο την διάκριση μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών, ειδικότερα καθώς οι τελευταίες στηρίζονται όλο και λιγότερο στην αγροτική παραγωγή και περισσότερο σε νέου είδους παραγωγή, ενέργεια, υπηρεσίες και δραστηριότητες ψυχαγωγίας. Παρόλα αυτά, η αστικοποίηση στον αναπτυσσόμενο κόσμο παρουσιάζει σήμερα πολύ μικρότερο ρυθμό ανάπτυξης από ότι στο παρελθόν και στηρίζεται περισσότερο στη δημιουργία νέων πόλεων παρά στην επέκταση των παλαιότερων.

Μέχρι τώρα η συζήτηση επικεντρώθηκε στις πόλεις του δυτικού ανεπτυγμένου κόσμου. Στα αναπτυσσόμενα κράτη όμως, η ανάπτυξη των πόλεων ξεκίνησε αρκετά αργότερα και πραγματοποιήθηκε κάτω από τελείως διαφορετικές συνθήκες. Επίσης ο ρυθμός ανάπτυξης ήταν πολύ μεγαλύτερος. Μέσα σε διάστημα 20 με 30 χρόνων οι περιοχές αυτές βίωσαν τέτοια αστική ανάπτυξη που χρειάστηκαν αιώνες για να πραγματοποιηθεί στην Ευρώπη. Αυτοί οι υψηλοί ρυθμοί εξηγούνται από διάφορους παράγοντες, όπως: έλλειψη προοπτικής απασχόλησης στις αγροτικές περιοχές σε συνδυασμό με περισσότερες ευκαιρίες για δουλειά στην πόλη, κοινωνικά δίκτυα που αναπτύχθηκαν μέσα στις πόλεις και έκαναν πιο εύκολη την μετάβαση στη ζωή στην πόλη καθώς και η ευκολία των μεταφορών και των επικοινωνιών. Το βασικότερο πρόβλημα σε αυτές τις περιοχές είναι ότι ο πληθυσμός συγκεντρώνεται σε πολύ λιγότερες πόλεις σε σχέση με τις ανεπτυγμένες χώρες, γεγονός που προκαλεί το φαινόμενο της υπεραστικοποίησης (overurbanization). Σε πόλεις όπως το Κάιρο, η Καλκούτα, η Τζακάρτα και η Σεούλ που είναι έντονο το φαινόμενο, παρατηρείται η ολοένα και αυξανόμενη άφιξη ανειδίκευτων και πολλές φορές αναλφάβητων ανθρώπων που στοιβάζονται σε φτωχογειτονιές, δημιουργώντας έτσι πολλά προβλήματα στις πόλεις αυτές και στην βιωσιμότητά τους.

1.3 Η ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΜΟΝΤΕΛΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Ανεξάρτητα από το πώς δημιουργήθηκε μία πόλη, ποιες διαφορετικές διαδικασίες αστικοποίησης συνέβαλαν στην ανάπτυξή της και ποια είναι τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά⁹ της, διαρθρώνεται από συγκεκριμένα στοιχεία, που ανάλογα με την μορφή του πολεοδομικού συγκροτήματος μπορεί να συνυπάρχουν αρμονικά, μπορεί κάποια να λείπουν ή άλλα να κυριαρχούν πάνω στα υπόλοιπα. Τα στοιχεία αυτά είναι:

- Ο **πυρήνας**, που πολλές φορές ταυτίζεται με τον ιστορικό πυρήνα στις ευρωπαϊκές πόλεις, γύρω από τον οποίο διαρθρώνονταν η ζωή της πόλης
- Οι **κατοικίες**, που χαρακτηρίζουν την φυσιογνωμία της πόλης και πολλές φορές αντικατοπτρίζουν μία συγκεκριμένη εποχή

⁹ Σαν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά μιας πόλης μπορούμε να αναφέρουμε το μέγεθός της, την πυκνότητα του πληθυσμού, την φυσιογνωμία της και την κουλτούρα των κατοίκων της.

- Ο **αδόμητος χώρος**, που μπορεί να είναι φυσικός (λόφοι, δάση, λίμνες) ή τεχνητός (πάρκα, πλατείες, άλση), ή ακόμα και προϊόν εγκατάλειψης (αδόμητες περιοχές, καμμένα δάση) και που η αναλογία του με τον δομημένο χώρο είναι ένα βασικό στοιχείο για την βιωσιμότητα της πόλης
- Οι **ζώνες των λειτουργιών**, οι οποίες διατίθενται για να στεγάσουν την βιομηχανία, το εμπόριο, τις υπηρεσίες, την αναψυχή, την εκπαίδευση κλπ

ενώ σε μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις (πάνω από 500.000 κατοίκους) θα πρέπει να προστεθούν και τα **προάστια** (suburbs).¹⁰

Πέραν όμως από την μορφή της πόλης, είναι εξαιρετικά δύσκολο να μπορέσει κανείς να αποφασίσει ποια κατηγορία ή τύπος πόλης περιγράφει καλύτερα μια συγκεκριμένη πόλη, καθώς η ποικιλία των τύπων των πόλεων, των διαδικασιών αστικοποίησης και αστικής ανάπτυξης δεν μπορούν να περιοριστούν σε μία απλή κατηγοριοποίηση.

Κάθε πόλη είναι διαφορετική και έχει σχηματιστεί κάτω από διαφορετικές συνθήκες και διαδικασίες. Οι διαδικασίες αυτές εξαρτώνται από διάφορους παράγοντες που είναι μοναδικοί για κάθε πόλη, όπως είναι το μέγεθος της πόλης και η φύση της οικονομίας της, οι σχέσεις μεταξύ των δικτύων πόλεων, η φυσιογνωμία του έθνους μέσα στο οποίο εντάσσεται και η θέση της στην παγκόσμια οικονομία. Παρόλα αυτά θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί η παρακάτω κατάταξη, η οποία περιγράφει σε ευρύτερες κατηγορίες την σχέση των επιμέρους πόλεων με την παγκόσμια οικονομία:

- Πόλεις του Τρίτου Κόσμου
- Πόλεις σε σοσιαλιστικές χώρες
- Παγκόσμιες πόλεις
- Παραδοσιακές (πρώην) βιομηχανικές πόλεις
- Νέες βιομηχανικές περιοχές αστικού χαρακτήρα

Η κατάταξη αυτή δεν πρέπει να εφαρμόζεται αυστηρά καθώς πολλές φορές είναι δύσκολο να αποφασίσει κανείς ποια κατηγορία αντιπροσωπεύει μία πόλη και επίσης κάποιες πόλεις μπορούν να ανήκουν σε παραπάνω από μία από τις προηγούμενες κατηγορίες.¹¹

¹⁰ Σιόλας Α., 2004 (σελ. 90)

¹¹ Hall T., 2005 (σελ. 28)

Όσον αφορά στα οικολογικά μοντέλα αστικής οργάνωσης, αυτά άρχισαν να διαμορφώνονται με τις διαδικασίες αστικοποίησης που συνδέονται με την Βιομηχανική Επανάσταση του 19^{ου} αιώνα¹² και περιγράφουν την χωρική κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων και των χρήσεων γης μέσα στην πόλη. Άρχισαν δε να μελετώνται συστηματικά στην δεκαετία του 1920 από μια ομάδα κοινωνιολόγων του Πανεπιστημίου του Σικάγο. Τα επικρατέστερα είναι τα εξής τρία:

- **Μοντέλο ομόκεντρων ζωνών του Burgess** (εικόνα 1.1.α), σύμφωνα με το οποίο η οργάνωση των επιμέρους δραστηριοτήτων υλοποιείται σε μία σειρά από διαδοχικές ομόκεντρες ζώνες που έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Η ουσία αυτού του μοντέλου συνίσταται στη θεώρηση ότι καθώς η πόλη μεγαλώνει εκτείνεται ακτινωτά από το κέντρο της και διαμορφώνει μια σειρά από ομόκεντρες ζώνες και η βασική παράμετρος διαμόρφωσης είναι η απόσταση από το κέντρο.¹³
- **Μοντέλο τομεακής οργάνωσης του Hoyt** (εικόνα 1.1.β), σύμφωνα με το οποίο το κέντρο κατοικείται από φτωχότερους πληθυσμούς, καθώς οι αστικές τάξεις αφήνουν τον πυρήνα της πόλης να δεχθεί νέους μετανάστες στις υποβαθμισμένες περιοχές του κέντρου, ενώ εκείνοι κατευθύνονται προς τα προάστια των εύπορων τάξεων. Αυτό που φαίνεται να επηρεάζει σημαντικά τη διαμόρφωση των περιοχών κατοικίας είναι οι μεγάλοι άξονες κυκλοφορίας και οι συγκοινωνιακές γραμμές που συγκλίνουν προς το CBD¹⁴ και κάνουν πιο εύκολες τις μετακινήσεις.¹⁵
- **Μοντέλο πολλαπλών πυρήνων των Harris και Ullman** (εικόνα 1.1.γ), σύμφωνα με το οποίο η πόλη δεν αναπτύσσεται με σημείο αναφοράς ένα μόνο κέντρο, αλλά γύρω από περισσότερα κέντρα - πυρήνες που συγκεντρώνουν διαφορετικές λειτουργίες. Ο Αριθμός αυτών των πυρήνων διαφέρει από πόλη σε πόλη, αλλά όσο μεγαλύτερη είναι η πόλη τόσο περισσότερα αριθμητικά και πιο εξειδικευμένοι, λειτουργικά και θεματικά, είναι αυτοί οι πυρήνες.¹⁶

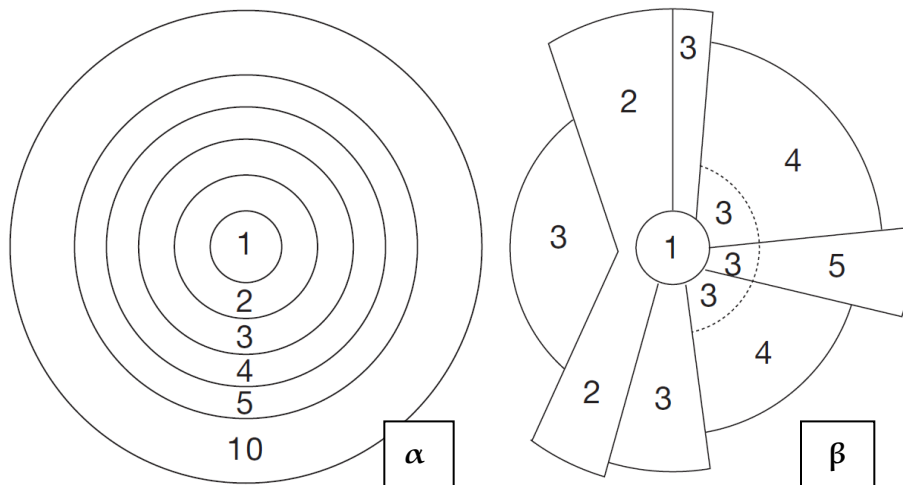
¹² Hall T., 2005 (σελ. 29)

¹³ Τσουδερός Ι., 2002 (σελ. 13)

¹⁴ CBD (Central Business District) είναι η περιοχή των κεντρικών λειτουργιών στο κέντρο της πόλης, που συγκεντρώνει τις περισσότερες επιχειρηματικές δραστηριότητες.

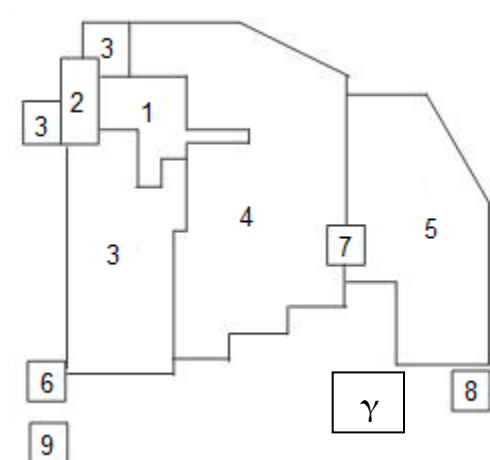
¹⁵ Στεφανάτου Ρ., 2010 (σελ. 14)

¹⁶ Τσουδερός Ι., 2002 (σελ. 16)



ΠΕΡΙΟΧΗ

1. Κύριο εμπορικό κέντρο
2. Χονδρεμπόριο και ελαφρά βιομηχανία
3. Κατοικία χαμηλών εισοδηματικών τάξεων
4. Κατοικία μεσαίων εισοδηματικών τάξεων
5. Κατοικία υψηλών εισοδηματικών τάξεων
6. Βαριά βιομηχανία
7. Απόμερες εμπορικές περιοχές
8. Προάστια κατοικίας
9. Βιομηχανικά προάστια
10. Ζώνη καθημερινής μετακίνησης



Εικόνα 1.1: Μοντέλα αστικής οργάνωσης (α: Μοντέλο ομόκεντρων ζωνών του Burgess, β: Μοντέλο τομεακής οργάνωσης του Hoyt, γ: Μοντέλο πολλαπλών πυρήνων των Harris και Ullman)

2. ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η αστικοποίηση (urbanization) και η αστική ανάπτυξη (urban development) είναι έννοιες άρρηκτα συνδεδεμένες μεταξύ τους, καθώς και οι δύο έχουν συμβάλλει στην δημιουργία και ανάπτυξη των πόλεων παγκοσμίως.

2.1 Η ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ

2.1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Η αστικοποίηση αναφέρεται στην αύξηση του ποσοστού του πληθυσμού που ζει σε αστικές περιοχές και πραγματοποιείται με την επέκταση του δομημένου χώρου της πόλης στις περιοχές που την περιβάλλουν και την μετατροπή της αγροτικής γης σε αστική, ενώ σύμφωνα με το αντίστοιχο λήμμα της εγκυκλοπαίδειας Britannica, αστικοποίηση είναι η διαδικασία με την οποία μεγάλος αριθμός ανθρώπων εγκαθίσταται μόνιμα σε σχετικά μικρές περιοχές, σχηματίζοντας πόλεις.

Ο όρος της αστικοποίησης έχει χρησιμοποιηθεί με πολλούς τρόπους και με διαφορετικές πολλές φορές σημασίες. Κάποιοι εκλαμβάνουν τον όρο με την φυσική έννοια της αύξησης της έκτασης της γης που χρησιμοποιείται και αναπτύσσεται για αστική χρήση, ενώ άλλοι βλέπουν την αστικοποίηση σαν μια κοινωνική διαδικασία όπου οι άνθρωποι υιοθετούν την συμπεριφορά και τις συνήθειες που παραδοσιακά σχετίζονται με τη ζωή στην πόλη, ανεξάρτητα από το που θα ζούσαν οι ίδιοι.¹⁷

2.1.2 Η ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ¹⁸

Ένας κοινός τρόπος για να καταστεί μετρήσιμη η αστικοποίηση είναι να οριστεί το ποσοστό του πληθυσμού μιας χώρας που ζει σε αστικές περιοχές. Το σημερινό υψηλό επίπεδο αστικοποίησης παγκοσμίως είναι ένα σχετικά πρόσφατο φαινόμενο. Το 2008 περισσότερος από τον μισό πληθυσμό του πλανήτη ζούσε σε αστικές περιοχές. Υπάρχουν όμως αρκετές διαφοροποιήσεις από ήπειρο σε ήπειρο, ακόμα

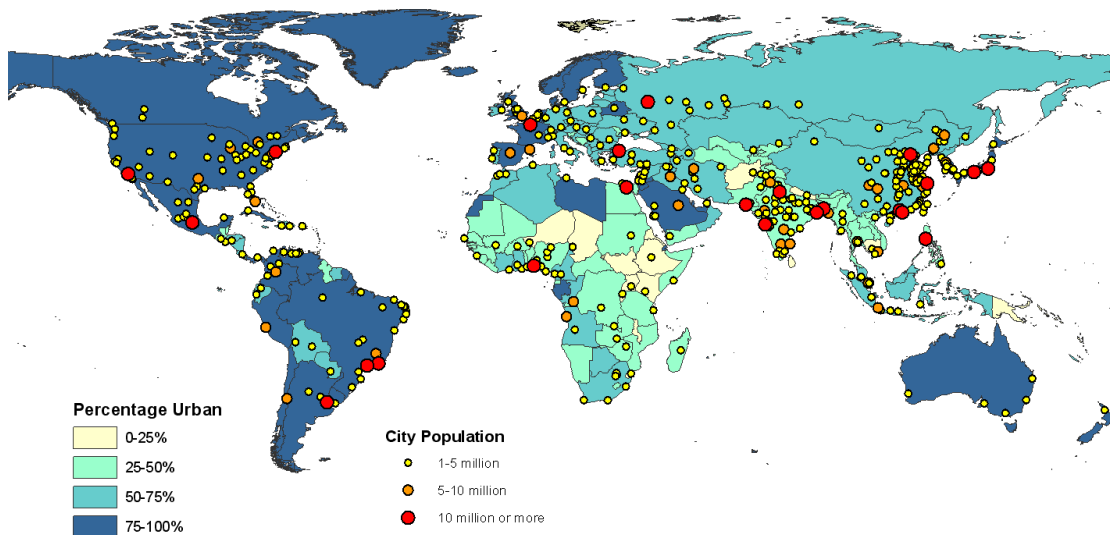
¹⁷ Paddison R., 2001 (σελ. 143)

¹⁸ Τα στοιχεία προέρχονται από το World Urbanization Prospects The 2011 Revision

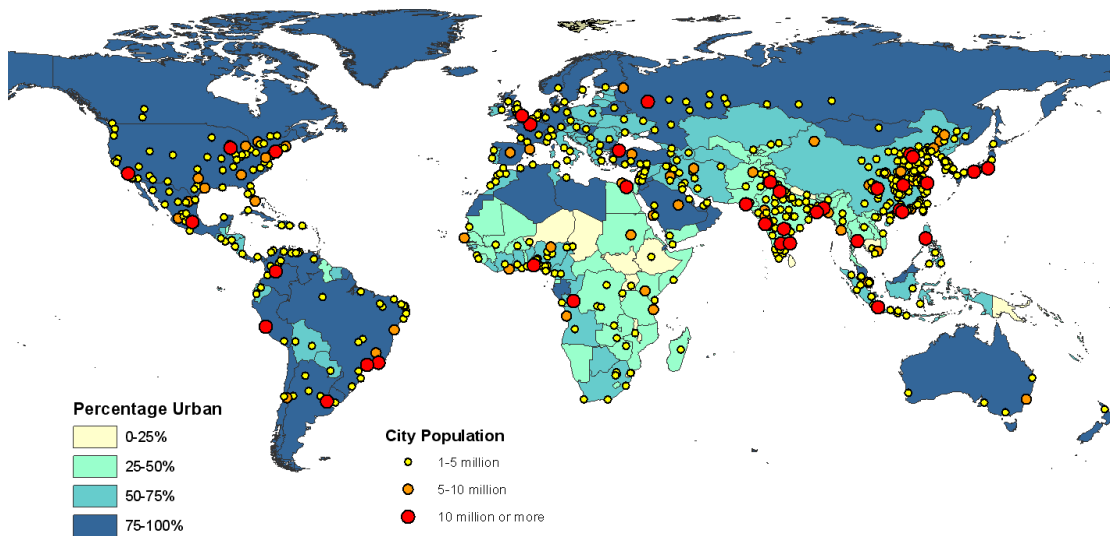
και από χώρα σε χώρα. Στη Βόρεια Αμερική, την Ευρώπη και την Λατινική Αμερική ήδη το 70% του πληθυσμού είναι αστικός. Ενώ αντίθετα, στην Αφρική και την Ασία λιγότερο από το 40% των κατοίκων ζουν σε αστικές περιοχές.

Μεταξύ 2011 και 2050 ο παγκόσμιος πληθυσμός αναμένεται να φτάσει τα 9,3 δισεκατομμύρια, από τα 7 που βρίσκεται σήμερα. Ταυτόχρονα, ο πληθυσμός που ζει στις πόλεις θα αυξηθεί από 3,6 δισεκατομμύρια το 2011 σε 6,3 το 2050. Οι αστικές περιοχές αναμένεται να απορροφήσουν όλη την πληθυσμιακή αύξηση τις επόμενες τέσσερις δεκαετίες, ενώ ο αγροτικός πληθυσμός θα αρχίσει να μειώνεται σε μία δεκαετία περίπου από τώρα, ώσπου το 2050 θα είναι κατά 300 εκατομμύρια λιγότερος. Αξίζει να σημειωθεί ότι η μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση θα παρατηρηθεί σε λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές. Πιο συγκεκριμένα, στην Ασία ο αστικός πληθυσμός θα αυξηθεί κατά 1,4 δισεκατομμύρια, στην Αφρική κατά 0,9 και στην Λατινική Αμερική κατά 0,2.

Στους θεματικούς χάρτες 2.1 και 2.2 φαίνεται το ποσοστό του αστικού πληθυσμού και ο πληθυσμός μεγάλων πόλεων το 2011 και το 2025 αντίστοιχα.



Εικόνα 2.1: Ποσοστό του αστικού πληθυσμού στον κόσμο και πληθυσμός μεγάλων πόλεων το 2011 (Πηγή: World Urbanization Prospects The 2011 Revision)



Εικόνα 2.2: Ποσοστό του αστικού πληθυσμού στον κόσμο και πληθυσμός μεγάλων πόλεων το 2025 (Πηγή: World Urbanization Prospects The 2011 Revision)

2.1.3 ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΘΕΩΡΙΕΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

Η αστικοποίηση εμφανίζεται σαν μία ατομική, οικονομική και διοικητική προσπάθεια να μειωθεί ο χρόνος και το κόστος των μετακινήσεων από και προς την εργασία αλλά και των μετακινήσεων γενικότερα, ενώ ταυτόχρονα βελτιώνονται οι ευκαιρίες για εργασία, εκπαίδευση, εύρεση κατοικίας, πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες και διασκέδαση. Όμως στις απαρχές της έκρηξής της, η αστικοποίηση προέκυψε μετά τη Βιομηχανική Επανάσταση και κυρίως κατά την περίοδο της βιομηχανοποίησης που ακολούθησε τη Βιομηχανική Επανάσταση.

Μπορεί η αναζήτηση ευκαιριών σε όλα τα επίπεδα να είναι ένας παράγοντας που οδηγεί στην αστικοποίηση, όμως δεν μπορεί από μόνος του να εξηγήσει τα τεράστια κύματα αστικοποίησης που παρατηρούνται τα τελευταία χρόνια σε περιοχές όπως η Κίνα και η Ινδία (σε μικρότερο βαθμό και σε πολλές άλλες περιοχές, και στην Ελλάδα). Εκεί η εσωτερική μετανάστευση του αγροτικού πληθυσμού στα αστικά κέντρα είναι αποτέλεσμα των διαχρονικά δύσκολων συνθηκών διαβίωσης σε μικρά χωριά στην ύπαιθρο λόγω περιβαλλοντικών συνθηκών, δυσκολίας μετακινήσεων, μη πρόσβασης σε βιομηχανικά αγαθά, μείωσης της αγροτικής παραγωγής, καθώς

και πολιτικών των κυβερνήσεων που καθιστούν τους αγρότες αδύναμους να κρατήσουν τη γη στα χέρια τους.¹⁹

Οι θεωρητικοί της πολεοδομίας γενικά συμφωνούν στη φύση της αστικοποίησης, όμως υπάρχουν πολλές διαφωνίες ως προς τους κοινωνικούς παράγοντες που την προκαλούν και τις συνέπειες που έχει.

Ένας από τους πρώτους θεωρητικούς που αναγνώρισε την σημαντική επίδραση της αστικοποίησης στην κοινωνική ζωή ήταν ο γερμανός Georg Simmel, ο οποίος προσπάθησε να εξηγήσει τη φύση της αστικοποίησης και πιο συγκεκριμένα της μητρόπολης κατά τα τέλη του 19^{ου} αιώνα και τις αρχές του 20^{ου}. Ο Simmel θεωρεί ότι σε μια μητρόπολη οι άνθρωποι εμπλέκονται σε κοινωνικές αλληλεπιδράσεις με μεγαλύτερο αριθμό διαφορετικών ανθρώπων. Όπως υποστηρίζει, ο χαρακτηριστικός τύπος σχέσης σε μια μητρόπολη είναι η σχέση ενός πελάτη κι ενός υπαλλήλου. Και οι δύο αντιμετωπίζουν ο ένας τον άλλον όχι σαν ένα οικείο πρόσωπο, αλλά σαν δύο άνθρωποι που εμπλέκονται στο πλαίσιο μιας δουλειάς. Η απρόσωπη και διεκπεραιωτική αυτή σχέση είναι ένα από τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά της ζωής στην σύγχρονη μητρόπολη, καθώς της προσδίδει έναν αέρα ανωνυμίας. Το χρήμα και οι οικονομικές συναλλαγές επίσης, κατά τον Simmel, βρίσκονται μέσα στην καρδιά της ζωής στη μητρόπολη.

Αμερικανοί κοινωνιολόγοι στο Σικάγο στις αρχές του 20^{ου} αιώνα μελέτησαν τη φύση της όλο και αυξανόμενης χωρικά και πληθυσμιακά πόλης του Σικάγο, στηριζόμενοι στις παραδοχές της απροσωπίας, της ανωνυμίας και των οικονομικών συναλλαγών της γερμανικής “σχολής”, δημιουργώντας την “σχολή του Σικάγο”. Συγκεκριμένα, ο Louis Wirth θεωρεί πως η αστικοποίηση δημιούργησε μία σειρά από σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις στη ζωή των ανθρώπων στην πόλη, όπως η ανωνυμία στην καθημερινή ζωή, η έλλειψη εμπιστοσύνης μεταξύ των ανθρώπων και διάφορες μορφές κοινωνικής αποδιοργάνωσης, όπως τα υψηλά ποσοστά εγκληματικότητας σε σχέση με τις μη αστικές περιοχές.²⁰

Μια διαφορετική οπτική της σχολής του Σικάγο, η οποία εκφράστηκε από τους Robert Park, Ernest Burgess και Amos Hawley, αφορά στην οικολογική προσέγγιση του φαινομένου της αστικοποίησης. Σύμφωνα με αυτή, οι πόλεις δεν αναπτύσσονται τυχαία, αλλά σε περιοχές που έχουν κάποια συγκριτικά

¹⁹ Λήμμα “Urbanization” στην ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια Wikipedia (<http://en.wikipedia.org/wiki/Urbanization>)

²⁰ Orum A.,2004 (σελ. 853-854)

πλεονεκτήματα έναντι άλλων – όπως κατά μήκος ποταμών, δίπλα σε φυσικά διαθέσιμα, στην τομή εμπορικών δρόμων κλπ. Ο Burgess διαχωρίζει την πόλη σε ομόκεντρες ζώνες – την κεντρική επιχειρηματική περιοχή (Central Business District) με τη συγκέντρωση του εμπορίου, της λιανικής πώλησης, των επιχειρήσεων και των συναφών δραστηριοτήτων, την ζώνη μετάβασης στις εξωτερικές περιοχές (Commuter Zone) και τις πόλεις – δορυφόρους και τα προάστια (satellite towns and suburbs).

Πιο σύγχρονοι θεωρητικοί της πολεοδομίας, όπως οι David Harvey and Manuel Castells θεωρούν πως η αστικοποίηση δεν είναι μια αυτόνομη διεργασία, αλλά ένα μέρος μεγαλύτερων πολιτικών και οικονομικών διεργασιών και αλλαγών. Ο Harvey τονίζει πως ο χώρος μετασχηματίζεται συνεχώς και αυτός ο μετασχηματισμός είναι αποτέλεσμα των αποφάσεων μεγάλων εταιριών που δημιουργούν καινούριες επιχειρήσεις, βιομηχανίες κλπ. αλλά και των αποφάσεων της κεντρικής διακυβέρνησης που εφαρμόζει πολιτικές και παίρνει πρωτοβουλίες για την αλλαγή, τον έλεγχο και την αναβάθμιση διαφόρων περιοχών μέσα στην πόλη. Ο Castells θεωρεί πως η χωρική μορφή μιας πόλης είναι πολύ στενά συνδεδεμένη με τις πιο μεγάλες διεργασίες που επιτελούνται στην κοινωνία. Στην διαδικασία διαμόρφωσης των πόλεων προσθέτει, πέρα από τις αποφάσεις μεγάλων επιχειρήσεων και της κυβέρνησης, και τους αγώνες και τα συγκρουόμενα συμφέροντα μεταξύ διαφορετικών κοινοτήτων και κοινωνικών ομάδων που καταφέρνουν πολλές φορές να αλλάξουν την μορφή της πόλης. Αναφέρει μάλιστα ως παράδειγμα την γκέι κοινότητα στην πόλη του Σαν Φρανσίσκο που κατάφερε να αναδιοργανώσει τη δομή της πόλης.²¹

2.1.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

Από τις απαρχές της, η αστικοποίηση έχει έντονα συσχετιστεί με την ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση, την εσωτερική μετανάστευση, την βιομηχανοποίηση και την αποβιομηχανοποίηση, τον κοινωνικό μετασχηματισμό και την περιβαλλοντική αλλαγή.²² Παρόλο που η αστικοποίηση αντιμετωπίζεται συχνά σαν μία αρνητική τάση, η μαζική συγκέντρωση στις πόλεις μπορεί να έχει και θετικές και αρνητικές

²¹ <https://economistindia.files.wordpress.com/2011/05/urbanization.pdf>

²² Peng X. κ.α., 2000 (σελ. 14)

επιπτώσεις στο άτομο, την κοινωνία, την οικονομία μιας περιοχής και το περιβάλλον.

Όσον αφορά στα οφέλη, στις πόλεις παρατηρούνται μειωμένα κόστη μετακινήσεων, περισσότερες ευκαιρίες για απασχόληση, εκπαίδευση, εύρεση κατοικίας και διασκέδαση. Παράλληλα, όσα άτομα και οικογένειες ζουν στην πόλη απολαμβάνουν την εγγύτητα και την εύκολη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες. Γενικά η αστικοποίηση δημιουργεί περισσότερες και μεγαλύτερες εμπορικές, βιομηχανικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες με αποτέλεσμα την οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής, με όλα τα οφέλη που μπορεί να έχει αυτό και σε κάθε άτομο ξεχωριστά.

Οι επιπτώσεις στο περιβάλλον από την έντονη αστικοποίηση είναι στην πλειοψηφία τους αρνητικές. Η εξάντληση των φυσικών πόρων, η αυξανόμενη ρύπανση, η τεράστια συνεισφορά των πόλεων στην υπερθέρμανση του πλανήτη και την κλιματική αλλαγή είναι μερικές μόνο πτυχές του προβλήματος.

Οι κοινωνικές επιπτώσεις είναι επίσης πολλές. Φαινόμενα όπως φτώχεια, κοινωνικός αποκλεισμός, βία, εγκληματικότητα, άγχος, ανασφάλεια και αποξένωση είναι πολύ συχνά, και σε συνδυασμό με την εγκατάλειψη της περιφέρειας δημιουργούν προβλήματα όχι μόνο στα αστικά κέντρα αλλά και στις γύρω περιοχές που ερημώνουν.

2.1.5 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ

Η αστική ανάπτυξη μεταπολεμικά, τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ελλάδα, εκδηλώνεται μέσα από την αυξανόμενη ένταση στη χρήση της αστικής γης και την επέκτασή της πέρα από τα όρια της αρχικά δομημένης επιφάνειας, εμφανίζοντας χαρακτηριστικά έντονης αστικοποίησης.

Πριν όμως από τότε και μέχρι τον 19^ο αιώνα, η εξωτερική μορφή της Αθήνας διατήρησε περίπου την ίδια κλίμακα, μετασχηματίζοντας όμως την δομή της. Από το 1833 και μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, η Αθήνα μετασχηματίζεται καθώς από χωριό γίνεται πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους και πρώτο βιομηχανικό κέντρο της χώρας. Το 1875 η πόλη της Αθήνας, ο Πειραιάς και τα περιφερειακά χωριά καταλάμβαναν μια συνολική επιφάνεια 12,3 τετρ. χλμ. (περίπου 2,5% της τωρινής αστικής περιοχής της πόλης). Έκτοτε η Αθήνα μπήκε στην σύγχρονη

φάση της πολεοδομικής της εξέλιξης που χαρακτηρίζεται από την γρήγορη αντικατάσταση του παλαιού ιστού με καινούριο και από τις πολυάριθμες επεκτάσεις. Στην περίοδο 1875-1917 η πολεοδόμηση γύρω από τους δύο πόλους της Αθήνας και του Πειραιά ακολουθεί την γραμμική εγκατάσταση των βιομηχανιών κατά μήκος του Κηφισού. Μία συνολική επιφάνεια 23,6 τετρ. χλμ. προστίθεται στον πολεοδομικό ιστό και η πόλη καταλαμβάνει το 1917 μόλις το 7,3% της σημερινής αστικής περιοχής. Στην περίοδο 1917-1931, οι νέες αστικές εγκαταστάσεις – με την μορφή νέων περιαστικών πυρήνων χωρίς τις απαραίτητες υποδομές σε συνδυασμό με την μαζική συρροή του προσφυγικού πληθυσμού της Μικρασιατικής Καταστροφής - καταλαμβάνουν μία επιφάνεια 29,8 τετρ. χλμ. Έτσι, το 1930, το σύνολο της πολεοδομικής περιοχής της πρωτεύουσας αντιπροσώπευε το 13,4 % της τωρινής πόλης. Οι επεκτάσεις της επόμενης περιόδου, μέχρι το 1944 προσθέτουν άλλα 46,5 τετρ. χλμ. πολεοδομικού ιστού γύρω από τους παλιούς και νέους πυρήνες.²³

Η μεγάλη έκρηξη γίνεται κατά τα περίπου 30 μεταπολεμικά χρόνια, όπου η διαδικασία αστικοποίησης γενικότερα στον ελλαδικό χώρο παρουσίασε έντονους ρυθμούς. Ενδεικτικά, στην αρχή της δεκαετίας του '60, ο αγροτικός και ο αστικός πληθυσμός ήταν ισάριθμοι, ενώ μία δεκαετία αργότερα παρατηρείται μια αξιοσημείωτη ανατροπή καθώς η δημογραφική έκρηξη που σημειώθηκε ειδικότερα στο λεκανοπέδιο της Αθήνας φαίνεται από το γεγονός του διπλασιασμού του πληθυσμού του κατά τα έτη 1960-1980.²⁴

Η αστική δόμηση όμως της μεταπολεμικής περιόδου χαρακτηρίστηκε από πολλά προβλήματα λόγω της ανεπάρκειας του σχεδιασμού. Οι μεγάλες πυκνότητες δόμησης, η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων που καταλαμβάνουν μόλις το 2% του αστικού χώρου και η γενικότερη στενότητα του δημόσιου χώρου βοήθησαν μεν την κάλυψη των στεγαστικών αναγκών της συγκεκριμένης περιόδου, δημιούργησαν όμως δυσεπίλυτα - αν όχι άλυτα - προβλήματα στην πόλη με βασικό άξονα την έλλειψη ποιότητας ζωής. Παράλληλα, η αυθαίρετη δόμηση στα όρια της πόλης, η μετέπειτα νομιμοποίηση της, η προαστιοποίηση και η περιαστικοποίηση με τις αρνητικές εκφάνσεις τους²⁵, καθώς και η

²³ Αβδελίδης Κ., 2010 (σελ. 31-32)

²⁴ Κουρσάρη Ε., 2008 (σελ. 63)

²⁵ Κυρίως λόγω της αυξανόμενης αστικής διάχυσης που ασκεί πιέσεις στον περιαστικό χώρο και δημιουργεί μεγάλες πυκνότητες σε αυτόν.

συνεπακόλουθη έλλειψη δικτύων υποδομής διόγκωσαν περισσότερο τα προβλήματα.

Στη σύγχρονη εποχή, ο ρυθμός αστικοποίησης παρουσιάζει ύφεση, με μικρές διακυμάνσεις ανάλογα με την περίοδο. Ειδικότερα τα τελευταία χρόνια λόγω της οικονομικής κρίσης παρατηρείται έξοδος πολλών κατοίκων της Αθήνας προς την περιφέρεια, χωρίς όμως αυτό να επηρεάζει σημαντικά τους συσχετισμούς του πληθυσμού μεταξύ της πόλης και της περιφέρειας.

2.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η μελέτη και ανάλυση της έννοιας της αστικής ανάπτυξης απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή και μπορεί να γίνει υπό διαφορετικές οπτικές γωνίες και θεωρητικές προσεγγίσεις, καθώς σχετίζεται σχεδόν με όλες τις πτυχές του αστικού φαινομένου. Στα πλαίσια όμως της παρούσας εργασίας, ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί στην αστική διάχυση που οδηγεί στην περιφερειακή εξάπλωση της πόλης και τη δημιουργία προαστίων, η οποία επιφέρει τη μεταβολή των χρήσεων γης κυρίως με την ανάλωση γης για αστική χρήση. Παράλληλα θα γίνει αναφορά στην ανάπτυξη του περιαστικού χώρου καθώς και στο μοντέλο της συμπαγούς πόλης (και σε άλλες προσπάθειες περιορισμού της αστικής εξάπλωσης) ως απάντηση στην ολοένα και αυξανόμενη αστική εξάπλωση, με αναφορές και στην ελληνική πραγματικότητα.

Η σύγχρονη οικονομική ανάπτυξη έχει οδηγήσει στη συνεχή αστική επέκταση με πολύ ταχύτερους ρυθμούς σε σχέση με την πληθυσμιακή αύξηση και με κύριο χαρακτηριστικό την διάχυση όλων των αστικών δραστηριοτήτων και χρήσεων, και όχι κυρίως της κατοικίας όπως συνέβαινε παλαιότερα. Το φαινόμενο αυτό είναι κοινό σε όλες τις πόλεις ανεξάρτητα από τα γεωγραφικά, οικονομικά και διοικητικά χαρακτηριστικά τους και συνδέεται άμεσα με τις μεταφορές και την κατανάλωση, δημιουργώντας σχετικά έντονες αστικές συγκεντρώσεις στην περιφέρεια των πόλεων, πολύ συχνά σε μία αρκετά εκτεταμένη περιοχή.²⁶ Ο πολεοδομικός σχεδιασμός από την άλλη, αποτέλεσε και αποτελεί - ακόμα πιο δυναμικά σήμερα - το εργαλείο για τον έλεγχο της αστικής ανάπτυξης και κυρίως τον έλεγχο της συνεχούς επέκτασης των αστικών περιοχών.

²⁶ Ανδρικοπούλου Ε. κ.α., 2007 (σελ. 116-117)

2.3 ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΥΣΗ

Η αστική διάχυση (urban sprawl) δεν αποτελεί καινούριο φαινόμενο στην ανάπτυξη του αστικού χώρου. Αποτελέσε βασικό πυλώνα του πολεοδομικού σχεδιασμού ιδιαίτερα κατά την μεταπολεμική εποχή, όμως τα τελευταία χρόνια δίνεται ιδιαίτερη έμφαση σε αυτήν και αποτελεί σημαντικό πεδίο προβληματισμού στον ευρωπαϊκό χώρο. Εξάλλου πρόσφατες έρευνες στα πεδία της ανάλυσης του χώρου αποδεικνύουν ότι η αστική εξάπλωση είναι η ταχύτερα αναπτυσσόμενη αλλαγή χρήσεων γης στην Ευρώπη.

Ο όρος "διάχυση" επινοήθηκε το 1937 από τον Earle Draper, έναν από τους πρώτους πολεοδόμους στις νοτιοανατολικές Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Είναι ένα πολύπλευρο φαινόμενο που περιγράφει την άναρχη εξάπλωση του αστικού ιστού και των λειτουργιών της πόλης και των προαστίων της στον περιαστικό χώρο, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται αστικές συγκεντρώσεις χαμηλής πυκνότητας. Άρα 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.²⁷

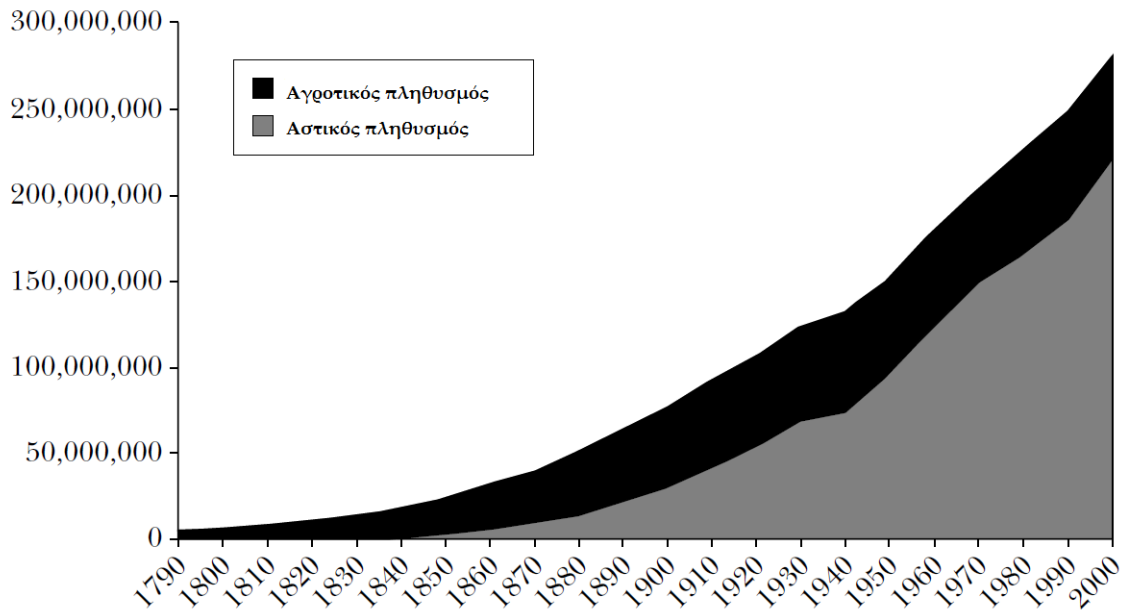
Στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις η ανοικοδόμηση μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, μέσα σε συνθήκες έντονης αστικοποίησης, είχε ως αποτέλεσμα και την ανάδυση μιας περιφέρειας με χρήσεις κυρίως παραγωγής και κατοικίας – η οποία μάλιστα (με διαφοροποιημένες τυπολογίες και χωροθετήσεις) ανταποκρινόταν σε όλο το φάσμα της κοινωνικής διαστρωμάτωσης. Ανάλογα αναπτύχθηκε και η περιφέρεια των αστικοποιούμενων πόλεων του Τρίτου Κόσμου, με κύριο όμως χαρακτηριστικό την ανάπτυξη τρωγλο-οικισμών, αθέατων από την επίσημη πολεοδομία και τις τοπικές εξουσίες.²⁸

Η αστική διάχυση μπορεί να πάρει πολλές μορφές. Μπορεί να συμπεριλάβει χαμηλής πυκνότητας περιοχές κατοικίας, όπου αναπτύσσονται και εμπορικές ή επιχειρηματικές δραστηριότητες. Μπορεί να πάρει την μορφή οργανωμένων κοινοτήτων που έχουν το δικό τους "κέντρο" ή μπορεί να προκύψει και από μεμονωμένες κατοικίες που "ξεφυτρώνουν" κατά μήκος παλιών αγροτικών περιοχών. Σε κάθε περίπτωση, ένας συνήθης τρόπος για να διαπιστώσει κανείς την

²⁷ www.sprawlcity.org

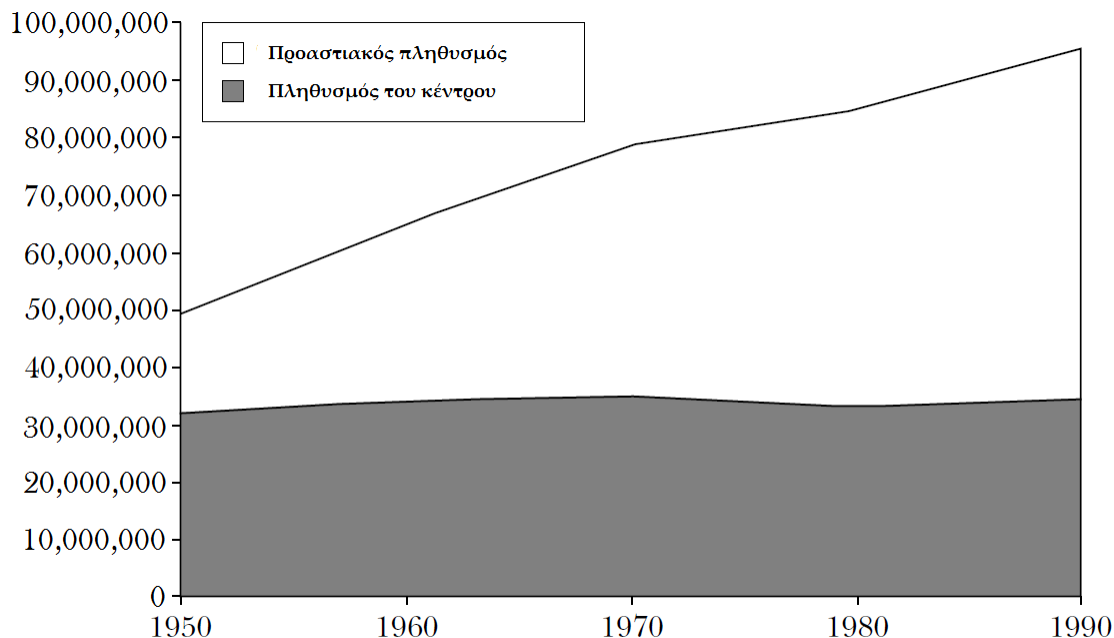
²⁸ Μαντούβαλου Μ. κ.α., 2005 (σελ. 223)

παρουσία αστικής διάχυσης είναι να ελέγξει αρχικά την εξέλιξη των αστικών και αγροτικών πληθυσμών (εικόνα 2.3) και στη συνέχεια να εντοπίσει μέσα στις αστικές περιοχές την εξελισσόμενη σχέση μεταξύ των προαστίων και των πόλεων (εικόνα 2.4).²⁹



Εικόνα 2.3: Η εξέλιξη του αγροτικού και αστικού πληθυσμού στις Ηνωμένες Πολιτείες (1790-2000) (Πηγή: Thomas J. Nechyba and Randall P. Walsh, *Urban Sprawl*, 2004, σελ. 179)

²⁹ Nechyba T. κ.α., 2004 (σελ. 178-179)



Εικόνα 2.4: Η εξέλιξη του προαστιακού πληθυσμού σε σχέση με τον πληθυσμό των κέντρων των πόλεων στις Ηνωμένες Πολιτείες (1950-1990) (Πηγή: Thomas J. Nechyba and Randall P. Walsh, *Urban Sprawl*, 2004, σελ. 180)

Σύμφωνα με μια διαφορετική προσέγγιση του φαινομένου η αστική ανάπτυξη που σχετίζεται με την αστική διάχυση μπορεί να πάρει τέσσερις διαφορετικές μορφές:

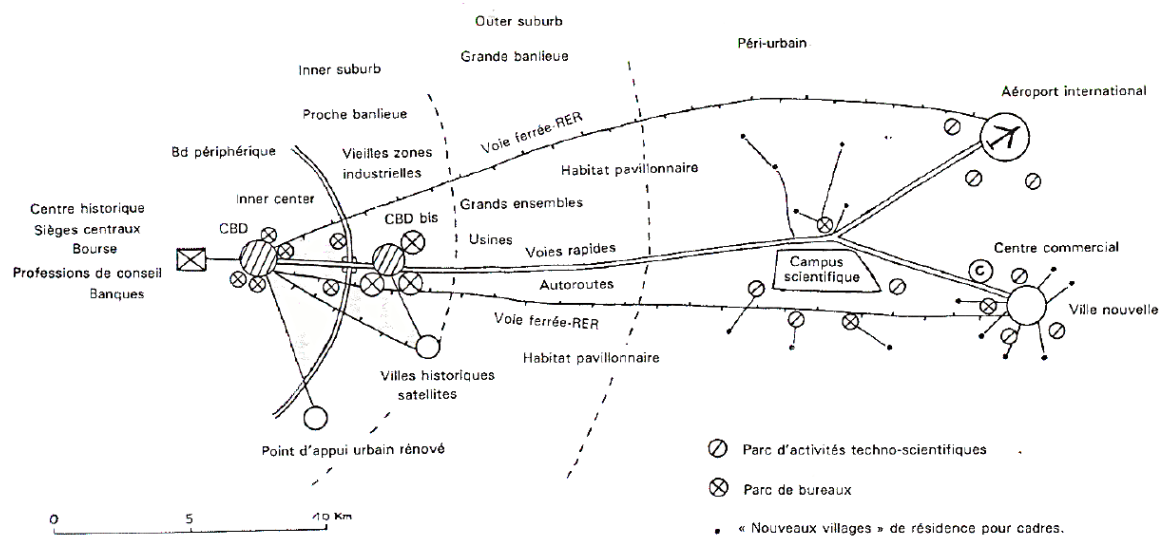
- Προαστιακή ανάπτυξη (suburban growth) με επέκταση των πόλεων πέρα από τον πυρήνα τους,
- Γραμμική ανάπτυξη (strip development) κατά μήκος μεγάλων οδικών δικτύων,
- Διασκορπισμένη ανάπτυξη (scattered development) με την ασύνεχη αστική ανάπτυξη σε αντίθεση με το κέντρο της πόλης,
- Ανάπτυξη των διαδοχικών σταδίων (leapfrog development), η οποία χαρακτηρίζεται από ασυνέχεια και εναντιώνεται στο μονοκεντρικό σύστημα των πόλεων.³⁰

Πρόσφατες έρευνες σε ευρωπαϊκές χώρες δείχνουν πως η αστική διάχυση προσεγγίζεται με τρεις διαφορετικές διαδικασίες που σχετίζονται με την αλλαγή χρήσεων γης, τις μεταφορές και την χαμηλή πυκνότητα. Η πρώτη αναφέρεται στο περιβάλλον και πιο συγκεκριμένα στην σπατάλη της αγροτικής και δασικής γης,

³⁰ Chorianoopoulos I. κ.α., 2010 (σελ. 251)

στην καταστροφή των οικοσυστημάτων, στην εξάντληση των ενεργειακών αποθεμάτων και στην υπερβολική χρήση του αυτοκινήτου. Η δεύτερη είναι η οικονομική και σχετίζεται με την αμφισβητούμενη αξία της γης, το κόστος κατασκευής και συντήρησης των δημόσιων κατασκευών και την αδυναμία παροχής υπηρεσιών από το κράτος. Τέλος, η τρίτη είναι η κοινωνική που αναφέρεται στον κοινωνικό αποκλεισμό που λαμβάνει χώρα στον πυρήνα των πόλεων και στην αποδυνάμωση της έννοιας της κοινότητας.³¹

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την παρούσα εργασία έχει ο διαχωρισμός της περιαστικής ζώνης³² από την προαστιακή ζώνη. Στην περίπτωση μιας προαστιακής ζώνης γίνεται αναφορά στις περιοχές οι οποίες βρίσκονται "προ" του αστικού κέντρου και σε μερικές φάσεις ανάπτυξης της πόλης σε άμεση επαφή με την κεντρική ζώνη. Στην περίπτωση της περιαστικής ζώνης η αναφορά γίνεται για μία περιοχή που εντοπίζεται μία στοιβάδα έξω από τα προάστια, "περί" του αστικού κέντρου. Η περιαστική ζώνη λοιπόν εντοπίζεται ως η ζώνη που περικλείει όλες εκείνες τις αστικές λειτουργίες που συνθέτουν τις σύγχρονες πόλεις (εικόνα 2.5).³³



Εικόνα 2.5: Η περιαστική ζώνη σε σχέση με τα προάστια και το κέντρο της πόλης (Πηγή: Περιαστικοποίηση και κτηματαγορά, σελ. 3)

³¹ Chorianopoulos I. κ.α., 2010 (σελ. 251)

³² Ιδιαίτερη μνεία στον περιαστικό χώρο θα γίνει σε επόμενο κεφάλαιο

³³ Βαγιωνά Δ. κ.α., 2010 (σελ. 3)

2.4 ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

Εκτός από τις χωρικές συγκεντρώσεις που λαμβάνουν χώρα στα κέντρα των πόλεων, ο περιαστικός χώρος (peri-urban space) φαίνεται να σχηματίζει νέες μορφές αστικότητας. Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνει η Γοσποδίνη³⁴ «ο περιαστικός χώρος μπορεί να γίνει αντιληπτός ως μια χωρική ζώνη γύρω από τις πόλεις που αποτελεί τον μεταβατικό, ενδιάμεσο ή συνδετικό χώρο (interface space) μεταξύ του πυκνοδομημένου αστικού ιστού και της περιβάλλουσας αγροτικής υπαίθρου». Πιο γενικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι περιαστική ζώνη ορίζεται ως το απόθεμα γης του αστικού κέντρου, όπου μία συνήθης απόσταση από τον αστικό πυρήνα της πόλης είναι της κλίμακας των 20 με 25 χιλιομέτρων. Συνήθως οι δεσμοί και η εξάρτηση της περιαστικής ζώνης με το κέντρο είναι στενή, σε σημείο που η ανάπτυξη και ο χαρακτήρας της πόλης διαμορφώνει την φυσιογνωμία και καθοδηγεί την εξέλιξη της περιαστικής ζώνης.³⁵ Η ζώνη αυτή πολλές φορές επικοινωνεί με τον αστικό ιστό είτε διαμέσω φυσικών στοιχείων (π.χ. ποτάμια) είτε μέσω τεχνικών κατασκευών, ενώ διακρίνεται σε εσωτερική και εξωτερική. Αξίζει να σημειωθεί πως πολλές φορές στην βιβλιογραφία ο περιαστικός ταυτίζεται με τον όρο εξωαστικός, εννοώντας τον ίδιο ακριβώς χώρο όπως θα δούμε και παρακάτω, χωρίς όμως αυτό να είναι πάντα απόλυτα ακριβές.

Σήμερα, οι ζώνες που χαρακτηρίζονται ως περιαστικές έχουν περίπου την ίδια συνολική έκταση με τις αμιγώς αστικές ζώνες, με την μισή, ωστόσο, πληθυσμιακή πυκνότητα. Οι ρυθμοί ανάπτυξης των περιαστικών ζωνών είναι πολύ μεγάλοι. Προβλέπεται ότι στα επόμενα χρόνια στην Ευρώπη, η αύξηση του δομημένου περιβάλλοντος στις περιαστικές περιοχές θα είναι 3,5 φορές μεγαλύτερη από την αντίστοιχη των αστικών περιοχών. Η αλλαγή αυτή έχει προκαλέσει μια σειρά αρνητικών φαινομένων όπως κατακερματισμό της γης, απώλεια περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών και οικοσυστημάτων, απώλεια αγροτικής γης, συγκρούσεις χρήσεων γης κλπ. Από την άλλη πλευρά, οι περιαστικές ζώνες είναι περιοχές όπου εννοείται η καινοτομία και δημιουργούνται θέσεις εργασίας στους τομείς των υπηρεσιών της έρευνας και της τεχνολογίας. Εξάλλου σήμερα στην Ευρώπη, 25% των περιαστικών ζωνών χαρακτηρίζονται ως κοιτίδες υψηλού βαθμού καινοτομίας.³⁶

³⁴ Γοσποδίνη Α., 2006 (σελ. 38)

³⁵ Καρανικόλας, Ν., 2004 (σελ. 2)

³⁶ <https://brandingplaces.wordpress.com/2013/05/12/αστική-διάχυση-και-περιαστικός-χώρος>

Η περιαστική ζώνη των πόλεων αρχικά λειτούργησε, μόνο ως τόπος κατοικίας ατόμων ιδιαίτερα χαμηλού βιοτικού επιπέδου. Στη συνέχεια, όπως συμβαίνει συνήθως στα μητροπολιτικά κέντρα που βρίσκονται σε επόμενη φάση ανάπτυξης, η περιαστική ζώνη μετεξελίχθηκε σε χώρο κατοικίας υψηλού βιοτικού επιπέδου, αφού εκεί οδηγήθηκαν σημαντικές ομάδες πληθυσμών εξαιτίας των προβλημάτων των σύγχρονων πόλεων (όπως η ρύπανση, η κυκλοφορία, η έλλειψη χώρων πρασίνου, κ.λπ.). Βέβαια, ο ελλιπής σχηματισμός των περιαστικών ζωνών πολλές φορές δεν επιτρέπει την πλήρη μεταφορά των αναγκών του αστικού νοικοκυριού στην περιαστική ζώνη. Έτσι η εξάρτηση των κατοίκων των περιοχών αυτών από το κέντρο επεκτείνεται εκτός από την εργασία, και στην ικανοποίηση και άλλων καθημερινών αναγκών.³⁷

Τα βασικά χαρακτηριστικά του περιαστικού χώρου είναι η έλλειψη οργάνωσης και σχεδιασμού, οι διάσπαρτες κοινότητες με πληθυσμό κατοίκων κάτω των 10.000 ενώ, όσον αφορά στις χρήσεις, φιλοξενεί ανεπιθύμητες για γειτνίαση αστικές λειτουργίες, λειτουργίες που εξυπηρετούν τα προάστια (εμπόριο, υπηρεσίες) καθώς και χρήσεις που απαιτούν μεγάλες εκτάσεις γης (αθλητικές εγκαταστάσεις, νοσοκομεία, βιομηχανικά πάρκα, εκπαιδευτικά ιδρύματα, μεγάλες αποθήκες κ.α.). Μεγάλο μειονέκτημα αποτελεί το γεγονός ότι οι χρήσεις που αναφέρθηκαν συνήθως γειτνιάζουν δημιουργώντας έτσι σύγχυση στον χώρο. Όσον αφορά στα πλεονεκτήματα αυτού του χώρου περιλαμβάνουν την υψηλή ποιότητα του φυσικού, τεχνητού και αρχιτεκτονικού περιβάλλοντος, την ιδιωτικότητα, τις χαμηλότερες αξίες αγοράς και ενοικίασης της γης και την δημιουργία της έννοιας της γειτονιάς.

Ο περιαστικός χώρος ανέκαθεν δεχόταν αστικές πιέσεις καταργώντας έτσι την αυστηρή μορφή της συμπαγούς πόλης. Τον 19ο αιώνα οι πιέσεις αυτές εμφανίζονταν με την δημιουργία κηπουπόλεων στα προάστια, τον 20ο αιώνα με τις νέες μορφές επέκτασης, τα νέα προάστια και τις νέες πόλεις δορυφόρους. (εικόνα). Ενώ στην σύγχρονη μεταβιομηχανική εποχή με την μεταβολή των χωρικών προτύπων οργάνωσης τα οποία πολλές φορές δεν συμβαδίζουν με τα κριτήρια της βιώσιμης ανάπτυξης και της περιβαλλοντικής ευαισθησίας.³⁸

Η περιαστικοποίηση (peri-urbanization) αναφέρεται στις διαδικασίες της διάσπαρτης αστικής ανάπτυξης που δημιουργεί υβριδικά τοπία με αστικά και αγροτικά

³⁷ Καρανικόλας Ν., 2004 (σελ. 1-2)

³⁸ Γκιθώνα Σ., 2011 (σελ. 56)

χαρακτηριστικά.³⁹ Θεωρείται και πρέπει να είναι μια διαδικασία πολεοδομική, κοινωνική και γενικότερα ανθρωπογεωγραφική.⁴⁰

Σήμερα, το φαινόμενο της περιαστικοποίησης διαμορφώνεται ως αποτέλεσμα των τεχνολογικών, οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα Χ.



Όσον αφορά στις κοινωνικές συνθήκες, ως ποσοτικό κριτήριο για την επιλογή εγκατάστασης στον περιαστικό χώρο θεωρείται η ανάπτυξη του επιπέδου ζωής. Τίθεται όμως και το ποιοτικό κριτήριο, το οποίο είναι περισσότερο ψυχολογικό, και είναι η έλξη από τις αξίες που προέρχονται από τον περιαστικό χώρο: η περιαστικοποίηση ξεκίνησε το 1960, οπότε και δημιουργήθηκε μία νέα οικολογική ιδεολογία για την επιστροφή στην φύση. Με τον τρόπο αυτό εκφράστηκε μια άρνηση προς την πόλη και στα προβλήματα που αυτή δημιουργούσε στους κατοίκους της. Το παράδοξο είναι ότι απο την μία πλευρά η περιαστικοποίηση

³⁹ Άρθρο peri-urbanisation στην Wikipedia (<http://en.wikipedia.org/wiki/Peri-urbanisation>)

⁴⁰ Βαγιωνά Δ. κ.α., 2010 (σελ. 2)

γεννήθηκε σαν ανάγκη για προστασία και διατήρηση της επαρχίας και του αγροτικού χώρου, όμως από την άλλη είναι σαφώς αναπόφευκτο ότι η περισσότερο ή λιγότερο βίαιη εισαγωγή του αστικού κέντρου στον αγροτικό χώρο δημιουργεί δυσάρεστες συνέπειες στο περιβάλλον, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ερήμωση της επαρχίας. Μέσα από την περιαστικοποίηση παρουσιάζεται μια μετεξέλιξη του αγροτικού σε αστικό πληθυσμό και συνεχής ανάπτυξη του επιπέδου ζωής του. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, οι κάτοικοι της περιαστικής ζώνης είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό τους άνθρωποι υψηλών εισοδημάτων, καθώς για να εκπληρωθούν οι συνθήκες για να γίνει κάποιος κάτοικος της περιαστικής ζώνης πρέπει να έχει την οικονομική δυνατότητα να καλύψει το κόστος κατασκευής και εξοπλισμού της κατοικίας του, αλλά και τα έξοδα μετακινήσεων με ΙΧ αυτοκίνητο.

Οι τεχνολογικές συνθήκες αναφέρονται στην αλματώδη αύξηση της χρήσης του αυτοκινήτου που καλύπτει τις ανάγκες μετακίνησης για εργασία, ανάγκες του νοικοκυριού και ψυχαγωγία, στην ανάπτυξη του οδικού δικτύου αλλά και στην ανάπτυξη του διαδικτύου που τα τελευταία χρόνια έχει αλλάξει τις παραδοσιακές μορφές εργασίας για μεγάλη μερίδα του πληθυσμού και έχει "απελευθερώσει" τους εργαζόμενους από τα κέντρα των πόλεων.⁴¹

Μελετώντας τώρα την κατάσταση που έχει διαμορφωθεί στην περιοχή της Αττικής, παρατηρείται πως η μεταπολεμική αύξηση του πληθυσμού και η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων οδήγησε σε μια συνεχή εξάπλωση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας προς την περιφέρεια με κατάληψη του περιαστικού χώρου από χρήσεις και δραστηριότητες που έχουν καθαρά αστικό χαρακτήρα.

Αποτέλεσμα ήταν τα όρια μεταξύ αστικού και εξωαστικού χώρου να έχουν γίνει δυσδιάκριτα, αλλά και να έχουν δημιουργηθεί πλήθος άλλων προβλημάτων όπως η αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος και η δέσμευση του εδάφους, που είναι ένας αναντικατάστατος φυσικός πόρος, εις βάρος των μελλοντικών γενεών.⁴²

Για την αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης εκδόθηκαν κατά καιρούς ορισμένα διατάγματα προστασίας ή ειδικές ρυθμίσεις για συγκεκριμένες περιοχές, που όμως ο αποσπασματικός χαρακτήρας τους και η μη ένταξή τους σε μία συνολική θεώρηση του χώρου δεν απέφεραν καρπούς. Η πρώτη ουσιαστική προσπάθεια έγινε με τα εργαλεία του οικιστικού Νόμου του 1983, δηλαδή τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) και τις Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ), που έδωσαν τη δυνατότητα να καλυφθεί ολόκληρη η έκταση της Αττικής από ένα καθεστώς δόμησης σαφές και

⁴¹ Βαγιωνά Δ. κ.α., 2010 (σελ. 4-7)

⁴² Ψυχογιός Θ., 2005 (σελ. 1-2)

διαφοροποιημένο ανάλογα με τις κατά περίπτωση συνθήκες, κάτω βέβαια από τις γενικές επιταγές του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας.

Σήμερα, το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/Αττικής (ΡΣΑ) 2021 κινείται προς την κατεύθυνση του περιορισμού της αστικής εξάπλωσης και προβλέπει συγκεκριμένα μέτρα και πολιτικές για την επίτευξη αυτού του στόχου.⁴³

Τέλος, είναι χρήσιμο για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας να γίνει ο απαραίτητος εννοιολογικός διαχωρισμός μεταξύ περιαστικού και προαστιακού χώρου, καθώς οι έννοιες αυτές πολλές φορές συγχέονται μεταξύ τους. Η ουσιαστική διαφορά αυτών των δύο χώρων είναι η απόστασή τους από το άστυ, δηλαδή το κέντρο της πόλης. Το προάστιο είναι η συνέχεια της πόλης αμέσως μετά την απόληξή της. Αν περιγράψουμε την επέκταση της πόλης με ομόκεντρους κύκλους, ο κεντρικός κύκλος αποτελεί την πόλη και ο αμέσως επόμενος κύκλος που θα τον περικυκλώσει είναι ο προαστιακός χώρος. Αυτός με τη σειρά του περικυκλώνεται από έναν μεγαλύτερο που αποτελεί τον περιαστικό χώρο.⁴⁴ Επομένως, η περιαστικοποίηση αποτελεί κατά κάποιο τρόπο το επόμενο στάδιο επέκτασης της πόλης μετά την προαστιοποίηση και αφού έχουν ήδη κορεστεί τα προάστια λόγω της μεγάλης ζήτησης για εγκατάσταση.

2.5 ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΞΑΠΛΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΗΣ ΣΥΜΠΑΓΟΥΣ ΠΟΛΗΣ

Τα τελευταία χρόνια καταγράφεται μια σημαντική ερευνητική αλλά και νομοθετική δραστηριότητα με κατεύθυνση την εφαρμογή αρχών βιώσιμης ανάπτυξης στην αστική κλίμακα. Κομβικό ρόλο στις παραπάνω προσεγγίσεις παίζει το μοντέλο της συμπαγούς πόλης (compact city) η οποία ουσιαστικά βρίσκεται στο αντίθετο άκρο της αστικής διάχυσης και συνεπακόλουθα της αστικής εξάπλωσης. Η θεωρία αυτή αναπτύχθηκε πρόσφατα με άξονα τον ευρωπαϊκό κυρίως χώρο και υποστηρίζει μία περισσότερο πυκνοδομημένη και οργανωμένη ανάπτυξη των πόλεων, με

⁴³ Βλ. κεφάλαιο 10.5

⁴⁴ Λουκίδης Γ., 2010 (σελ. 27-28)

περιορισμό της αστικής εξάπλωσης, διαχωρισμό των χρήσεων γης και προστασία των αγροτικών και φυσικών εκτάσεων.

Η έννοια της συμπαγούς πόλης διατυπώθηκε στην Πράσινη Βίβλο για το αστικό περιβάλλον το 1990 και αναφέρεται σε μία συγκεκριμένη μορφή, κλίμακα και ανάμειξη δραστηριοτήτων με υψηλότερες οικιστικές πυκνότητες, περισσότερο έντονη εκμετάλλευση του αστικού εδάφους και αύξηση της ανάμειξης των χρήσεων γης.

Οι υποστηρικτές του μοντέλου πιστεύουν ότι έχει περιβαλλοντικά και ενεργειακά πλεονεκτήματα, αλλά και κοινωνικά οφέλη. Κατ' αρχήν δίνει τη δυνατότητα αξιοποίησης των υποδομών και της ήδη αξιοποιημένης και θεσμοθετημένης αστικής γης, καθώς και τη δυνατότητα ανανέωσης των υπαρχόντων αστικών περιοχών και συμβάλει στην ζωτικότητα της πόλης. Ως αποτέλεσμα της μεγαλύτερης περιεκτικότητάς της και των υψηλών αστικών πυκνοτήτων συμβάλει καθοριστικά στην προστασία της υπαίθρου. Παρέχει επίσης τη δυνατότητα αυξημένης κινητικότητας και μετακινήσεων με μέσα μαζικής μεταφοράς, εξασφαλίζοντας ένα αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών. Κατά συνέπεια μειώνονται οι μετακινήσεις με αυτοκίνητο με αποτέλεσμα την μείωση των εκπομπών CO₂ στην ατμόσφαιρα και την μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Η πεζή μετακίνηση και η μετακίνηση με ποδήλατο ευνοούνται, καθώς αποτελούν τους αποτελεσματικότερους και πιο ήπιους τρόπους μετακίνησης για την πρόσβαση σε τοπικές υπηρεσίες. Επίσης, μειώνονται τα έξοδα θέρμανσης εξαιτίας του πυκνότερου αστικού ιστού, με αποτέλεσμα τη μειωμένη κατανάλωση ενέργειας και τη μείωση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας.

Έτσι, η συμπαγής πόλη φαίνεται να είναι η πιο οικονομική αστική δομή για την ενεργειακή κατανάλωση, τη ζήτηση για μετακίνηση, την παροχή βιώσιμων μεταφορών και γενικότερα την αποδοτικότητα των πόρων. Παράλληλα, η συμπαγής πόλη χαρακτηρίζεται από μία διαδικασία πλήρους αξιοποίησης του εδάφους που είναι ήδη αστικοποιημένο. Συνοψίζοντας τα βασικά χαρακτηριστικά των συμπαγών πόλεων, μπορούμε να αναφέρουμε τις υψηλές πυκνότητες για κατοικία και απασχόληση, τις μικτές χρήσεις γης, τη συνεχή αστική δομή (συνεκτικότητα) με τον περιορισμό της αστικής ανάπτυξης που οριοθετείται από σαφή όρια και τα πολλαπλά μέσα μαζικής μεταφοράς και την βιώσιμη κινητικότητα.

3. ΠΡΟΑΣΤΙΟ ΚΑΙ ΠΟΛΗ⁴⁵

3.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΟΥ

Προάστιο (*suburb*) αποκαλείται μια οικιστική περιοχή που αναπτύσσεται στα περίχωρα μιας πόλης ή ενός αστικού κέντρου. Ο όρος συνήθως αναφέρεται σε περιοχές με αραιή ή χαμηλή δόμηση, με κατοικίες που στεγάζουν μία οικογένεια έκαστη και χρησιμοποιούνται κυρίως για οικιστικές ανάγκες, με καθημερινή μετακίνηση του πληθυσμού στο γειτονικό αστικό κέντρο. Επίσης, πολλές φορές μία περιοχή χαρακτηρίζεται σαν προάστιο παρόλο που βρίσκεται μέσα στα στενά όρια της πόλης και όχι στα περίχωρα ή έξω από αυτήν. Αν και ο ορισμός αυτός καλύπτει τις ανάγκες της παρούσας εργασίας, υπάρχουν πολλοί και διαφορετικοί ορισμοί στη σχετική βιβλιογραφία και σε λεξικά, καθέννας από τους οποίους αποδίδει από διαφορετική σκοπιά την έννοια του προαστίου.

Όσον αφορά στην ετυμολογία της λέξης, αυτή προέρχεται από τα συνθετικά "προ" που σημαίνει κοντά, λίγο πριν και "άστυ", δηλαδή πόλη. Ο αντίστοιχος αγγλικός όρος "suburb" προέρχεται από τον αρχαίο γαλλικό όρο *subburbe* και μετέπειτα λατινικό όρο *suburbium*, από τα συνθετικά "sub", που σημαίνει υπό και *urbs*, δηλαδή πόλη. Επίσης, έχει επικρατήσει και χρησιμοποιείται ευρέως ο όρος "suburbia", όταν αναφερόμαστε στο προαστιακό φαινόμενο.

Η δεύτερη χρήση του συνθετικού "υπό" (*under*) χρησιμοποιούταν αργότερα ευρέως με αναφορά σε λιγότερη ευημερία, πολιτική επιρροή, μόλυνση, ή πυκνότητα δόμησης. Η πρώτη καταγεγραμμένη χρήση του όρου αυτού, σύμφωνα με το Αγγλικό Λεξικό της Οξφόρδης, προέρχεται από τον Wycliffe το 1380, ο οποίος χρησιμοποιεί τον όρο *suburbis*. Παλαιότερα, έξω από την πόλη διέμεναν τα μέλη των χαμηλών εισοδηματικών τάξεων, με δυσκολίες μετακίνησης προς το κέντρο των επιχειρηματικών δράσεων. Οι μηχανικές μετακινήσεις, περιλαμβάνοντας το αυτοκίνητο και τα μέσα σταθερής τροχιάς ευνόησαν κατά τον 20ο αιώνα την εξάπλωση των προαστίων που τείνουν να πολλαπλασιάζονται κοντά στις πόλεις που οικοδομούνται σε μεγάλες πεδιάδες. Σήμερα, με την ανάπτυξη των μέσων

⁴⁵ Πολλά στοιχεία του κεφαλαίου προέρχονται από το αντίστοιχο λήμμα "προάστιο" της ηλεκτρονικής εγκυκλοπαίδειας Wikipedia (<http://el.wikipedia.org/wiki/Προάστιο>)

μετακίνησης και την ευρεία χρήση των ΙΧ, έξω από την πόλη συνήθως κατοικούν μέλη των μεσαίων και ανώτερων εισοδηματικών τάξεων του πληθυσμού.

Παρόλα αυτά ο όρος “προάστιο” δεν σημαίνει πάντα το ίδιο πράγμα σε κάθε χώρα, αλλά και σε κάθε χρήση του. Αυτό μεγαλώνει τις δυσκολίες στη σύγκριση ανάμεσα σε διαφορετικά προάστια που χαρακτηρίζονται από άλλες αρχές και πρότυπα ανάπτυξης. Μελετώντας απλά συγκριτικά στοιχεία για την πυκνότητα κατοικιών ή τους βαθμούς αποκέντρωσης φαίνεται ανεπαρκές. Θα πρέπει να γνωρίζουμε πολλές ακόμα πληροφορίες που έχουν να κάνουν με την ίδια την προαστιακή κοινότητα όπως η έκταση, ο τρόπος διακυβέρνησης, η κουλτούρα και πολλά άλλα ποιοτικά χαρακτηριστικά.

Είναι προφανές λοιπόν ότι η έννοια του προαστίου στην συνείδηση των ανθρώπων πολλές φορές ξεφεύγει από την μονοδιάστατη θεώρησή του σαν μία περιοχή στα περίχωρα της πόλης. Σε διαφορετικές χώρες σε μικρό ή μεγάλο βαθμό με τον όρο προάστιο δίνεται έμφαση σε πέντε διαφορετικές διαστάσεις:⁴⁶

1. Περιφερειακή θέση σε σχέση με το δεσπόζον αστικό κέντρο.
2. Ένας μερικώς ή ολικώς οικιστικός χαρακτήρας του προαστίου.
3. Χαμηλές πυκνότητες, που συχνά σχετίζονται με αποκεντρωμένα πρότυπα εγκατάστασης και υψηλά επίπεδα ιδιοκατοίκησης.
4. Μία ξεχωριστή κουλτούρα και ένας διαφορετικός τρόπος ζωής.
5. Ξεχωριστές κοινοτικές ταυτότητες, που συχνά αντανακλώνται και στον τοπικό τρόπο διακυβέρνησης.

Υπάρχουν προφανείς διασυνδέσεις ανάμεσα σε όλα αυτά τα στοιχεία. Στην περιφέρεια της πόλης η αξία της γης είναι χαμηλότερη και έτσι επιτρέπει την αγορά κατοικίας και την εγκατάσταση οικογενειών στα προάστια. Από εκεί και πέρα, οι κάτοικοι των προαστίων αρχίζουν να εμπλέκονται σε τοπικές οργανώσεις και να έχουν κοινωνικές σχέσεις μεταξύ τους, δημιουργώντας μία ξεχωριστή ταυτότητα για το προάστιο.

3.2 ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

Ο όρος προάστιο σε σχέση με την ίδια την πόλη (central city) θα μπορούσε κάποτε να δημιουργήσει μία ξεκάθαρη εικόνα του διαχωρισμού μεταξύ τους, καθώς και των

⁴⁶ Harris R. κ.α., 2004 (σελ. 8)

αστικών μορφών και λειτουργιών που συναντώνται σε κάθε μία οντότητα. Σήμερα όμως από μόνος του ο όρος προάστιο αδυνατεί να περιγράψει με ακρίβεια την γεωγραφική τοποθέτηση του σε σχέση με την πόλη καθώς και τις διασυνδέσεις που δημιουργούνται μεταξύ προαστίου και πόλης αλλά και μεταξύ γειτονικών προαστίων. Για αυτό τον λόγο έχει προκύψει ένα διευρυμένο αστικό λεξιλόγιο που αφορά τόσο στα προάστια (inner and outer suburbs, technoburbs, exurbs κλπ) όσο και στην ίδια την πόλη (edge and edgeless cities).

Για να μπορέσει να γίνει μια προσπάθεια να οριστούν οι παράγοντες που διαμορφώνουν τον χαρακτήρα των προαστιακών περιοχών, πρέπει να ληφθούν υπόψη κάποιες μεταβλητές.⁴⁷

Μια συνηθισμένη μεταβλητή είναι η πληθυσμιακή αύξηση. Μελέτες πάνω σε προάστια δείχνουν ότι, παρόλο που κάποια προάστια παρουσιάζουν παραδοσιακά χαρακτηριστικά και ακολουθούν συγκεκριμένα πρότυπα πληθυσμιακής αύξησης, εντούτοις πολλά άλλα δεν ακολουθούν τέτοιου είδους πρότυπα. Επίσης, πολλές φορές η πληθυσμιακή μεταβολή στα προάστια δεν συνδέεται άμεσα με την αντίστοιχη μεταβολή στην πόλη ή την ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή.

Μια άλλη μεταβλητή που χρησιμοποιείται είναι η οικονομική λειτουργία που επιτελείται στο προάστιο. Κλασικό παράδειγμα σε σχετικές μελέτες είναι το μητροπολιτικό προάστιο (*edge city*) που ορίζεται⁴⁸ ως η πρόσφατη συγκέντρωση επιχειρήσεων, εμπορικών κέντρων και κέντρων διασκέδασης σε μια περιοχή πέρα από το παραδοσιακό αστικό κέντρο και η οποία μέχρι πρότινος κάλυπτε κυρίως οικιστικές ανάγκες ή ήταν ημιαγροτική περιοχή.⁴⁹

⁴⁷ Mikelbank A., 2004

⁴⁸ Λήμμα "Edge City" στην ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Edge_city)

⁴⁹ Για τα δεδομένα της Αμερικής, ο Garreau στο βιβλίο του 1991 "Edge City: Life on the New Frontier" έθεσε πέντε κανόνες για το χαρακτηρισμό μιας περιοχής ως μητροπολιτικό προάστιο:

- Πρέπει να έχει έκταση μεγαλύτερη από 465.000 μ² που να προορίζεται για στέγαση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Αυτό το μέγεθος μπορεί να δεχθεί μεταξύ 20.000 και 50.000 εργαζομένους, όπως και ορισμένα παραδοσιακά αστικά κέντρα.
- Πρέπει να διαθέτει περισσότερα από 56.000 μ² γης που να προορίζεται για εμπορική χρήση, στο μέγεθος ενός μεσαίου εμπορικού κέντρου. Αυτό εξασφαλίζει ότι η προάστια μητρόπολη αποτελεί και έδρα αναψυχής και εμπορίου, πέρα από χώρο εργασίας.
- Θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από περισσότερες δουλειές από υπνοδωμάτια.
- Θα πρέπει να έχει μια ανεπτυγμένη έδρα.
- Θα πρέπει να μην ήταν εύκολο να αποκληθεί "πόλη" 30 χρόνια παλιότερα.

Μια τρίτη μεταβλητή είναι η σύνθεση του πληθυσμού που ζει στα προάστια και που μπορεί να οριστεί με συγκεκριμένα κριτήρια όπως το εισόδημα, η οικονομική κατάσταση, το μέγεθος του νοικοκυριού, η μόρφωση, το επάγγελμα κλπ.

Στις Ηνωμένες Πολιτείες, τον Καναδά και τη Δυτική Ευρώπη, ο όρος *suburb* συνήθως χρησιμοποιείται για να διαφοροποιήσει την κοινότητα, το δήμο, ή άλλης μορφής διοικητικές οντότητες έξω από ένα αστικό κέντρο ή πόλη. Αυτή η κατηγοριοποίηση των οικισμών δεν είναι εμφανής στην Ιρλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Αυστραλία ή τη Νέα Ζηλανδία, όπου ο όρος *suburb* αναφέρεται σε οικισμούς μακριά από το κέντρο της πόλης, είτε εντοπίζονται σε ένα ξεχωριστό δήμο ή όχι. Στις δύο τελευταίες μάλιστα, τα προάστια καθίστανται επίσημες γεωγραφικές ζώνες μιας πόλης και χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες του ταχυδρομείου. Στις αγροτικές περιοχές της Αυστραλίας, οι αντίστοιχοι οικισμοί αποκαλούνται *localities* (τοπικοί οικισμοί). Στην Αυστραλία, οι όροι *inner suburb* (εσωτερικό προάστιο) και *outer suburb* (εξωτερικό προάστιο) χρησιμοποιούνται προκειμένου να διαφοροποιηθούν από τα πυκνοδομημένα προάστια κοντά στο κέντρο και τα αραιοδομημένα προάστια στα περίχωρα μιας αστικής περιοχής. Τα εσωτερικά προάστια, όπως το Te Aro στο Wellington, το Prahran της Μελβούρνης και το Ultimo του Σύδνεϋ συνήθως χαρακτηρίζονται ως πυκνοδομημένα προάστια με μεικτή οικιστική και εμπορική χρήση.

Στη συνέχεια δίνονται κάποιοι ορισμοί που χρησιμοποιούνται συχνά στην βιβλιογραφία για να περιγράψουν συγκεκριμένα είδη προαστίων, μερικά από τα οποία αναφέρθηκαν παραπάνω.

Εσωτερικά προάστια (inner suburbs): Ο όρος αναφέρεται στις διαφόρων ειδών προαστιακές κοινότητες που βρίσκονται πολύ κοντά στην πόλη, ώστε πολλές φορές να μην είναι ευδιάκριτος ο διαχωρισμός τους από αυτήν. Παρόλα αυτά η αστική πυκνότητα⁵⁰ είναι μικρότερη από αυτή της πόλης.

Εξωτερικά προάστια (outer suburbs): Είναι οικιστικές περιοχές που βρίσκονται έξω από τα επίσημα όρια της πόλης ή στην περιφέρεια της. Συνήθως αναπτύσσονται σε περιοχές με πλεόνασμα μη οικοδομήσιμης γης. Οι κάτοικοί τους εξαρτώνται σε

⁵⁰ Ο όρος χρησιμοποιείται στην Πολεοδομία για να περιγράψει τον αριθμό των ανθρώπων που κατοικούν σε μια δεδομένη αστική περιοχή και διαφοροποιείται έτσι από την έννοια της πυκνότητας πληθυσμού που έχει ευρύτερη εφαρμογή.

κάποιο βαθμό από την πόλη ως προς την εργασία και τις υπηρεσίες, αλλά προσπαθούν να μειώσουν όσο το δυνατόν περισσότερο την εξάρτηση τους αυτή δημιουργώντας διάφορες υποδομές, υπηρεσίες και επιχειρήσεις που θα καλύπτουν τις ανάγκες τους.

Commuter town: Είναι μία αστική κοινότητα που είναι κατ' εξοχήν οικιστική, και από την οποία το μεγαλύτερο μέρος του εργατικού δυναμικού μετακινείται καθημερινά προς την εργασία του που βρίσκεται στην διπλανή μητρόπολη. Πολλές commuter towns λειτουργούν σαν προάστια και ανήκουν στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή μιας πόλης.

Κοινότητα ή προάστιο της κρεβατοκάμαρας (bedroom community/suburb): Έχει την ίδια σημασία με τον παραπάνω ορισμό, με την διαφορά ότι η κοινότητα της κρεβατοκάμαρας έχει πολύ μικρή εμπορική και βιομηχανική δραστηριότητα πέρα από το λιανικό εμπόριο, που εξυπηρετεί τις ανάγκες των κατοίκων που απλά κοιμούνται σε αυτή την περιοχή.

Exurb: Είναι μια περιοχή – δακτύλιος πέρα από τα προάστια και στα όρια μιας μητροπολιτικής περιοχής. Η αστική πυκνότητα είναι μικρή και οι κάτοικοι μιας τέτοιας περιοχής είναι συνήθως εύρωστοι και εξαρτώνται πολύ από το αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις τους.

Βιομηχανικό προάστιο (industrial suburb): Είναι μία περιοχή δίπλα σε μια μεγάλη πόλη, στην οποία συγκεντρώνονται πολλές εμπορικές και βιομηχανικές δραστηριότητες, χωρίς πολλές φορές να λείπει και η οικιστική χρήση.

Τεχνολογικό προάστιο (technoburb): Πρόκειται για μιας μορφής exurb με αποκεντρωμένες υποδομές παρόμοιες με εκείνες της πόλης, πολλές επιχειρήσεις με αντικείμενο την τεχνολογία και υπηρεσίες. Συχνά συναντώνται εμπορικά κέντρα (malls), βιομηχανικά πάρκα, γραφεία επιχειρήσεων, νοσοκομεία και σχολεία.

Πόλη – δορυφόρος (satellite town): Αναφέρεται σε μικρότερες μητροπολιτικές περιοχές που βρίσκονται σχετικά κοντά σε άλλες μεγαλύτερες, όμως είναι σε μεγάλο βαθμό ανεξάρτητες από αυτές.

Πόλη-άκρη (boomburb): Είναι ένας νεολογισμός για την μεγάλη, ταχύτατα αναπτυσσόμενη πόλη, η οποία ουσιαστικά συνεχίζει να έχει προαστιακό χαρακτήρα, βρίσκεται μέσα στα όρια μιας μητροπολιτικής περιοχής, αλλά δεν είναι

η μεγαλύτερη πόλη μέσα σε αυτή την περιοχή. Ο όρος περιγράφει ένα σχετικά πρόσφατο φαινόμενο στην Βόρεια Αμερική και κυρίως στις ΗΠΑ.⁵¹

⁵¹ Lang R. κ.α., 2005 (σελ.1)

ΜΕΡΟΣ Β΄: ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

4. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

4.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η προαστιοποίηση είναι η διαδικασία κατά την οποία ο πληθυσμός του πυρήνα της πόλης μειώνεται εξαιτίας της μετακίνησης από την πόλη στα προάστια. Επομένως, παρατηρείται μία ανάπτυξη στις παρυφές των πόλεων, καθώς πολλοί κάτοικοι των μητροπολιτικών περιοχών εργάζονται μεν μέσα στην κεντρική αστική περιοχή, αλλά επιλέγουν να μένουν στα προάστια και να μετακινούνται καθημερινά για την εργασία τους, είτε μέσω του ιδιωτικού τους αυτοκινήτου είτε με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Άλλοι μάλιστα εκμεταλλεύονται τις τεχνολογικές εξελίξεις και εργάζονται από το σπίτι.

Η έννοια της προαστιοποίησης φαίνεται να έχει τρεις στοιχειώδεις υποδηλώσεις και εκδοχές⁵²:

- Με την ευρεία έννοια, σημαίνει την εξάπλωση των αστικών περιοχών, τόσο από χωρική όσο και από κοινωνική σκοπιά, σε μικρή απόσταση από το αστικό κέντρο. Μεγάλες αγροτικές και ανοιχτές εκτάσεις γης μετατρέπονται σε αστικές ή μερικώς αστικοποιημένες περιοχές χρησιμοποιούνται πιο εντατικά. Η διαδικασία αυτή αξιολογείται θετικά και αρνητικά, καθώς ναι μεν δημιουργεί τα επιθυμητά αποτελέσματα, όμως οι αρνητικές συνέπειες στις αγροτικές περιοχές που περιβάλλουν την πόλη αλλά και στην ίδια την πόλη είναι πολλές και σημαντικές.
- Από μια άλλη οπτική γωνία, η προαστιοποίηση θεωρείται ως μία κίνηση των διαφόρων παραγόντων που εμπλέκονται στην ζωή της πόλης, συμμετέχοντας στην εξάπλωση των αστικών περιοχών γύρω από το πολεοδομικό συγκρότημα. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, οι περισσότεροι εύποροι συμμετείχαν σε αυτή την διαδικασία, όμως με την πάροδο του χρόνου και με την αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος καθώς και με τις δυσμενείς συνθήκες διαβίωσης στα κέντρα των πόλεων, ο αριθμός των ατόμων που επιθυμούσε την έξοδο προς τα προάστια πολλαπλασιάστηκε.
- Μία ξεχωριστή εκδοχή της έννοιας της προαστιοποίησης παραπέμπει στο συγκεκριμένο στάδιο της αστικής ανάπτυξης μίας μητροπολιτικής περιοχής, όταν η ανακατανομή κατοίκων και σημείων χωροθέτησης της εργασίας

⁵² Lisowski A., 2004 (σελ. 532)

λαμβάνει χώρα σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό στα προάστια των πόλεων παρά στα αστικά κέντρα.

Η προαστιοποίηση είναι κυρίως ένα μεταπολεμικό φαινόμενο, καθώς τότε άρχισε να παίρνει εκρηκτικές διαστάσεις στις χώρες του Δυτικού Κόσμου και είναι μία από τις πολλές αιτίες εμφάνισης του φαινομένου της αστικής διάχυσης, αν και συνήθως οι δύο αυτές διαδικασίες λειτουργούν παράλληλα αλλάζοντας την μορφή των πόλεων και των γύρω περιοχών.



Εικόνα 4.1: Τυπικό μοτίβο προαστιακής περιοχής στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (Πηγή: <http://cdn.theatlantic.com/static/mt/assets/science/suburbansprawl.jpg>)

Ειδικότερα οι Ηνωμένες Πολιτείες, πιστεύεται ότι είναι η πρώτη χώρα στην οποία η πλειοψηφία του πληθυσμού ζει στα προάστια και όχι μέσα στις πόλεις ή στην ύπαιθρο.⁵³ Παρόλα αυτά, η διαδικασία της προαστιοποίησης δεν διαδραματίζεται πλέον μόνο στις ανεπτυγμένες χώρες, αλλά σε ευρεία κλίμακα και στις αναπτυσσόμενες, όπως θα δούμε και παρακάτω.

Η ανάπτυξη των αστικών δικτύων και κατ' επέκταση και των προαστίων είναι το αποτέλεσμα της αλληλοεξαρτούμενης συμπεριφοράς τριών διαφορετικών

⁵³ Λήμμα "Suburbanization" στην ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια Wikipedia (<http://en.wikipedia.org/wiki/Suburbanization>)

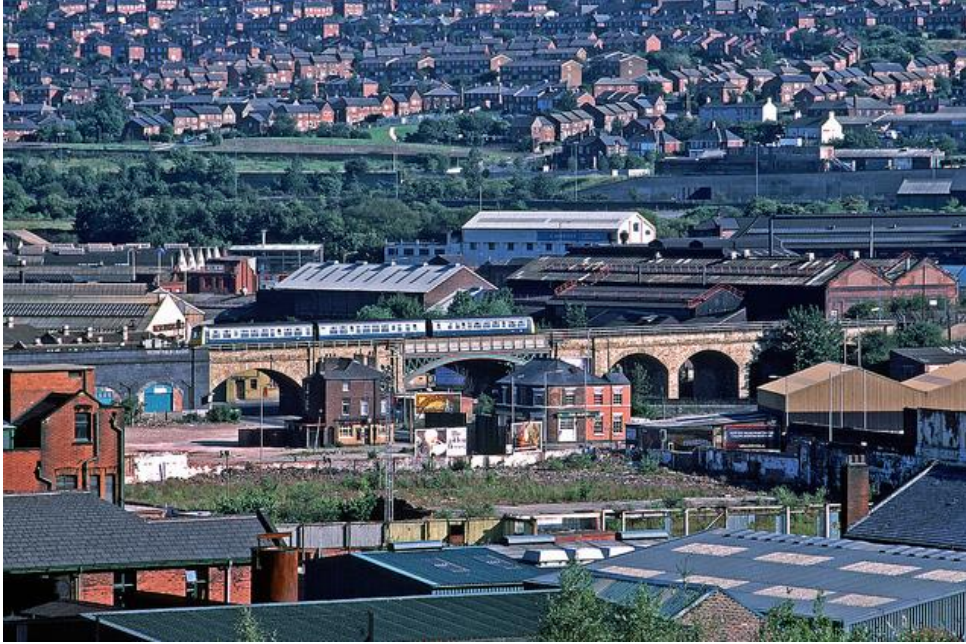
παραγόντων: της οικογένειας, των επιχειρήσεων και των κυβερνήσεων.⁵⁴ Οι στόχοι και οι επιδιώξεις αυτών των παραγόντων δεν είναι διαχρονικά ίδιες, αλλά διαφοροποιούνται στον χώρο και στον χρόνο, δημιουργώντας κάθε φορά άλλες προτεραιότητες και ανάγκες, που με την σειρά τους διαμορφώνουν το αστικό και προαστιακό τοπίο.

Το φαινόμενο της προαστιοποίησης, όντας ένα πολυδιάστατο φαινόμενο που διαφοροποιείται σημαντικά από τόπο σε τόπο, μπορεί να μελετηθεί υπό διαφορετικές προσεγγίσεις και παραδοχές. Όμως ο κοινός παρονομαστής είναι πάντα ο ίδιος: η τάση φυγής από το κέντρο της πόλης και τις δυσμενείς συνθήκες διαβίωσης που έχουν διαμορφωθεί εκεί.

Αν και συνήθως στη βιβλιογραφία η προαστιοποίηση αντιμετωπίζεται σαν μία ενιαία έννοια με ομοιόμορφα χαρακτηριστικά, θα μπορούσαμε να διακρίνουμε δύο μορφές προαστιοποίησης – την **οικιστική** και την **εμπορική**. Η πρώτη περιγράφει την εγκατάσταση οικογενειών στα περίχωρα των πόλεων και μια ήπια και χαμηλής κλίμακας οικιστική ανάπτυξη. Η εμπορική προαστιοποίηση περιλαμβάνει την ανάπτυξη νέων εμπορικών, κατασκευαστικών, αποθηκευτικών και υλικοτεχνικών δραστηριοτήτων και έχει σαν αποτέλεσμα τη μετακίνηση βιομηχανικών δραστηριοτήτων σε πιο προσιτές για την συγκεκριμένη χρήση περιοχές, ενώ παράλληλα δημιουργεί και ελκυστικές περιοχές κατοικίας. Κατασκευάζονται νέες υποδομές για να βελτιωθεί η προσβασιμότητα στο κέντρο της πόλης, καθώς παρατηρείται μια αυξημένη κινητικότητα για την μετακίνηση από και προς την εργασία.⁵⁵ Επίσης, πολλές φορές αναφέρεται και η **προαστιοποίηση της απασχόλησης**, με την έννοια ότι η μετακίνηση στα προάστια, έχει μεταφέρει σε μεγάλο βαθμό και την εργασία εκεί.

⁵⁴ Kok H. κ.α., 1999 (σελ. 120)

⁵⁵ Burian J. κ.α., 2012 (σελ. 144)



Εικόνα 4.2: Το βιομηχανικό προάστιο του Attercliffe στο Ηνωμένο Βασίλειο (Πηγή: www.flickr.com/photos)

4.2 Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Πριν προχωρήσουμε στην περαιτέρω ανάλυση του προαστιακού φαινομένου, πρέπει να καταστεί σαφές πως η προαστιοποίηση είναι μέρος ενός ευρύτερου κύκλου ζωής της πόλης ή αλλιώς του **αστικού κύκλου**.

Ο αστικός κύκλος βασίζεται και είναι υποκατηγορία ενός ευρύτερου μοντέλου που αφορά στον χώρο γενικότερα (Spatial Cycle Model – SCM) και βρίσκει εφαρμογή ανάλογα με τις ανάγκες της εκάστοτε ανάλυσης. Το μοντέλο αυτό επιχειρεί να εξηγήσει τα διαφορετικά στάδια της αστικής ανάπτυξης εν προκειμένω, σε σχέση με μία ευρύτερη περιφέρεια.⁵⁶ Ένας κύκλος ορίζει την χρονική περίοδο μέσα στην οποία πραγματοποιείται μία δημογραφική αύξηση και μείωση.

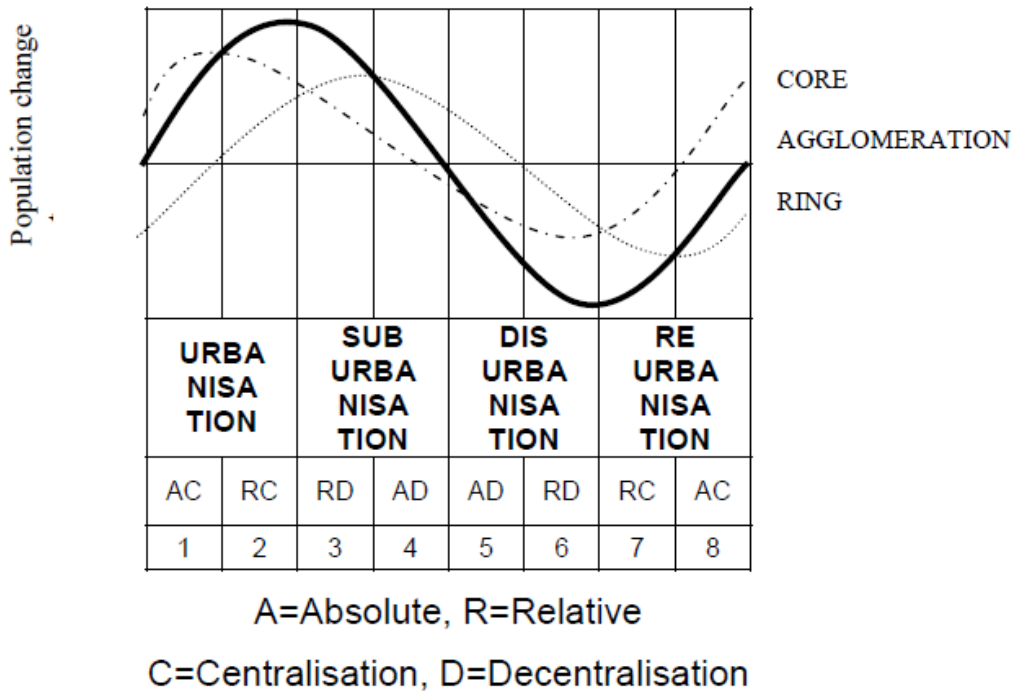
Σύμφωνα λοιπόν με τον αστικό κύκλο, η ανάπτυξη μίας πόλης μπορεί να περιγραφεί από τα εξής στάδια:

⁵⁶ Rontos K. κ.α., 2013 (σελ. 3)

- Αστικοποίηση (Urbanization), όταν παρατηρούνται έντονες συγκεντρώσεις στον πυρήνα της πόλης,
- Προαστιοποίηση (Suburbanization), όταν η περιφέρεια της πόλης και τα προάστια αναπτύσσονται εις βάρος του πυρήνα,
- Αποαστικοποίηση (Counter-urbanization), όταν η μείωση του πληθυσμού της πόλης επιφέρει και μείωση στην περιφέρεια της,
- Επαναστικοποίηση (Re-urbanization), όταν η πόλη αρχίζει να προσελκύει πληθυσμό, ενώ τα προάστια συνεχίζουν να παρουσιάζουν δημογραφική μείωση.

Κάθε μία από αυτές τις φάσεις χαρακτηρίζεται από διαφορετικές τάσεις ανάπτυξης για τον πυρήνα της πόλης (core), το Πολεοδομικό Συγκρότημα (agglomeration) που περιλαμβάνει τα προάστια και την αστική περιφέρεια (ring).⁵⁷ Όπως φαίνεται στο σχήμα 4.2, το μοντέλο βασίζεται στις αλλαγές στην κατεύθυνση και στον ρυθμό της πληθυσμιακής μετακίνησης μεταξύ του πυρήνα της πόλης και του αστικού δακτυλίου. Οι δύο τύποι των αλλαγών είναι οι απόλυτες (absolute) μετακινήσεις όταν οι κατευθύνσεις της πληθυσμιακής αλλαγής ανάμεσα στις δύο ζώνες διαφέρουν και οι σχετικές (relative) μετακινήσεις όταν η αλλαγή συμβαίνει προς την ίδια κατεύθυνση αλλά με διαφορετικούς ρυθμούς.

⁵⁷ Panebianco S., 2003 (σελ. 5)



Εικόνα 4.3: Πληθυσμιακές αλλαγές και στάδια του Αστικού Κύκλου στις διαφορετικές ζώνες της πόλης (Πηγή: Suburbanisation and Urban Growth, σελ. 4)

4.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η απαρχή των προαστίων στη μοντέρνα εκδοχή τους εντοπίζεται σχεδόν παράλληλα με την έκρηξη της αστικοποίησης. Αλλά παρόλο που εμφανίστηκαν στα περίχωρα πολλών πόλεων στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, μόνο στα τέλη του ίδιου αιώνα και μετά την ευρεία εφαρμογή και επέκταση του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου τα προάστια άρχισαν να αναπτύσσονται ταχύτατα, ιδίως στις Ηνωμένες Πολιτείες. Και αυτό γιατί ένα τόσο οικονομικό και γρήγορο μέσο μεταφοράς έκανε τις καθημερινές μετακινήσεις από και προς την εργασία πολύ πιο εύκολες.

Πηγαίνοντας όμως πιο πίσω, μπορούμε να ισχυριστούμε πως τα προάστια υπήρχαν από την αρχαιότητα σε διάφορες μορφές, όταν οι πόλεις ήταν συνήθως οχυρωμένες και τα χωριά έξω από αυτές μικρά σε μέγεθος και δύναμη, όπως για παράδειγμα συνέβαινε με τις ελληνικές πόλεις – κράτη και με την μεγάλη οικονομική αλληλεξάρτηση μεταξύ της πόλης και των αγροτικών κοινοτήτων που την περιέβαλλαν.

Στον μεσαίωνα⁵⁸, μετά τον 12^ο αιώνα μοναστηριακά συγκροτήματα εντοπίζονται έξω από τα τείχη της πόλης περιβάλλοντάς την, δημιουργώντας στοιχειώδεις προαστιακές συγκεντρώσεις. Σε κάθε περίπτωση, το προαστιακό πρότυπο περιελάμβανε μεγάλους ανοιχτούς χώρους με κήπους, περιβόλια και διαδρομές για ήσυχους περιπάτους που συνόδευαν τα υπάρχοντα κτίρια. Μεγάλα πανεπιστήμια, όπως το Oxford και το Cambridge, δημιουργήθηκαν μέσα σε ένα τέτοιο περιβάλλον, προσφέροντας απεριόριστο χώρο σε όσους διέμεναν και σπούδαζαν σε αυτά. Προς το τέλος των μεσαιωνικών χρόνων, καθώς υπάρχουν και διαθέσιμοι χάρτες, διαθέτουμε ξεκάθαρα αποδεικτικά στοιχεία ύπαρξης κάθε είδους κατοικιών, από καλύβες μέχρι βίλες στα περίχωρα των πόλεων, κάτι βέβαια που συνεχίζεται και μετέπειτα. Αξίζει να σημειωθεί ότι από τον 13^ο αιώνα και μετά, ο τρόμος της πανούκλας οδηγούσε περιοδικά τους κατοίκους μακριά από το κέντρο της πόλης, προκειμένου να εξασφαλίσουν για την οικογένειά τους μια πιο υγιεινή και άνετη διαβίωση.⁵⁹

Κατά τη διάρκεια του 18^{ου} αιώνα, το κίνημα του ρομαντισμού που επικρατούσε στην Ευρώπη, έφερε την φύση πιο κοντά σε όλους τους τομείς της καθημερινότητας. Έτσι ενισχύθηκε και η ανάγκη διαμονής δίπλα στην φύση, εκτός αλλά και δίπλα στα αστικά κέντρα. Παρατηρήθηκε επομένως μία έντονη εισαγωγή της φύσης στον δομημένο χώρο, δημιουργώντας στα προάστια το «πάντρεμα» της πόλης με την ύπαιθρο.⁶⁰

Επιστρέφοντας στα σύγχρονα προάστια, φαίνεται πως η ταχύτατη μετακίνηση του φτωχού αγροτικού πληθυσμού στις βιομηχανοποιημένες πόλεις της Αγγλίας στις αρχές του 19^{ου} αιώνα προς αναζήτηση εργασίας και καλύτερων συνθηκών ζωής, δημιούργησε σχεδόν ταυτόχρονα μια τάση προς την αντίθετη κατεύθυνση: Άνθρωποι των μεσαίων τάξεων που πλουτίζουν, αναζητούν κατοικία και αγοράζουν σπίτια στα περίχωρα του Λονδίνου, ή ακόμα μετατρέπουν τις εξοχικές τους κατοικίες σε μόνιμες, προκειμένου να ξεφύγουν από τις άθλιες συνθήκες της πόλης.⁶¹ Στα τέλη μάλιστα του αιώνα, με την ανάπτυξη των δημόσιων μέσων μεταφοράς, όπως ο υπόγειος σιδηρόδρομος, το τραμ και τα λεωφορεία, κατέστη

⁵⁸ Ως Μεσαίωνας στην Ευρωπαϊκή ιστορία θεωρείται η χρονική περίοδος από τον 5^ο μέχρι τον 15^ο αιώνα μ.Χ.

⁵⁹ Mumford L., 1968 (σελ. 483-487)

⁶⁰ Τριανταφυλλίδη Μ., 2010 (σελ. 36)

⁶¹ The Columbia Electronic Encyclopedia, 2012

δυνατή για μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού της πόλης η διαμονή στα προάστια και η καθημερινή μετακίνηση του στο κέντρο για εργασία.⁶²



Εικόνα 4.4: Τυπική προαστιακή κατοικία στην Αγγλία στα μέσα του 19^{ου} αιώνα (Πηγή: <http://www.theprintportfoliogallery.com/#!/villas/cc16>)

Η οικιστική ανάπτυξη των πόλεων στην Αγγλία του Μεσοπολέμου⁶³ είναι πρακτικά συνώνυμη με την δημιουργία των προαστίων – κήπων (garden suburbs).⁶⁴ Τα προάστια αυτά ήταν τεράστια σε έκταση και επικρατούσαν σε αυτά σπίτια με μεγάλους κήπους. Χαρακτηριστικό αυτού του εγχειρήματος είναι το γεγονός ότι εκείνη την περίοδο παρατηρήθηκε αύξηση κατά 50% της έκτασης της αστικής γης ενώ ο αστικός πληθυσμός αυξήθηκε μόλις κατά 10%.⁶⁵ Αντίστοιχες απόπειρες έγιναν την περίοδο αυτή και στην υπόλοιπη ηπειρωτική Ευρώπη ως αποτέλεσμα

⁶² Λήμμα “Suburb” στην ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια Wikipedia (<http://en.wikipedia.org/wiki/Suburb>)

⁶³ Η περίοδος μεταξύ Πρώτου και Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου (1918-1939)

⁶⁴ Η ανάπτυξη των προαστίων – κήπων ακολούθησε την δημιουργία των κηπουπόλεων (garden cities), ενός φαινομένου που έλαβε μεγάλες διαστάσεις εκείνη την χρονική περίοδο.

⁶⁵ Harris R. κ.α., 2004 (σελ. 80)

κρατικών (πειραματικών πολλές φορές) προγραμμάτων για την στέγαση της αστικής τάξης σε οργανωμένες περιοχές έξω αλλά κοντά στις πόλεις.



Εικόνα 4.5: Πίνακας του William Ratcliffe που αποδίδει μια γειτονιά στο προάστιο Hampstead (Πηγή: <http://pictify.com/329720/hampstead-garden-suburb-from-willifield-way-william-ratcliffe>)

Η καταστροφή που επέφερε ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος ενίσχυσε τη λογική της κρατικής παρέμβασης για την κάλυψη των στεγαστικών αναγκών, αν και οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν σε γενικές γραμμές ήταν αποσπασματικές. Παρόλα αυτά η ιδιωτική πρωτοβουλία στην αναζήτηση στέγης οδήγησε την αστική τάξη στην αναζήτηση καλύτερης κατοικίας. Έτσι το όνειρο για ένα σπίτι στα προάστια άρχισε να γίνεται πραγματικότητα και για ανθρώπους που δεν ανήκαν μόνο στις μεσαίες και ανώτερες τάξεις. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, τον Καναδά, την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία, εργάτες αποκτούν το δικό τους σπίτι στα προάστια με την βοήθεια βέβαια της πολιτείας μέσω δανείων και άλλων διευκολύνσεων.⁶⁶

⁶⁶ Clapson M. κ.α., 2010, (σελ. 3)

Το Αγγλο – Αμερικάνικο μοντέλο προαστιακής εξάπλωσης που εφαρμόστηκε σε ευρεία κλίμακα⁶⁷ στη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα συνεχίζει ακόμα και σήμερα να κυριαρχεί με τις αρχές και τα πρότυπα του στην έρευνα για τη μελέτη της πόλης και των προαστίων. Αδυνατεί όμως να εξηγήσει πολλά πρόσφατα και πολυδιάστατα προαστιακά φαινόμενα, ακόμα και στον Δυτικό κόσμο από όπου ξεκίνησε. Άρα είναι επιτακτική η ανάγκη μελέτης κάθε περίπτωσης ξεχωριστά, καθώς οι συνθήκες, τα πρότυπα ανάπτυξης και η ιστορική εξέλιξη των προαστίων διαφέρουν από τόπο σε τόπο, ακόμα και μέσα στην ίδια χώρα.

4.4 ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΘΕΩΡΙΕΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

Το φαινόμενο της προαστιοποίησης έχει απασχολήσει σε μεγάλο βαθμό τις μελέτες των θεωρητικών της πολεοδομίας τα τελευταία χρόνια, καθώς φαίνεται όλο και περισσότερο ο ρόλος που διαδραματίζουν τα προάστια και η δυναμική που έχουν αναπτύξει πλέον σε ολόκληρο τον κόσμο, και όχι μόνο παραδοσιακά στις ανεπτυγμένες χώρες της Δύσης. Παρόλα αυτά η έκταση αυτής της μελέτης φαίνεται να μην είναι αρκετή, καθώς νέα αστικά και προαστιακά μορφώματα εμφανίζονται συνεχώς και όλο και περισσότεροι άνθρωποι διαμένουν στα προάστια παγκοσμίως.

Είναι δύσκολο κανείς να αναζητήσει τα αίτια της προαστιοποίησης και τους παράγοντες που τη διαμορφώνουν σε κάθε τόπο. Όμως κατά καιρούς έχουν αναπτυχθεί διάφορες θεωρίες που αναλύουν το προαστιακό φαινόμενο και αξιώνουν μία καθολική ερμηνεία του. Κάποιες από αυτές θα περιγραφούν παρακάτω.

Αρχικά, οι Mieszkowski και Mills έχουν ομαδοποιήσει και προτείνουν δύο βασικές κατηγορίες θεωριών για την προαστιοποίηση: τη Θεωρία της Φυσικής Εξέλιξης (Natural Evolution Theory) και τη Θεωρία των Εξωτερικών Παραγόντων (Externalities Theory).⁶⁸

Η Θεωρία της Φυσικής Εξέλιξης αναπτύχθηκε και έγινε αποδεκτή κυρίως από πολεοδόμους και συγκοινωνιολόγους. Περιγράφει αρχικά την κατάσταση κορεσμού που δημιουργείται στο κέντρο της πόλης με την συσσώρευση της εργασίας, που

⁶⁷ Η αμερικανική προαστιοποίηση λαμβάνει χώρα αρκετό καιρό πριν τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ στις υπόλοιπες χώρες το φαινόμενο γίνεται έντονο μετά την δεκαετία του 1950.

⁶⁸ Mieszkowski P. κ.α., 1993 (σελ. 136)

οδηγεί την οικιστική ανάπτυξη να λαμβάνει χώρα από μέσα προς τα έξω. Για να μειωθεί το κόστος μεταφοράς από και προς την εργασία, αρχικά αναπτύσσονται οι κεντρικές περιοχές και καθώς το απόθεμα γης σε αυτές σταδιακά μειώνεται, η ανάπτυξη μεταφέρεται προς τα έξω, δηλαδή προς τα προάστια. Καινούριες και πιο άνετες κατοικίες αρχίζουν να κτίζονται στα προάστια, που προσελκύουν οικογένειες και ανθρώπους με υψηλά εισοδήματα. Από την άλλη πλευρά, οι παλιές κατοικίες στο κέντρο της πόλης γίνονται προσιτές μόνο σε άτομα με χαμηλά εισοδήματα.

Αυτή η φυσική λειτουργία της αγοράς ακινήτων είναι αναπόφευκτο να δημιουργήσει στρωματοποιημένες ταξικές συγκεντρώσεις μέσα στην ίδια πόλη και τα προάστια της, καθώς υπάρχει η γενικευμένη τάση οι φτωχοί να συνεχίζουν να ζουν στο κέντρο της πόλης και οι πλούσιοι να "ξεφεύγουν" στα προάστια. Η πλειοψηφία της μεσαίας τάξης είναι επακόλουθο να αναζητήσει και αυτή μία περισσότερο ιδιωτική και άνετη διαβίωση στα προάστια.

Αυτή η τάση φυγής από τα κέντρα των πόλεων ενισχύθηκε καθοριστικά από τις εξελίξεις στα μέσα μεταφοράς και από την δραστική μείωση του χρόνου μετακίνησης από την πόλη προς τα προάστια. Η ολοένα και πιο προσιτή οικονομικά μετακίνηση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αλλά κυρίως η ευρεία διάδοση του ιδιωτικού αυτοκινήτου οδήγησαν στην αύξηση του μεγέθους της πόλης, στην μείωση της πυκνότητας των οικιστικών περιοχών και την ανάπτυξη των προαστίων προς όλες τις κατευθύνσεις.

Η αποκέντρωση της κατοικίας ακολουθήθηκε, όπως ήταν αναμενόμενο, και από την αποκέντρωση της εργασίας, η οποία ενισχύθηκε εν μέρει από την χρήση φορτηγών για την μεταφορά αγαθών. Οι επιχειρήσεις ακολούθησαν τον πληθυσμό στα προάστια προκειμένου να προμηθεύουν τους κατοίκους με αγαθά και υπηρεσίες, αλλά και για να επωφεληθούν από τις χαμηλές αξίες γης και τα χαμηλά ημερομίσθια.

Από αντίθετη τελείως σκοπιά, η **Θεωρία των Εξωτερικών Παραγόντων**, ερμηνεύει το φαινόμενο της προαστιοποίησης με βάση τα οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα που δημιουργούνται στα κέντρα των πόλεων και που απωθούν τους κατοίκους προς την περιφέρεια. Επομένως, σε αυτή την προσέγγιση θεωρείται μεγαλύτερη η επιρροή που ασκούν οι εξωτερικοί παράγοντες στη διαμόρφωση του

χώρου, από την επίδραση της ανόδου του βιοτικού επιπέδου στη φυσική εξέλιξη των πραγμάτων.⁶⁹

Προβλήματα όπως η υψηλή φορολογία, η χαμηλής ποιότητας διοικητικές και εκπαιδευτικές υποδομές, η εγκληματικότητα και οι φυλετικές εντάσεις, οι μεγάλες αστικές πυκνότητες, καθώς και το εξαιρετικά υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον οδηγούν τους ευκατάστατους κατοίκους του κέντρου να μεταναστεύσουν προς τα προάστια.

Αυτοί που μετακινούνται στα προάστια τις περισσότερες φορές επιθυμούν να δημιουργήσουν ομοιογενείς κοινότητες, καθώς προτιμούν να ζουν μαζί με ανθρώπους της ίδιας φυλής, εθνικότητας, μόρφωσης και του ίδιου εισοδήματος, για διάφορους λόγους. Με αυτό τον τρόπο οι εύποροι αποφεύγουν τους τοπικούς αναδιανεμητικούς φόρους, απολαμβάνουν καλύτερα τα δημόσια αγαθά που είναι φτιαγμένα σύμφωνα με τις δικές τους ανάγκες και προτιμήσεις και πετυχαίνουν καλύτερη ποιότητα εκπαίδευσης για τα παιδιά τους.

Οι δύο αυτές θεωρίες έχουν πολλές αλληλοεπιδράσεις και αλληλοεξαρτήσεις και επομένως είναι δύσκολο να γίνει διάκριση μεταξύ τους στην πράξη. Για παράδειγμα, η διαφορά εισοδήματος ανάμεσα στα νοικοκυριά είναι βασική μεταβλητή και για τις δύο θεωρίες. Η θεωρία των εξωτερικών παραγόντων υπονοεί πως σημαντικοί εξωτερικοί παράγοντες εμπλέκονται ανάμεσα στις δύο εισοδηματικές ομάδες. Ενώ η θεωρία της φυσικής εξέλιξης, που βασίζεται στις αλλαγές στο εισόδημα και την τεχνολογία, είναι συνεπής με τους ίδιους εξωτερικούς παράγοντες.

Η **οικολογική προσέγγιση** του φαινομένου της προαστιοποίησης που προτείνει ο Hal H. Winsborough⁷⁰, μπορεί να θεωρηθεί ως μία διαφορετική θεωρία που ερμηνεύει την δημιουργία και εξάπλωση των προαστίων, βασιζόμενη στις δύο βασικές πτυχές της κατανομής του πληθυσμού στις πόλεις: τη συμφόρηση (congestion) και τη συγκέντρωση (concentration).

Οι δύο αυτές όψεις προέρχονται από την οικολογική θεωρία για την δομή της πόλης και προκύπτει ότι η διαδικασία της προαστιοποίησης είναι το αποτέλεσμα των αλλαγών αυτών των δύο μεταβλητών. Οι αλλαγές αυτές μπορούν να οδηγήσουν ενίοτε στο φαινόμενο της αστικής διάχυσης και κατ' επέκταση στην προαστιοποίηση.

⁶⁹ Τριανταφυλλίδη Μ., 2010 (σελ. 40)

⁷⁰ Winsborough H., 1968 (σελ. 565-570)

Άλλοι οικολόγοι και αστικοί οικονομολόγοι αντιλαμβάνονται την προαστιοποίηση ως μία **διαδικασία αποκέντρωσης**, όπως αποτυπώνεται και στο μοντέλο ομόκεντρων ζωνών του Burgess. Ο Burgess αποδέχτηκε την θεωρία ότι το σημείο με την μεγαλύτερη αλληλεπίδραση και αξία γης βρίσκεται στον πυρήνα του CBD (κέντρο επιχειρηματικών δραστηριοτήτων) της πόλης. Αυτό το σημείο είναι το πιο προσβάσιμο σε ολόκληρη την πόλη, στοιχείο που το κάνει ιδιαίτερα πολύτιμο για τις εμπορικές επιχειρήσεις. Στις παρυφές του CBD, όπου η γη είναι διαθέσιμη για μελλοντική εμπορική ανάπτυξη, χαμηλού εισοδήματος νοικοκυριά ανταγωνίζονται για λίγο χώρο μέσα σε πολύ πυκνές αστικές πυκνότητες. Οι περιφερειακές περιοχές στα προάστια, αντίθετα, είναι πιο πολύτιμες για τα εύπορα νοικοκυριά, ιδιαίτερα για εκείνους με παιδιά και ανάγκη για πιο ευρύχωρο περιβάλλον.

Το κλειδί σε αυτή την προσέγγιση είναι η αποδοχή μιας ανταγωνιστικής αγοράς γης ως το κύριο μηχανισμό μέσω του οποίου επιτυγχάνονται οι αποφάσεις για την επιλογή εγκατάστασης. Πιο συγκεκριμένες υποθέσεις έχουν προκύψει από θεωρίες που σχετίζονται με τις προτιμήσεις των ατόμων και την θέλησή τους (αλλά και την ικανότητά τους) να πληρώσουν για να μείνουν σε συγκεκριμένες περιοχές, όμως αυτές οι θεωρίες ξεφεύγουν από τα πλαίσια αυτής της εργασίας.

Κάποιοι κοινωνιολόγοι έχουν υποστηρίξει ότι τα πρότυπα οικιστικής ανάπτυξης προκύπτουν από συνειδητές πολιτικές και συγκεκριμένες θεσμικές παρεμβάσεις στην αγορά γης και στέγης. Εκπρόσωπος της άποψης αυτής είναι η μελέτη που έγινε από τον Checkoway⁷¹, ο οποίος τονίζει τον ρόλο των κρατικών προγραμμάτων στέγασης καθώς και την θεσμική υποστήριξη μεγάλων κατασκευαστικών εταιριών στην διαδικασία προαστιοποίησης του 1950. Η κίνηση προς τα προάστια, υποστηρίζει, ήταν εξαρτημένη από τις εναλλακτικές λύσεις που προσφέρονταν στους καταναλωτές.

Εμβαθύνοντας στα αίτια της προαστιοποίησης, θα μπορούσαμε να ομαδοποιήσουμε τους παράγοντες που προσδιορίζουν το φαινόμενο της προαστιοποίησης σε δύο βασικές κατηγορίες: στους **υποκειμενικούς παράγοντες**, οι οποίοι εκφράζουν τις επιλογές κάθε νοικοκυριού ως προς τις συνθήκες διαβίωσης και στους **εξωτερικούς παράγοντες**, οι οποίοι περιγράφουν τις κινήσεις των νοικοκυριών όσον αφορά στην περιοχή κατοικίας, ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες και ανάγκες που προκύπτουν.⁷²

⁷¹ Checkoway B., 1980 (σελ. 21–45)

⁷² Τριανταφυλλίδη Μ., 2010 (σελ. 42)

Όσον αφορά στους υποκειμενικούς παράγοντες, ο κυριότερος είναι η άνοδος του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της πόλης. Η οικονομική τους κατάσταση τους επιτρέπει πλέον να αναζητήσουν στέγη σε ένα πιο ελκυστικό και άνετο περιβάλλον, και μιας που δεν υπάρχει τέτοιο μέσα στην πόλη, καταφεύγουν στα προάστια της. Εξάλλου η αξία της γης είναι πιο μικρή σε αυτές τις περιοχές, όπως επίσης και η φορολογία των ακινήτων.

Από τους εξωτερικούς παράγοντες, βασικότερο ρόλο διαδραματίζει η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, η οποία οδηγεί σε μαζική φυγή τους κατοίκους προς τα προάστια. Αυτή η υποβάθμιση εξαρτάται από πολλές συνιστώσες όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, το νέφος, η μόλυνση του εδάφους και του υπεδάφους, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η μικρή αναλογία πρασίνου ως προς το δομημένο περιβάλλον, η ηχορύπανση, η αισθητική υποβάθμιση της πόλης και η έλλειψη ενδιαφέροντος για την αναβάθμιση της, και πολλά άλλα.

Παράλληλα όμως με την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, στα κέντρα των πόλεων αναπτύσσονται και άλλες παθογένειες και κοινωνικά προβλήματα που καθιστούν την διαβίωση στην πόλη προβληματική. Φαινόμενα όπως η εγκληματικότητα, η ρατσιστική βία κάθε είδους και η ξενοφοβία αποτελούν σημαντικούς λόγους για μεγάλη μερίδα των κατοίκων της πόλης προκειμένου να φύγουν από τα αστικά κέντρα.

Συμπερασματικά, η εγκατάσταση των ανθρώπων στα προάστια των πόλεων ικανοποιεί την ανάγκη τους για μία αυτόνομη διαβίωση σε ένα ανοικτό και όμορφο περιβάλλον, που βρίσκεται όμως και πολύ κοντά στην πόλη, όπου χωροθετούνται οι υπηρεσίες και η εργασία. Έτσι, μπορούν να απολαμβάνουν τα πλεονεκτήματα και των δύο "κόσμων": την καλή ποιότητα της ζωής στα προάστια αλλά και τις ευκαιρίες και παροχές της πόλης, χωρίς όμως να υποφέρουν από τα προβλήματα που συνεπάγεται η ζωή στα κέντρα των πόλεων.

5. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

5.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

Οι επιπτώσεις στη δομή, στη λειτουργία, αλλά και στη ζωή στην πόλη και στα προάστια εξαιτίας της προαστιοποίησης είναι πολλές και σημαντικές.

Αρχικά, η προαστιοποίηση λειτουργεί αποδομητικά για την συμπαγή δομή της πόλης, αλλά και για τον ευρύτερο αστικό χώρο. Δημιουργείται στην θέση του μια διαφοροποιημένη αστική οντότητα που έχει μεγαλύτερη έκταση και πιο περίπλοκους συνεκτικούς δεσμούς.⁷³ Τα κέντρα των πόλεων αποσυμφορίζονται, όμως οι πόλεις μαραζώνουν και αποκτούν πολλά προβλήματα που δεν είχαν ή διογκώνονται τα ήδη υπάρχοντα. Αντίστοιχα και στα προάστια, εμφανίζονται προβλήματα που φάνταζαν απίθανα σε όσους επιζητούσαν εναγωνίως την εγκατάστασή τους εκεί, σκεφτόμενοι μόνο τα πλεονεκτήματα της ζωής έξω από την πόλη.

Ο πληθυσμός των πόλεων μειώνεται, οι δραστηριότητες περιορίζονται και η εικόνα της πόλης αλλάζει, καθώς η γενικότερη λειτουργία της πόλης υποβαθμίζεται. Σημαντικό μέρος της εργασίας και των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μετακομίζουν στα προάστια ή σε πιο προσβάσιμες περιοχές στα περίχωρα της πόλης. Όλο και περισσότεροι κάτοικοι των προαστίων επιθυμούν να εργάζονται δίπλα στο σπίτι τους, αν και η πλειοψηφία αυτών συνεχίζει να πηγαινοέρχεται στην πόλη για δουλειά. Κάποιοι περισσότερο τυχεροί, εκμεταλλεύονται την εξέλιξη της τεχνολογίας ή την φύση της δουλειάς τους και εργάζονται από το σπίτι.

Αναμενόμενο είναι οι παροχές και οι υπηρεσίες του κράτους προς τους πολίτες που μένουν στα κέντρα των πόλεων να υποβαθμίζονται και αυτές. Παιδεία, ιατρική περίθαλψη, διοικητικές υπηρεσίες, δημόσιες μεταφορές, αστυνόμευση είναι μερικές από τις υπηρεσίες που πλήττονται.

Κάποιες συγκεκριμένες περιοχές στα κέντρα των πόλεων υποβαθμίζονται περισσότερο από κάποιες άλλες. Εγκαταλείπονται σχεδόν ολοκληρωτικά από τους παλιούς τους κατοίκους και πολλές φορές γκετοποιούνται, καθώς καταλαμβάνονται από χαμηλότερες εισοδηματικά τάξεις και από μειονότητες. Οι

⁷³ Τριανταφυλλίδη Μ., 2010 (σελ. 28)

αξίες των ακινήτων πέφτουν κατακόρυφα σε αυτές τις περιοχές και απαιτείται πλέον η παρέμβαση της πολιτείας με ολοκληρωμένες και δυναμικές πολιτικές πολεοδομικής αναβάθμισης. Μία από τις πολιτικές που εφαρμόζονται τα τελευταία χρόνια, με την συνεισφορά της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και επενδυτικών κεφαλαίων, είναι το Gentrification⁷⁴. Είναι μία διαδικασία απομάκρυνσης συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων από μία περιοχή και προσέλκυσης υψηλών εισοδηματικών ομάδων και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, μέσω της αύξησης της αξίας των ακινήτων στην περιοχή. Αυτό επιτυγχάνεται με επενδύσεις που αφορούν είτε την κατασκευή νέων κτηρίων είτε την ανακαίνιση παλαιών.

Η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος αντανακλάται και στην έλλειψη ανοιχτών και ελεύθερων χώρων στα περίχωρα της πόλης που αστικοποιούνται συστηματικά. Παράλληλα, παρατηρείται και έλλειψη ενδιαφέροντος για την πόλη και την ποιοτική αναβάθμισή της, κάτι που την οδηγεί σε μαράζωση και απαξίωση, ακόμα και από τους ίδιους τους κατοίκους της.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που έχουν να αντιμετωπίσουν οι κάτοικοι των προαστίων είναι το υψηλό κόστος και ο σχετικά μεγάλος χρόνος καθημερινών μετακινήσεων από την περιοχή κατοικίας τους στο κέντρο των πόλεων. Οι κάτοικοι των προαστίων είναι εξαρτημένοι από το αυτοκίνητό τους και πληρώνουν ακριβά σε χρόνο και χρήμα την επιλογή τους. Την κατάσταση κάνει ακόμα πιο αφόρητη η κυκλοφοριακή συμφόρηση που παρατηρείται τις ώρες αιχμής ακόμα και σε μεγάλους αυτοκινητόδρομους. Επίσης οι όλο και μεγαλύτερες ανάγκες για νέους αυτοκινητόδρομους τείνουν να καλύψουν μεγάλο ποσοστό της ελεύθερης γης ανάμεσα στην πόλη και τα προάστια με ασφαλτο.

Τα προάστια έχουν να αντιμετωπίσουν και την έλλειψη υποδομών και δημόσιων χώρων, καθώς σε πολλές περιπτώσεις δημιουργήθηκαν χωρίς αρχικό σχεδιασμό. Το κόστος για την κατασκευή όλων αυτών των απαραίτητων υποδομών είναι δυσβάσταχτο για τις κεντρικές εξουσίες και την τοπική αυτοδιοίκηση, με αποτέλεσμα να μένουν σε εκκρεμότητα για μεγάλο χρονικό διάστημα και να είναι ακόμα μεγαλύτερη η εξάρτηση των προαστίων από την πόλη.

⁷⁴ Στην ελληνική βιβλιογραφία συνήθως αποδίδεται ως “εξευγενισμός” κεντρικών περιοχών των πόλεων

5.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Μέσα από τις μελέτες για το φαινόμενο της προαστιοποίησης γίνεται απολύτως ξεκάθαρο ότι η προαστιοποίηση είναι καθοριστικός παράγοντας που συμβάλλει στην αύξηση των κοινωνικών – ταξικών (και σε αρκετές περιπτώσεις και φυλετικών⁷⁵) ανισοτήτων ανάμεσα στους κατοίκους της πόλης και των προαστίων. Τα προάστια προορίζονται συνήθως για μεσαίες και ανώτερες εισοδηματικά τάξεις, καθώς αυτές διαθέτουν την οικονομική δυνατότητα να ανταπεξέλθουν στις ανάγκες διαβίωσης στις περιοχές αυτές.⁷⁶ Αντίθετα, οι οικονομικά αδύναμοι παραμένουν στα κέντρα των πόλεων, μη μπορώντας να πραγματοποιήσουν το “όνειρο” του προαστίου, δημιουργώντας μια άτυπη γκετοποίησή τους.

Σε συνδυασμό με άλλες ομάδες και μειονότητες που οικειοποιούνται τα αστικά κέντρα, δημιουργούνται ή εντείνονται σοβαρά κοινωνικά προβλήματα όπως η εγκληματικότητα, ο κοινωνικός αποκλεισμός, ο ρατσισμός, η ξενοφοβία και η έλλειψη του αισθήματος ασφάλειας. Όλα αυτά δημιουργούν μια εκρηκτική κατάσταση σε υποβαθμισμένες περιοχές του κέντρου, που πλέον μοιάζουν απλησίαστες.

Όμως οι κοινωνικές εντάσεις δεν περιορίζονται μόνο στα αστικά κέντρα. Κοινωνικές συγκρούσεις πολλές φορές αναφέρονται και μεταξύ των νέων κατοίκων των προαστίων και όσων ζούσαν εκεί από πριν και δεν έχουν συνηθίσει στο νέο πρότυπο του προαστιακού τρόπου ζωής. Παρόλα αυτά, στο τέλος οι τοπικοί πληθυσμοί αναγκάζονται να υιοθετήσουν τον αστικό τρόπο ζωής και να προσαρμοστούν στα πρότυπα συμπεριφοράς των νέων τους “γειτόνων”, που πολλές φορές έχουν διαφορετικά κοινωνικο – πολιτισμικά υπόβαθρα. Με τον τρόπο αυτόν όμως, ξεχνιούνται σταδιακά οι τοπικές κουλτούρες, οι παραδοσιακοί κοινωνικοί δεσμοί και οι αξίες που χαρακτήριζαν τις τοπικές αυτές κοινωνίες.⁷⁷

Κυρίως παλαιότερα, μια όχι τόσο προφανής κοινωνική επίπτωση αφορούσε τις γυναίκες και την κοινωνική απομόνωση που βίωναν στα προάστια. Την δεκαετία του 1930, διαγνώστηκε για πρώτη φορά η “προαστιακή νεύρωση” (suburban neurosis), μια διαταραχή σε γυναίκες που εγκατέλειπαν την πόλη και ζούσαν σε ένα καινούριο περιβάλλον, γνωρίζοντας πολύ λιγότερους ανθρώπους, αποκομμένες από το παλιό, γνώριμο και πολυσύχναστο αστικό περιβάλλον. Οι γυναίκες αυτές “εγκλωβίζονταν” σχεδόν όλη την ημέρα μέσα στο σπίτι σε αντίθεση με τους άντρες

⁷⁵ Ειδικότερα στις Ηνωμένες Πολιτείες με την γκετοποίηση των μαύρων σε περιοχές του κέντρου, όπως θα δούμε και παρακάτω.

⁷⁶ Αποστολίδου Ε., 2012 (σελ. 47)

⁷⁷ Oduro C., 2010 (σελ. 9)

που πήγαιναν στη δουλειά. Οι γυναίκες αποδυναμώθηκαν κοινωνικά ακόμα πιο πολύ έναντι των αντρών σαν συνέπεια της προαστιοποίησης, σε συνδυασμό με την περιορισμένη πρόσβασή τους σε μέσα μετακίνησης όπως το ιδιωτικό αυτοκίνητο, το μικρότερο ή και μηδενικό εισόδημα σε σχέση με τους άντρες και τις περιοριστικές κοινωνικές επιταγές που τις ήθελαν μέσα στο σπίτι με τον ρόλο της μητέρας και νοικοκυράς.⁷⁸

5.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Από οικονομικής άποψης, τα προάστια κοστίζουν πολύ: τόσο στα νοικοκυριά που αναγκάζονται να δαπανούν τεράστια ποσά για τις καθημερινές μετακινήσεις τους, όσο και στο κράτος που αναλαμβάνει την υποχρέωση κατασκευής των απαραίτητων υποδομών και παροχής των βασικών υπηρεσιών στους νέους οικισμούς. Αυτό έχει άμεσο αντίκτυπο και στις εθνικές οικονομίες που αδυνατούν να καλύψουν αυτό το τεράστιο κόστος. Επιπλέον, η φορολογία των ακινήτων είναι συνήθως χαμηλότερη στις χαμηλής πυκνότητας περιοχές, όπως τα προάστια, με αποτέλεσμα να στερεί από τα κρατικά ταμεία πολύτιμους οικονομικούς πόρους.

Οι επιπτώσεις στην επιχειρηματική δραστηριότητα και την βιομηχανία είναι επίσης σημαντικές. Η χωροθέτησή τους προτιμάται να γίνεται σε αραιοκατοικημένες περιοχές έξω από τις πόλεις, και αυτό γιατί η πολιτεία παρεμβαίνει, δίνοντάς τους κίνητρα για την εγκατάστασή τους εκεί. Όμως καθώς φεύγουν από τα κέντρα των πόλεων, γίνεται πολύ πιο δύσκολο να επιστρέψουν πίσω, λόγω της σθεναρής αντίστασης των κατοίκων που δεν επιθυμούν να βιώσουν ξανά τις παρενέργειες της πόλης, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος και η κυκλοφοριακή συμφόρηση.⁷⁹ Παράλληλα, τα υψηλά κόστη μεταφοράς προϊόντων και άλλων αγαθών στα κέντρα των πόλεων είναι ένας από τους παράγοντες που καθιστούν ασύμφορη την εγκατάσταση των επιχειρήσεων στα προάστια.

Όσον αφορά στις αξίες των ακινήτων, η απόκτηση κατοικίας ή επιχειρηματικής εγκατάστασης στις περιοχές των προαστίων είναι σε γενικές γραμμές πιο οικονομική σε σχέση με τα αστικά κέντρα. Έτσι κάποιος μπορεί να αποκτήσει ένα μεγαλύτερο κομμάτι γης δίνοντας τα ίδια χρήματα, που όμως θα στερείται τις

⁷⁸ Hutchison R., 2010 (σελ. 782-783)

⁷⁹ Soule, D., 2006 (σελ. 88-89)

περισσότερες φορές βασικών υποδομών, όπως δημόσιων ελεύθερων χώρων και δημόσιας συγκοινωνίας. Η αυξανόμενη ζήτηση στα προάστια όμως, οδηγεί και σε σταδιακή μείωση των τιμών των ακινήτων στα αστικά κέντρα, που προσπαθούν να ανταγωνιστούν τις χαμηλές τιμές των προαστίων.⁸⁰

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ο κατακερματισμός της μητροπολιτικής εξουσίας ως αποτέλεσμα της προαστιοποίησης και της αποκέντρωσης που επιφέρει στην διοίκηση μίας μητροπολιτικής περιοχής. Αυτή η εξέλιξη είναι κατά πολλούς θετική καθώς δίνει την δυνατότητα στις τοπικές κοινωνίες να επιλύουν τα προβλήματα που προκύπτουν με μεγαλύτερη ευελιξία, αλλά προωθεί και τον ανταγωνισμό μεταξύ των προαστίων για την παροχή καλύτερων υποδομών και υπηρεσιών στους πολίτες, προκειμένου να προσελκύσουν περισσότερους κατοίκους και επιχειρήσεις και να αυξήσουν τα έσοδά τους.⁸¹

5.4 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Πολλές μελέτες δείχνουν πως υπάρχουν άμεσες επιπτώσεις στο περιβάλλον από την προαστιοποίηση. Τα αποτελέσματα της μετεγκατάστασης του πληθυσμού στα προάστια είναι σε άμεση συσχέτιση με παράγοντες όπως η ευρεία χρήση του αυτοκινήτου, η δέσμευση μεγάλων εκτάσεων γης για κατοικία, καθώς και η μεγάλη κατανάλωση ενέργειας από μεριάς νοικοκυριών. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τη ζωή στην πόλη, όπου οι άνθρωποι ζουν συνήθως σε διαμερίσματα και χρησιμοποιούν πιο βιώσιμα μέσα μετακίνησης όπως η δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα.⁸²

Η προαστιακή επέκταση πέρα από τα όρια της πόλης, στον αγροτικό και πολλές φορές και στον δασικό χώρο⁸³, οδηγεί καταρχήν σε μια υπερβολική κατανάλωση φυσικών πόρων. Αυτό εκδηλώνεται με την μετατροπή της αγροτικής ή δασικής γης σε αστική ή χαμηλής πυκνότητας οικιστική, τη δημιουργία μεγάλων αυτοκινητοδρόμων, την ισοπέδωση της γης, την καταστροφή πολύτιμου φυσικού πλούτου και τον περιορισμό του δημόσιου και ελεύθερου χώρου στις περιοχές που λαμβάνει χώρα η προαστιοποίηση.

⁸⁰ Burchell R., 2005 (σελ. 71-72)

⁸¹ Anas, A., (σελ. 6)

⁸² Kahn M., 2000 (σελ. 569-584)

⁸³ Σύμφωνα με την διάκριση του χώρου σε αστικό, αγροτικό και δασικό (Ζεντέλης) (σελ. 159)

Όσον αφορά στην καταπάτηση της αγροτικής γης, η ανεξέλεγκτη αύξηση του μεγέθους των πόλεων και των προαστίων, περιορίζει την αγροτική γη και κατ' επέκταση και την αγροτική παραγωγή. Η αγροτική παραγωγή μεταφέρεται σε άλλες λιγότερο παραγωγικές περιοχές, αφού οι αγροτικές περιοχές δίπλα στα αστικά κέντρα κρίνονται ιδανικές για οικιστική επέκταση και έτσι η προαστιακή ανάπτυξη και η γεωργία ανταγωνίζονται για το ίδιο αγροτεμάχιο.⁸⁴

Παράλληλα, σημαντική είναι η επίδραση και στην βιοποικιλότητα μιας περιοχής, καθώς σημαντικά οικοσυστήματα υποβαθμίζονται, δασικές περιοχές αποψιλώνονται, πολύτιμη πανίδα και χλωρίδα εκτοπίζεται και κινδυνεύει να εξαφανιστεί και οικολογικά ευαίσθητες περιοχές πλήττονται ανεπανόρθωτα.

Το σημαντικότερο ίσως περιβαλλοντικό πρόβλημα που δημιουργείται είναι η μόλυνση της ατμόσφαιρας. Σε αυτό συνεισφέρουν σε μεγαλύτερο βαθμό οι καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων των προαστίων με αυτοκίνητο από και προς την εργασία τους, η μεταφορά αγαθών στα προάστια για την κάλυψη αναγκών και η βιομηχανική δραστηριότητα που πολλές φορές παρατηρείται σε προαστιακές περιοχές. Μεγάλη είναι όμως και η συνεισφορά των ρύπων από την θέρμανση των νοικοκυριών στα προάστια, αφού οι χαμηλές οικιστικές πυκνότητες απαιτούν περισσότερη ενέργεια για θέρμανση. Οι εκπομπές CO₂ – αλλά και άλλων επικίνδυνων αερίων - προκαλούν πολλά προβλήματα στις πόλεις, στα προάστια και γενικότερα στο περιβάλλον: νέφος, όξινη βροχή, συνεισφορά στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, κλιματική αλλαγή αλλά και επιδείνωση της υγείας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων είναι μερικά από αυτά.

Δεν πρέπει να αγνοηθεί όμως και η μόλυνση των υδάτινων πόρων μέσω των αυξανόμενων λυμάτων αλλά και της μόλυνσης των ομβρίων υδάτων και των ιζημάτων που μεταφέρουν. Η απορροή τους γίνεται συνήθως σε ποτάμια και ρέματα, μολύνοντας τα με τους ρύπους που μεταφέρουν. Στις αστικοποιούμενες περιοχές, όπου όλο και περισσότερος χώρος καλύπτεται από δρόμους και πεζοδρόμια, η απορροή αυτή είναι πολύ μεγαλύτερη, δημιουργώντας πολλές φορές και προβλήματα πλημμυρών.⁸⁵

Τέλος, η αυξημένη κατανάλωση ενέργειας από τους κατοίκους των προαστίων σε σχέση με αυτούς που ζουν στα κέντρα των πόλεων είναι μια σημαντική περιβαλλοντική παράμετρος που καθιστά την λύση της προαστισποίησης ως μη βιώσιμη και φιλική προς το περιβάλλον. Οι ανάγκες σε ενέργεια για την

⁸⁴ Αποστολίδου Ε., 2010 (σελ. 44)

⁸⁵ Real Estate Research Corporation, 1974 (σελ. 4)

καθημερινή μετακίνηση και την θέρμανση είναι πολύ μεγάλες, επιβαρύνοντας ακόμα περισσότερο την κατάσταση.

6. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ

6.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η εξέλιξη των μεταφορών έχει σε γενικές γραμμές οδηγήσει σε αλλαγές στη μορφή των πόλεων. Μεταξύ των πιο σημαντικών αλλαγών στην αστική μορφή είναι η εμφάνιση νέων clusters⁸⁶ που εκφράζουν νέα αστικές δραστηριότητες και νέες σχέσεις μεταξύ των στοιχείων του αστικού συστήματος. Σε πολλές πόλεις, η κεντρική επιχειρηματική περιοχή (CBD), άλλοτε ο κύριος προσορισμός των μετακινουμένων για εργασία που εξυπηρετούνταν από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, έχει αλλάξει με νέες βιομηχανικές και εμπορικές πρακτικές. Ενώ παραδοσιακά η παραγωγική δραστηριότητα εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από την κεντρική χωροθέτηση της εργασίας και τις μεταφορές, σήμερα οι εξελίξεις στην τεχνολογία και τις μεταφορές κατέστησαν την σύγχρονη βιομηχανία περισσότερο ευέλικτη. Παράλληλα, εκτός από την βιομηχανία, η προαστιοποίηση του εμπορίου και των υπηρεσιών δημιούργησαν περαιτέρω αλλαγές στην αστική μορφή.⁸⁷ Η μετακίνηση αυτή προς τις προαστιακές περιοχές ενισχύθηκε από την βελτίωση της οδικής πρόσβασης αλλά και για να καλύψει τις αυξανόμενες ανάγκες στις περιοχές αυτές.

Από την δεκαετία του 1950, η ανάπτυξη των προαστίων λάμβανε χώρα κυρίως δίπλα σε μεγάλους οδικούς άξονες, αφήνοντας ενδιάμεσα πολλά κενά αγροτικής γης. Αργότερα, αυτός ο ενδιάμεσος χώρος γέμισε σταδιακά, με περισσότερο ή λιγότερο συνεκτικό τρόπο. Τα προάστια άρχισαν να ανταγωνίζονται σημαντικά τα κέντρα των πόλεων ως προς την προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων και έτσι νέες ευκαιρίες απασχόλησης δημιουργήθηκαν. Παρόλα αυτά, οι αλλαγές αυτές συνέβησαν με διαφορετικό τρόπο σε περιοχές με διαφορετικό γεωγραφικό και

⁸⁶ Πρόκειται για επιλεκτικές χωρικές συγκεντρώσεις ομοειδών οικονομικών δραστηριοτήτων.

⁸⁷ Rodrigue J. κ.α., 2006 (σελ. 174)

ιστορικό υπόβαθρο, όπως η Βόρεια Αμερική και η Ευρώπη, αφού και η αστική πυκνότητα στις περιοχές αυτές είναι διαφορετική.⁸⁸

Η έλευση πιο αποδοτικών συστημάτων δημόσιας συγκοινωνίας και αργότερα του αυτοκινήτου επέτρεψε σε μεγάλο βαθμό τον διαχωρισμό των βασικών αστικών λειτουργιών (οικιστική, βιομηχανική και εμπορική) και ως συνέπεια την χωρική εξειδίκευση. Η ταχεία επέκταση των αστικών περιοχών που ακολούθησε, ειδικά στη Βόρεια Αμερική, δημιούργησε μία νέα χωροταξική οργάνωση, λιγότερο συνεκτική από ότι στο παρελθόν, αλλά σχετικά δίπλα στον υπάρχοντα αστικό ιστό. Παρά το γεγονός ότι η διαδικασία αυτή ξεκίνησε στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, επιταχύνθηκε μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.⁸⁹

Η αποκέντρωση των δραστηριοτήτων και της εργασίας σε συνδυασμό με την εξέλιξη των μεταφορών οδήγησαν σε δύο αντίθετα αποτελέσματα. Από την μία πλευρά, ο χρόνος μετακίνησης προς την εργασία παρέμεινε σε γενικές γραμμές σταθερός. Από την άλλη, οι αποστάσεις έγιναν μεγαλύτερες και οι μετακινήσεις γίνονται πλέον σε μεγαλύτερο βαθμό με το ιδιωτικό αυτοκίνητο παρά με την δημόσια συγκοινωνία, γεγονός που παρατηρείται τόσο στον ανεπτυγμένο όσο και στον αναπτυσσόμενο κόσμο.

Επομένως, με την προαστιοποίηση, το ένα άκρο των μετακινήσεων από και προς την εργασία μετακινήθηκε στα προάστια για αυτούς που κατοικούν σε αυτά. Σε πολλές πόλεις, μεγαλύτεροι ή μικρότεροι πυρήνες (σε κάθε περίπτωση χαμηλότερης πυκνότητας σε σχέση με το κέντρο της πόλης) δημιουργούνται στις παρυφές των μητροπολιτικών περιοχών, σχηματίζοντας ένα πολυκεντρικό μοντέλο οργάνωσης της πόλης. Αυτή η αλλαγή στην δομή της πόλης έχει αντίκτυπο και στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων, οι οποίες είναι περισσότερο διάχυτες.

6.2 ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΥΠΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Τα μέσα μεταφοράς πάντα είχαν έναν σημαίνοντα και καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της αστικής, και κατ' επέκταση, και της προαστιακής ανάπτυξης. Επίσης, οι μέθοδοι μετακίνησης είχαν και έχουν άμεση επίδραση στο εμπόριο κάθε

⁸⁸ Rodrigue J. κ.α., 2006 (σελ. 175)

⁸⁹ Rodrigue J. κ.α., 2006 (σελ. 86)

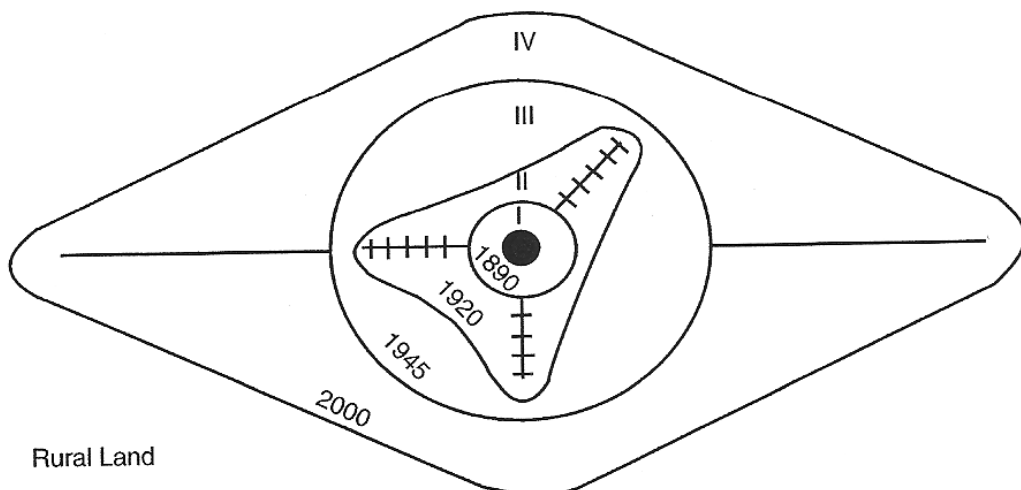
περιοχής. Για παράδειγμα, το λιμάνι της Βοστώνης έλαβε την μορφή του από τα μέσα μεταφοράς αγαθών και υπηρεσιών, όπως και το Μόντρεαλ με τις εμπορικές δραστηριότητες στον ποταμό που το περιβάλλει.⁹⁰

Λόγω του ρόλου που έχουν διαδραματίσει τα μέσα μεταφοράς στη διαμόρφωση των προαστίων, αξίζει να αναφερθεί ένας κοινά αποδεκτός τρόπος κατηγοριοποίησης της προαστιακής ανάπτυξης με κριτήριο τα κυρίαρχα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιήθηκαν ανά περιόδου⁹¹ (εικόνα 6.1):

- Η περίοδος της άμαξας (1800-1890): Μόνο οι πραγματικά εύπορες οικογένειες διαμένουν σε εξοχικές κατοικίες αυτή την εποχή, καθώς η καθημερινή μετακίνηση στην πλησιέστερη πόλη δεν ήταν απαραίτητη για να συντηρηθεί το νοικοκυριό.
- Η περίοδος του ηλεκτρικού τραμ (1890-1920): Γαιοκτήμονες και επιχειρηματίες ζουν έξω από την πόλη και μετακινούνται καθημερινά σε αυτήν από σταθμούς τρένων ή τραμ που βρίσκονται σχετικά κοντά στις κατοικίες τους.
- Η περίοδος του αυτοκινήτου (1920-1945): Η κατοχή ιδιωτικού αυτοκινήτου διευρύνεται και καθημερινά μεγάλος αριθμός ανθρώπων μετακινείται από και προς την εργασία του, σε συνδυασμό και με τα δημόσια μέσα μεταφοράς.
- Η μεταπολεμική περίοδος των αυτοκινητοδρόμων (1945-σήμερα): Το ιδιωτικό αυτοκίνητο χρησιμοποιείται σχεδόν αποκλειστικά για την καθημερινή μετακίνηση στην πόλη και δημιουργείται ένα τεράστιο οδικό δίκτυο για να ικανοποιήσει τις αυξανόμενες ανάγκες πρόσβασης παντού.

⁹⁰ Flynn M., 2006 (σελ. 3)

⁹¹ Hanson S. κ.α., 2004 (σελ. 61-76)



Εικόνα 6.1: Φάσεις προαστιακής ανάπτυξης ανά περίοδο κυρίαρχου μέσου μεταφοράς
 (Πηγή: *The Geography of Urban Transportation, Third Edition* Hardcover – August 6, 2004 (σελ. 62) by Susan Hanson (Editor), Genevieve Giuliano (Editor) (σελ. 59-76)

7. ΤΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ – SUBURBIA

7.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

Παρόλο που η μαζική προαστιοποίηση στις Ηνωμένες Πολιτείες ξεκίνησε μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, οι απαρχές της εντοπίζονται στα μέσα του 19^{ου} αιώνα. Πλούσιοι λευκοί προτεστάντες που είχαν αναδειχθεί ως η κοινωνική ελίτ της εποχής, αναζητούσαν διαφυγή από την πόλη και τα προβλήματα που άρχισαν να δημιουργούνται, καθώς η μαζική βιομηχανοποίηση και αστικοποίηση προσέλκυε ένα τεράστιο κύμα μεταναστών προς αναζήτηση εργασίας και καλύτερων συνθηκών ζωής. Περιοχές όπως το Cambridge και το Summerville έγιναν προάστια της Βοστώνης, ενώ και γύρω από την Νέα Υόρκη μικρές πόλεις προσέλκυαν διάφορα στελέχη επιχειρήσεων (white-collar workers) που ήθελαν να βρίσκονται σχετικά κοντά στην εργασία τους.⁹²

⁹² Clapson M. κ.α., 2010 (σελ. 52)

Η διάδοση του σιδηρόδρομου έκανε πολύ πιο εύκολες τις μετακινήσεις στα τέλη του 19^{ου} και στις αρχές του 20^{ου} αιώνα με αποτέλεσμα αυτό να δώσει νέα ώθηση στην προαστιοποίηση και έτσι νέα εύρωστα προάστια αναπτύχθηκαν κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών και γύρω από σιδηροδρομικούς σταθμούς. Αυτά τα προάστια βέβαια απευθύνονταν ακόμα μόνο στις μεσαίες και ανώτερες εισοδηματικά τάξεις, κυρίως λόγω των υψηλών τιμών των εισιτηρίων για τις μετακινήσεις.⁹³

Η σταδιακή ανάπτυξη και επέκταση του δικτύου των τραμ και των υπόγειων σιδηροδρόμων από το τέλος του 19^{ου} αιώνα δημιούργησε μία έκρηξη στην επέκταση των πόλεων προς όλες τις κατευθύνσεις. Παράλληλα, η ευρεία διάδοση του αυτοκινήτου έκανε τα πράγματα ακόμα πιο εύκολα. Από το 1920, τα αμερικανικά προάστια δεν προσέλκυαν μόνο κατοίκους, αλλά και εμπορικές επιχειρήσεις που ήθελαν να έχουν πρόσβαση σε αυτές τις εύρωστες προαστιακές αγορές.

Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση των Η.Π.Α., υπό το βάρος της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης την δεκαετία πριν τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο⁹⁴, ξεκίνησε διάφορα προγράμματα επανεκκίνησης της οικονομίας μέσω της τόνωσης του στεγαστικού τομέα. Τα επιτόκια για τα δάνεια κατοικίας μειώθηκαν σημαντικά σε συνδυασμό με άλλες πολιτικές και κίνητρα για την ενίσχυση της αγοράς κατοικίας.⁹⁵

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο άρχισε να αναπτύσσεται η κλασική και πλέον αναγνωρίσιμη μορφή προαστίου, η αμερικανική **suburbia**.⁹⁶ Η μεταπολεμική προαστιακή εξάπλωση ήταν αποτέλεσμα πολλών παραγόντων. Αρχικά, η μαζική διάδοση του Ι.Χ. αυτοκινήτου σε συνδυασμό με την κατασκευή νέων λεωφόρων και εθνικών οδών, βελτίωσαν την προσβασιμότητα στα προάστια. Επιπλέον, η οικονομική βοήθεια με χορήγηση δανείων και υποθηκών με κρατική εγγύηση διευκόλυναν τα νοικοκυριά να αποκτήσουν ένα σπίτι στα προάστια. Παράλληλα, τα πολλά και σοβαρά προβλήματα που συνεπαγόταν η διαμονή στο κέντρο, όπως υψηλοί φόροι, χαμηλού επιπέδου υπηρεσίες, εγκληματικότητα, συμφόρηση, οδηγούσε τις ευκατάστατες και μεσοαστικές οικογένειες να μεταναστεύσουν στα προάστια.⁹⁷ Έτσι, άρχισε για πολλούς Αμερικανούς η πραγματοποίηση της πιο

⁹³ Ryan B., 2002 (σελ. 52)

⁹⁴ Ονομάστηκε Great Depression και διήρκησε μία δεκαετία (1929-1939)

⁹⁵ Clapson M. κ.α., 2010 (σελ. 53)

⁹⁶ Ο όρος αυτός ξεκίνησε από την Αμερική, όμως σήμερα χρησιμοποιείται ευρέως για να περιγράψει το προαστιακό φαινόμενο ανά τον κόσμο, αλλά και τον τρόπο ζωής και τις συνήθειες των κατοίκων των προαστίων.

⁹⁷ Δημόπουλος Κ., 2010 (σελ. 269)

σημαντικής πτυχής του «American Dream», που είναι η απόκτηση μιας άνετης κατοικίας στα προάστια.

Πίσω από τους ανθρώπους ακολούθησε και το εμπόριο. Μεγάλες αλυσίδες άρχισαν να ανοίγουν καταστήματα στην καρδιά των αμερικανικών προαστίων, ενώ αργότερα έγινε και η εμφάνιση των κλειστού τύπου malls. Από την δεκαετία του 1970 και μετά, τα προάστια προσελκύουν και τις έδρες πολλών μεγάλων επιχειρήσεων που μετεγκαθίστανται από τα κέντρα των πόλεων.

Από το 1990, οι Ηνωμένες Πολιτείες είναι πλέον ένα “προαστιακό” έθνος, καθώς η πλειοψηφία των πολιτών μένουν στα προάστια. Το ποσοστό τους μάλιστα μεγάλωσε την επόμενη δεκαετία. Σε αυτό συνέβαλε και ο μεγάλος αριθμός μεταναστών που εγκαταστάθηκαν στα προάστια και όχι στα κέντρα των πόλεων. Οι περισσότεροι από αυτούς ήρθαν από την Κεντρική και Νότια Αμερική και την Ασία.

Σήμερα στις Ηνωμένες Πολιτείες, εκτός από τον πληθυσμό και περισσότερες θέσεις εργασίας βρίσκονται στα προάστια σε σχέση με τα κέντρα των πόλεων, καθώς πολλά εμπορικά και βιομηχανικά πάρκα μετακινήθηκαν έξω από τις πόλεις. Παράλληλα, νέοι αυτοκινητόδρομοι κατασκευάζονται ανάμεσα σε σημαντικούς κόμβους και κατά μήκος αυτών των αυτοκινητοδρόμων αναπτύσσονται νέα προάστια.⁹⁸

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της μεταπολεμικής προαστιακής ανάπτυξης στην Αμερική αποτελεί η μελέτη περίπτωσης του William Grady Holt για το προάστιο Gwinnett στην πολιτεία της Georgia, που βρίσκεται 20 μίλια έξω από την μητροπολιτική περιοχή της Ατλάντα.⁹⁹ Το προάστιο αυτό αναπτύχθηκε χωρίς αρχικό σχεδιασμό, βασισμένο μόνο στις δυνάμεις της αγοράς που έφεραν ιδιωτικά κεφάλαια και ενδιαφέρον στην περιοχή και τώρα προσπαθεί να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί μέσα από αυτό το πλαίσιο.

⁹⁸ <http://geography.about.com/od/urbaneconomicgeography/a/suburbs.htm>

⁹⁹ Suburbanization in global society (σελ. 55)

Έτος	Georgia		Ατλάντα		Gwinnett	
	Σύνολο	Αλλαγή (%)	Σύνολο	Αλλαγή (%)	Σύνολο	Αλλαγή (%)
1950	3.444.578	10,3	726.989	64,4	32.320	11,1
1960	3.943.116	14,5	1.017.188	39,9	43.541	34,7
1970	4.589.575	16,4	1.390.164	36,7	72.349	66,2
1980	5.463.105	19,0	2.029.710	46,0	166.903	130,7
1990	6.478.216	18,6	2.833.511	39,6	352.910	111,4
2000	8.186.453	26,4	4.112.198	45,1	588.448	66,7
2009	9.829.211	20,1	5.475.213	33,1	800.080	36,0

Πίνακας 7.1: Σύνολο πληθυσμού και ποσοστιαία αλλαγή ανά δεκαετία (1950-2009)

Ο πίνακας 7.1 δείχνει πως η περιοχή γνώρισε σημαντική αύξηση του πληθυσμού της, δεδομένου ότι ο πληθυσμός της Georgia αυξήθηκε από 3,4 εκατομμύρια το 1950 σε 9,8 εκατομμύρια το 2009, ενώ αντίστοιχα ο πληθυσμός της Ατλάντα αυξήθηκε από 726.898 σε 5,4 εκατομμύρια το 2009. Η μητροπολιτική περιοχή της Ατλάντα επεκτάθηκε πέρα από τα όρια της πόλης της Ατλάντα σε μία τεράστια περιοχή έκτασης 150 τετραγωνικών μιλίων στο βόρειο κομμάτι της πολιτείας της Georgia. Το προάστιο του Gwinnett ήταν ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα πληθυσμιακής αύξησης της περιοχής. Ο πληθυσμός του αυξήθηκε από 32.320 το 1950 σε 800.080 το 2009. Η ανάπτυξη αυτής της περιοχής τροφοδοτήθηκε από μετακινήσεις που προήλθαν από την περιοχή της Ατλάντα, αλλά και από μετακινήσεις από τις βορειοανατολικές και μεσοδυτικές πολιτείες. Σημαντικά ήταν και τα κύματα μετανάστευσης στην περιοχή από διάφορα μέρη του κόσμου.

7.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

Το φαινόμενο της προαστιοποίησης έχει μελετηθεί σε τόσο μεγάλη έκταση στις Ηνωμένες Πολιτείες όσο πουθενά αλλού στον κόσμο. Και όχι άδικα, καθώς τα προάστια διαμόρφωσαν σε μεγάλο βαθμό την εθνική ταυτότητα των Αμερικανών, η ζωή σε αυτά κατέστη στις συνειδήσεις τους απαραίτητη προϋπόθεση για την πραγματοποίηση του «αμερικανικού ονείρου», διαδραματίζουν τεράστιο ρόλο στην εθνική οικονομία και συγκεντρώνουν την πλειοψηφία των κατοίκων της χώρας.

Ο Kenneth Jackson θεωρεί πως η αμερικάνικη προαστιοποίηση είναι ένα μοναδικό δείγμα προαστιοποίησης ανά τον κόσμο και το εξηγεί μέσα από τέσσερα ξεχωριστά

χαρακτηριστικά που χαρακτηρίζουν τα αμερικανικά προάστια: την χαμηλή οικιστική πυκνότητα, την ιδιοκατοίκηση, τη καλή οικονομική κατάσταση των κατοίκων τους και την υπολογίσιμη απόσταση από την εργασία τους, που βρίσκεται συνήθως στα κέντρα των γειτονικών πόλεων.¹⁰⁰ Ενώ σε αρκετά άλλα κράτη (κυρίως του αναπτυσσόμενου κόσμου) τα προάστια τείνουν να είναι περιοχές όπου στοιβάζεται η εργατική τάξη, τα αμερικανικά προάστια ξεπήδησαν από την επιθυμία για απόδραση από τα αστικά κέντρα και το όνειρο μιας άνετης ζωής πιο κοντά στη φύση. Και στην πλειοψηφία τους αυτό συνεχίζουν να υπηρετούν.

Αναλύοντας τα παραπάνω χαρακτηριστικά των αμερικανικών προαστίων, η **χαμηλή οικιστική πυκνότητα**, αλλά ταυτόχρονα και η απουσία ισχυρών διαχωριστικών γραμμών ανάμεσα στην πόλη και την ύπαιθρο διαμόρφωσαν το προαστιακό τοπίο ως έναν χώρο ελεύθερο, χωρίς περιορισμούς, που βρίσκεται ταυτόχρονα κοντά στην πόλη και την ύπαιθρο απολαμβάνοντας τα οφέλη και των δύο “κόσμων”. Σε γενικές γραμμές, η πυκνότητα του πληθυσμού στα προάστια δεν ξεπερνά τα 10 άτομα ανά στρέμμα. Είναι χαρακτηριστικό πως στην μητροπολιτική περιοχή της Νέας Υόρκης, ήδη από το 1930, τα 10,9 εκατομμύρια κάτοικοι απλώθηκαν σε μία έκταση 2.500 τετραγωνικών μιλίων, δημιουργώντας πυκνότητα μόλις 7 ατόμων ανά στρέμμα.

Η τάση των Αμερικάνων να κατέχουν την δική τους στέγη οδήγησε σε **ποσοστά ιδιοκατοίκησης** που ξεπερνούν τα δύο τρίτα του συνολικού πληθυσμού. Η αναλογία αυτή γίνεται ακόμα μεγαλύτερη και ξεπερνά το 90% όταν αναφερόμαστε σε οικογένειες λευκών που ζουν σε μικρές πόλεις. Συγκρίνοντας με άλλες χώρες της Ευρώπης, όπως η Γερμανία, η Γαλλία, η Μεγάλη Βρετανία και η Νορβηγία, τα ποσοστά ιδιοκατοίκησης στην Αμερική είναι σχεδόν διπλάσια.

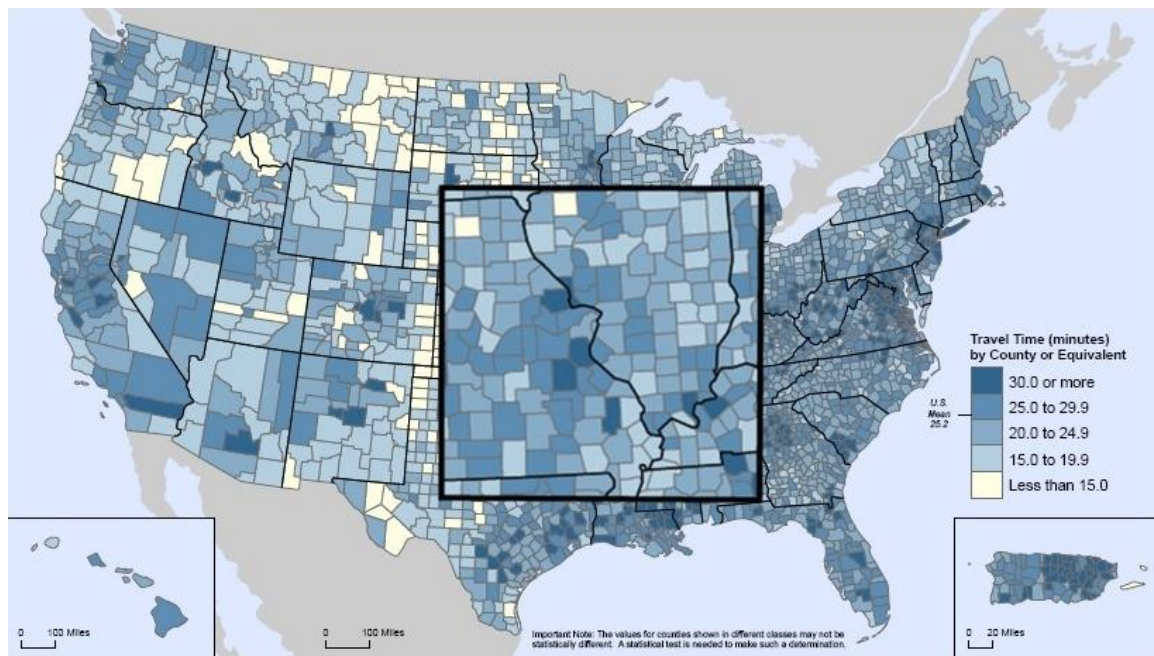
Το σημαντικότερο ίσως χαρακτηριστικό των αμερικανικών προαστίων σε σχέση με την πόλη είναι η **κοινωνικο-οικονομική διάκριση** που αναπτύσσεται συνήθως ανάμεσά τους, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Τα προάστια προσφέρουν στέγη στους μορφωμένους, τους επαγγελματίες με φιλοδοξίες για ανέλιξη, αλλά κυρίως σε αυτούς που έχουν οικονομική άνεση και υψηλό κοινωνικό στάτους. Την δεκαετία του 1980 το μέσο οικογενειακό εισόδημα των κατοίκων των πόλεων ήταν λίγο πάνω από το 70% του εισοδήματος των κατοίκων στα προάστια, με τάσεις για περαιτέρω μείωση.

Ο ταξικός αυτός διαχωρισμός ανάμεσα στους πληθυσμούς των πόλεων και των προαστίων δεν έχει μόνο οικονομική χροιά, αλλά πολλές φορές και φυλετική. Η

¹⁰⁰ Jackson K., 1987 (σελ. 6)

έξοδος των λευκών Αμερικάνων που είχαν την οικονομική δυνατότητα¹⁰¹ προς τα προάστια, ενέτεινε το πρόβλημα των φυλετικών διακρίσεων στην Αμερική. Μαύροι και χαμηλού εισοδήματος κάτοικοι των κέντρων, συνέχισαν να ζουν σε αυτά, οξύνοντας τα προβλήματα ρατσισμού και εγκληματικότητας.

Η σχετικά μεγάλη **διάρκεια της καθημερινής μετακίνησης** των κατοίκων των προαστίων στις εργασίες τους, μετρημένη είτε σε χρονική διάρκεια είτε σε απόσταση που διανύουν, είναι επίσης ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της προαστιακής ζωής στην Αμερική, που την ξεχωρίζει από άλλες χώρες. Πρόσφατες μελέτες δείχνουν πως ο μέσος χρόνος μετακίνησης στην εργασία ανέρχεται περίπου στα 25 λεπτά, ενώ η μέση απόσταση που διανύεται είναι 16 μίλια.¹⁰² Είναι προφανές πως η εμμονή των Αμερικανών με τα προάστια τους στοιχίζει πολύ σε χρόνο και χρήμα.



Εικόνα 7.2: Μέσος χρόνος καθημερινής μετακίνησης στην εργασία (σε λεπτά) στις Ηνωμένες Πολιτείες (Πηγή: US Census Bureau, 2005-2009 American Community Survey 5-year Estimates)

¹⁰¹ Η έξοδος αυτή καθιερώθηκε να ονομάζεται «White flight», όρος που ξεκίνησε από την Αμερική, αλλά χρησιμοποιείται για να περιγράψει και την μετακίνηση λευκών πληθυσμών μέσα στην αφρικανική ήπειρο.

¹⁰² <http://www.indexmundi.com/facts/united-states/quick-facts/all-states/average-commute-time#map>

Ένα επιπλέον αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό των αμερικανικών προαστίων είναι τα πρότυπα **zoning** που εφαρμόζονται σε αυτά και διαχωρίζουν την οικιστική από την εμπορική ανάπτυξη. Αυτό καθιστά σχεδόν ανέφικτη την ικανοποίηση των καθημερινών αναγκών του νοικοκυριού σε μία απόσταση που μπορεί να διανυθεί με τα πόδια και έτσι η εξάρτηση από το αυτοκίνητο γίνεται ακόμα μεγαλύτερη. Μεγάλα malls ανοικτού και κλειστού τύπου αναπτύσσονται έξω από τα προάστια, αντί της κλασικών εμπορικών περιοχών στα κέντρα των πόλεων. Επίσης, το τοπικό οδικό δίκτυο των προαστίων καταλήγει σε δρόμους με μεγαλύτερη οικιστική πυκνότητα και στη συνέχεια σε μεγαλύτερες συλλεκτικές οδούς, ακολουθώντας την ιεράρχηση του οδικού δικτύου.

Για τα αμερικανικά προάστια κυριαρχεί ακόμα και σήμερα ένας μύθος ως προς την ομοιομορφία, την μονοτονία και την πραότητα που αποπνέουν. Τουλάχιστον σε κοινωνικούς όρους, υπάρχει μία αυξανόμενη πεποίθηση πως τα προάστια παρουσιάζουν μια κοινωνική ποικιλομορφία.¹⁰³ Αυτό μπορεί να ερμηνευτεί και από το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια τα προάστια συγκεντρώνουν όλο και περισσότερους ανθρώπους που ανήκουν σε φυλετικές και μειονοτικές ομάδες, καθώς αυτοί εκπαιδεύονται καλύτερα, γίνονται πιο ευκατάστατοι και αναζητούν και αυτοί μία θέση στα προάστια.¹⁰⁴ Αντίθετα, η πεποίθηση ως προς την ίδια και επαναλαμβανόμενη μορφή των αμερικανικών προαστίων έχει βαθιά ριζωθεί στις συνειδήσεις των Αμερικάνων, αλλά και όσων μελετούν τα προάστια, με αποτέλεσμα να είναι ελάχιστοι ακόμα και σήμερα που να την αμφισβητούν.

¹⁰³ Harris R. κ.α., 2004 (σελ. 17)

¹⁰⁴ Λήμμα "Suburb" στην ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια Wikipedia (<http://en.wikipedia.org/wiki/Suburb>)



Εικόνα 7.2: Πρόσφατη οργανωμένη προαστιακή ανάπτυξη στο San Jose της Καλιφόρνια

Αυτή η μορφή έχει να κάνει με το πρότυπο μίας άνετης, συνήθως διώροφης κατοικίας, με κήπο στο μπροστινό μέρος και πολλές φορές γκαράζ, που στεγάζει μία οικογένεια. Η αρχιτεκτονική μορφή αυτών των κατοικιών διαφέρει ανάλογα με την περιοχή που βρίσκονται, την οικονομική δυνατότητα των ιδιοκτητών τους, την περίοδο που κατασκευάστηκαν και το αρχιτεκτονικό ρεύμα που επικρατούσε εκείνη την περίοδο.

7.3 ΤΟ ΠΡΟΑΣΤΙΟ LEVITTOWN

Ιδιαίτερη αναφορά στο προάστιο του Levittown γίνεται σε πάρα πολλές μελέτες που αφορούν στην αμερικανική προαστιοποίηση. Και αυτό διότι αποτελεί το πρώτο οργανωμένα και μαζικά παραγόμενο προάστιο και θεωρείται αρχέτυπο των μεταπολεμικών προαστίων στις Ηνωμένες Πολιτείες.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Λήμμα "Levittown, New York" στην ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Levittown,_New_York)

Ο Abraham Levitt με την εταιρία του Levitt & Sons, Inc κατασκεύασε το διάστημα 1947 έως 1951 μία οργανωμένη και φυλετικά διαχωρισμένη κοινότητα κοντά στο Long Island της Νέας Υόρκης, 25 μίλια ανατολικά του κέντρου του Manhattan. Ο οικισμός αυτός υπήρξε ιδιαίτερα ελκυστικός σε νέες οικογένειες που σχηματίστηκαν κατά την διάρκεια και μετά το τέλος του πολέμου. Η εταιρία αυτή κατασκεύασε πάνω από 140.000 κατοικίες, όχι μόνο στο Levittown αλλά αργότερα και στην Philadelphia, το New Jersey και την Florida, μετατρέποντας το εγχείρημα αυτό σε μία μεγάλων διαστάσεων κατασκευαστική βιομηχανία.¹⁰⁶ Η διαδικασία κατασκευής αυτοματοποιήθηκε τεχνικά σε πολύ μεγάλο βαθμό με αποτέλεσμα ο χρόνος και το κόστος κατασκευής να ελαττώνεται σημαντικά.



**Εικόνα 7.3: Αεροφωτογραφία του Levittown στα πρώτα στάδια ανάπτυξης του (1948)
(Πηγή: Life Magazine, Aerial View of Levittown, June 1948)**

Ένα τυπικό σπίτι στο Levittown έχει εμβαδό κατά μέσο όρο 106 τετραγωνικά μέτρα και περιλαμβάνει ένα ευρύχωρο καθιστικό με τζάκι, ένα μπάνιο και δύο υπνοδωμάτια. Η κουζίνα σκοπίμως τοποθετείται στο μπροστινό μέρος του σπιτιού, δίπλα στην είσοδο, ώστε οι μητέρες να έχουν καλύτερη εποπτεία των παιδιών στη μπροστινή αυλή ενώ κάνουν τις δουλειές τους. Παράλληλα, υπήρχε η δυνατότητα

¹⁰⁶ Jackson K., 1987 (σελ. 234)

εύκολης επέκτασης στον χώρο της ημιτελούς σοφίτας, αλλά και έξω στην αυλή. Οι δρόμοι του οικισμού ήταν καμπυλόγραμμοι και οδηγούσαν σε μεγαλύτερες περιφερειακές οδικές αρτηρίες, ενώ η μορφή της πόλης θύμιζε πάρκο ή κήπο. Βασικές υποδομές, όπως πράσινο, σχολεία, παιδικές χαρές, εκκλησίες, εμπορικά κέντρα, ιδιωτικά τηλέφωνα κ.α. δεν υπήρχαν αρχικά και άρχισαν να αναπτύσσονται παράλληλα με τον οικισμό.



Εικόνα 7.4: Τυπικές κατοικίες στο Levittown (Πηγή: <http://www.levittowners.com>)

Στο Levittown κατασκευάστηκαν πάνω από 17.400 σπίτια που στέγασαν περίπου 82.000 κατοίκους και για αυτό τον λόγο ήταν η μεγαλύτερη στεγαστική ανάπτυξη που έγινε ποτέ από έναν και μόνο κατασκευαστή. Η άγρια και ακατέργαστη μορφή του φυσικού τοπίου δεν πτόησε τους υποψήφιους αγοραστές, που ήξεραν ότι τα δέντρα και το χορτάρι θα φυτρώσουν γρήγορα. Επίσης είχαν την διαβεβαίωση του κατασκευαστή ότι το δικό τους σπίτι θα διαμορφωνόταν διαφορετικά εσωτερικά και εξωτερικά από τα υπόλοιπα.¹⁰⁷ Τα σπίτια αυτά ικανοποιούσαν την πραγματοποίηση του αμερικάνικου ονείρου για τις μεσαίες τάξεις μέσω της ικανοποίησης του προαστιακού μύθου, στην χαμηλότερη δυνατή τιμή της αγοράς, και για αυτό τον λόγο έγιναν ανάρπαστα.

¹⁰⁷ <http://tigger.uic.edu/~pbhales/Levittown.html>

Όμως οι ταξικές και κυρίως φυλετικές διακρίσεις που προωθούσε το προάστιο του Levittown ήταν ξεκάθαρες και συνεπείς και με τις κυβερνητικές πολιτικές της εποχής. Η Federal Housing Association, η κρατική εταιρία που ασχολούταν με τη στέγαση των Αμερικανών, προσέφερε δάνεια και άλλου είδους διευκολύνσεις μόνο σε μη μικτές φυλετικά οικιστικές αναπτύξεις. Παράλληλα, το συμβόλαιο που υπέγραφαν οι αγοραστές, τους δέσμευε με τον όρο ότι η ιδιοκτησία δεν θα χρησιμοποιηθεί από άτομα άλλα από εκείνα της καυκάσιας φυλής.¹⁰⁸

Συνοψίζοντας, το Levittown σε γενικές γραμμές δεν απογοήτευσε αυτούς που απέκτησαν κατοικία εκεί και τους έδωσε την ευκαιρία να ζήσουν σε ένα άνετο και ήσυχο περιβάλλον μακριά από τα προβλήματα της πόλης, ιδανικό για τη στέγαση μιας οικογένειας με παιδιά. Παρόλα αυτά το προάστιο αυτό, και όσα όμοιά του ακολούθησαν σε ολόκληρη την χώρα, στερούνταν μικτών χρήσεων, κοινωνικής και φυλετικής ποικιλομορφίας, αλλά και ποικιλίας στην αρχιτεκτονική των κατοικιών, που ήταν σχεδόν πανομοιότυπες, τοποθετημένες πάνω σε πανομοιότυπα κομμάτια γης. Ακόμα και το πλέγμα των δρόμων δεν είχε καμία μεταβολή στη διάταξη και στο πλάτος, αποπνέοντας μια μονοτονία.¹⁰⁹ Η προαστιακή κουλτούρα όμως που δημιουργήθηκε ήταν πρωτοφανής για τα αμερικανικά, αλλά και τα παγκόσμια δεδομένα.

¹⁰⁸ Λήμμα "Levittown, New York" στην ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Levittown,_New_York)

¹⁰⁹ Flynn M., 2006 (σελ. 30)

8. Η ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

8.1 ΟΙ ΑΠΑΡΧΕΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

Ανατρέχοντας πίσω στον χρόνο, ήδη από το 1800, η μητροπολιτική περιοχή του Λονδίνου είχε ξεπεράσει σε μέγεθος και δύναμη το Παρίσι και είχε εξελιχθεί σε μία ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη πόλη με 1,1 εκατομμύρια κατοίκους. Η κατοικία και η εργασία ήταν αδιαχώριστες μέσα στον αστικό χώρο. Δημόσια κτήρια, ξενοδοχεία, εκκλησίες, βιοτεχνικές εγκαταστάσεις, γραφεία, καταστήματα και σπίτια ήταν διασκορπισμένα μέσα στην πόλη και πολλές φορές στεγάζονταν ακόμα και στα ίδια κτήρια. Με την ταχύτατη βιομηχανοποίηση που ακολούθησε, αναδείχθηκε στα αστικά κέντρα των ευρωπαϊκών πόλεων μία μεσαία τάξη που αποκτούσε όλο και περισσότερο χρήμα και δύναμη. Αυτή η τάξη ασφυκτιούσε μέσα στις πόλεις από την έλλειψη χώρου και τα πολλά προβλήματα που είχαν δημιουργηθεί.¹¹⁰

Άρχισαν τότε τα προάστια των μεγαλύτερων πόλεων της Αγγλίας, όπως το Λονδίνο και το Μάντσεστερ, να κατοικούνται από εκείνους που είχαν την οικονομική δυνατότητα να πηγαينوέρχονται κάθε μέρα στην εργασία τους, καθώς τότε τα προάστια αποτελούσαν μόνο τόπο κατοικίας και δεν συγκέντρωναν άλλες χρήσεις. Στο τέλος του 19^{ου} αιώνα, η επέκταση του σιδηροδρόμου προς τα προάστια και η ανάπτυξη του μετρό στο κέντρο του Λονδίνου, οδήγησαν νέες ακόμα πιο απομακρυσμένες περιοχές στα προάστια να είναι άμεσα προσβάσιμες. Δεν συνέβη όμως το ίδιο και στο Παρίσι, όπου ο σιδηρόδρομος δεν έβγαινε έξω από τα όρια της πόλης, αλλά και στο Βερολίνο όπου η ανάπτυξη του υπόγειου σιδηρόδρομου αντιμετώπισε νομικά προβλήματα και άρνηση.

Εξάλλου οι προτίμηση των Γάλλων ως προς την χωροθέτηση της κατοικίας τους δεν ξέφευγε πολύ έξω από την πόλη. Η ανώτερη γαλλική τάξη προτιμούσε να μένει μέσα στον πυρήνα της πόλης παρόλα τα προβλήματα που υπήρχαν. Το ιδανικό για αυτούς ήταν ένα διαμέρισμα σε ένα μεγάλο κτήριο πάνω σε μία πολυσύχναστη λεωφόρο (boulevard) του κέντρου. Οι φτωχοί αναγκάστηκαν να φύγουν και πολλές φορές εκδιώχθηκαν με την συμβολή και της πολιτείας στα περιχώρα της πόλης. Έτσι, η εργατική τάξη συγκεντρώθηκε στα γραφικά προάστια του Παρισιού και άλλων μεγάλων πόλεων, εκεί που υπό άλλες συνθήκες και υπό την κουλτούρα των Αγγλων θα μπορούσαν να αναπτυχθούν εύρωστα προάστια. Ο αστικός σχεδιασμός

¹¹⁰ Couch C. κ.α., 2007 (σελ. 6-7)

σε αυτή την περίπτωση κατάφερε ό,τι σε άλλες πόλεις (κυρίως του ευρωπαϊκού Νότου) συνέβη αυθόρμητα: ο αποκλεισμός των φτωχών στην περιφέρεια της πόλης.



Εικόνα 8.1: Κλασική λεωφόρος διπλής κατεύθυνσης (boulevard) στο κέντρο του Παρισιού (Πηγή: <http://buildthecity.wordpress.com/2010/12/19/build-the-city-multiway-boulevards/>)

Το παράδειγμα των γαλλικών πόλεων ενέπνευσε και άλλες ευρωπαϊκές πόλεις όπως το Βερολίνο, η Στοκχόλμη, η Βιέννη και η Πράγα. Μέσα σε λίγες μόλις δεκαετίες δημιούργησαν την κλασική μέχρι σήμερα μορφή τους με μεγάλα μνημειώδη κτήρια στα κέντρα των πόλεων, που στεγάζουν την πλειοψηφία των κατοίκων.¹¹¹

Η ουσιαστική έκρηξη της προαστιοποίησης στην ηπειρωτική κυρίως Ευρώπη, επήλθε μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Ουσιαστικά το ποσοστό του πληθυσμού που ζούσε στην περιφέρεια των πόλεων αυξήθηκε την δεκαετία του 1960, αφού είχε ήδη χάσει έδαφος στα κέντρα των πόλεων την προηγούμενη δεκαετία, ενώ στο πρώτο μισό της δεκαετίας του 1970 η αύξηση ήταν πολύ μεγαλύτερη. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με την Αγγλία, όπου τα προάστια αναπτύσσονταν ήδη από τα πρώτα χρόνια μετά τον πόλεμο και με την δυτική και νότια Ευρώπη (Βέλγιο, Γαλλία,

¹¹¹ Couch C. κ.α., 2007 (σελ. 11-13)

Ιταλία, Ολλανδία και Ισπανία), όπου η ανάπτυξη ξεκίνησε αργότερα, μετά το 1970.¹¹²

8.2 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ

Τα ευρωπαϊκά προάστια, όπως έγινε σαφές και παραπάνω, διακρίνονται για τις διαφορετικές περιόδους ανάπτυξης τους αλλά και για την ποικιλομορφία τους, όχι μόνο ανάμεσα σε διαφορετικές χώρες και προαστιακές κουλτούρες, αλλά και μεταξύ τους μέσα στην ίδια χώρα. Αξίζει να γίνει αναφορά σε κάποιες περιπτώσεις προαστίων για να δοθεί μία πιο ολοκληρωμένη εικόνα για το προαστιακό φαινόμενο στην Ευρώπη και να αναζητηθούν στη συνέχεια τυχόν διαφορές με την Αμερική.

Ξεκινώντας από το **Παρίσι**, φαίνεται πως το μαζικό κύμα προαστιοποίησης που ξεκίνησε στις αρχές του 1970 οδήγησε σε σημαντικές μειώσεις πληθυσμού και πυκνοτήτων στο κέντρο και τα εσωτερικά προάστια, ενώ τα εξωτερικά προάστια και οι πέρα από αυτά οικισμοί γνώρισαν αξιοσημείωτη αύξηση. Είναι χαρακτηριστικό πως κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90, η πόλη του Παρισιού έχασε 200.000 θέσεις εργασίας, ενώ ο εξωτερικός προαστιακός δακτύλιος κέρδισε 160.000. Μετά το 1999, πάνω από 10.000.000 παριζιάνοι (περίπου τα τρία τέταρτα του πληθυσμού της πόλης) δεν ζούσαν μέσα στην ίδια την πόλη, αλλά σε προαστιακές κυρίως περιοχές.¹¹³

Η ποικιλία προαστιακών μορφών στην ευρύτερη περιοχή του Παρισιού φαίνεται από την ύπαρξη διαφορετικών κοινωνικών ομάδων που κατοικούν σε αυτά και έχουν διαμορφώσει τα λεγόμενα banlieus.¹¹⁴ Στα βορειοδυτικά και βορειοανατολικά προάστια βρίσκονται ακόμα θύλακες της πρώην εργατικής τάξης και της βιομηχανικής ζώνης και κατοικούν κυρίως άτομα χαμηλού εισοδήματος. Εκεί μάλιστα, λόγω των σοβαρών κοινωνικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν, είχαν εκδηλωθεί πριν μερικά χρόνια αναταραχές που είχαν δει σε μεγάλο βαθμό το φως της δημοσιότητας. Στα δυτικά, ο πληθυσμός είναι κυρίως μεσοαστικός και σε κάποιες περιοχές ιδιαίτερα εύπορος, ενώ τα νοτιοανατολικά προάστια είναι

¹¹² Paddison R., 2001 (σελ. 150)

¹¹³ Μπακαλάκος Γ., 2011 (σελ. 17-20)

¹¹⁴ Είναι η γαλλική λέξη που έχει επικρατήσει να χρησιμοποιείται και διεθνώς για τα προάστια μεγάλων πόλεων της Γαλλίας.

Λιγότερο ομοιογενή και παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις στην σύσταση των κατοίκων τους.¹¹⁵



Εικόνα 8.2: Μεγάλα κτίσματα κατοικίας στο φτωχό προάστιο Bobigny, έξω από το Παρίσι (Πηγή: <https://www.flickr.com/photos/nicolasoran/4229076515/>)

Η ευρύτερη περιφέρεια του Παρισιού, που ονομάζεται Ile-de-France, είναι η πιο πλούσια, πυκνοκατοικημένη και πολυσυλλεκτική από τις 27 περιφέρειες της Γαλλίας. Περιλαμβάνει περιοχές μονοκατοικίας, εμπορικά κέντρα, τεράστια κέντρα ψυχαγωγίας, τεχνολογικά και βιομηχανικά πάρκα, αυτοκινητόδρομους και άλλα στοιχεία που θυμίζουν σε κάποιες περιπτώσεις τα αμερικανικά προάστια.¹¹⁶ Δεν παύει όμως να είναι μία ετερογενής περιοχή που ένα μεγάλο κομμάτι της απαρτίζεται από προάστια ιδιαίτερα υψηλής πυκνότητας που απευθύνονται στα χαμηλά στρώματα και δημιουργήθηκαν μαζικά με κρατικές επιχορηγήσεις προκειμένου να καλυφθούν οι στεγαστικές ανάγκες που προέκυπταν.¹¹⁷

Στις **γερμανικές πόλεις**, στο μεγαλύτερο βαθμό οι νέοι προαστιακοί οικονομικοί πόλοι που αναπτύχθηκαν αποτελούνταν από ενιαία συγκροτήματα με εγκαταστάσεις μεγάλης κλίμακας για το εμπόριο, την ψυχαγωγία, τις υπηρεσίες, τις μεταφορές και την βιομηχανία. Σε γενικές γραμμές, περιελάμβαναν

¹¹⁵ Λήμμα "Banlieu" στην ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια Wikipedia (<http://en.wikipedia.org/wiki/Banlieue>)

¹¹⁶ Δημόπουλος Κ., 2010 (σελ. 291)

¹¹⁷ Patacchini E. κ.α., 2009 (σελ. 126)

εγκαταστάσεις που απαιτούν πολύ χώρο και εύκολη πρόσβαση στους οδηγούς. Χρησιμοποιώντας την Φρανκφούρτη σαν παράδειγμα, τα νέα αυτά προαστιακά κέντρα δεν ήταν κανονικές πόλεις και δεν βρίσκονταν στα περίχωρα της πόλης, αλλά αναδύονταν ανάμεσα στο υπάρχον αστικό δίκτυο.¹¹⁸ Παρόλα αυτά, σε περιοχές γύρω από πόλεις όπως το Βερολίνο, συναντάμε πολλές περιπτώσεις πυκνών προαστίων, που σχεδιάστηκαν εξ' αρχής και κατασκευάστηκαν για να καλύψουν στεγαστικές ανάγκες.¹¹⁹

Πηγαίνοντας προς τον ευρωπαϊκό Νότο, η διαδικασία προαστιοποίησης συντελέστηκε εκεί με πιο γρήγορους ρυθμούς σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη, όμως η τάξη μεγέθους ήταν μικρότερη. Έτσι οι προαστιακοί οικισμοί σε αυτή την περιοχή έχουν περισσότερες ομοιότητες με τα αμερικανικά προάστια.¹²⁰ Στη **Ρώμη**, στα πρώτα στάδια της μεταπολεμικής προαστιοποίησής της, κυρίως κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950, η φτωχή εργατική τάξη κινήθηκε προς την περιφέρεια της πόλης, σε κάποιες περιπτώσεις με οργανωμένη κρατική παρέμβαση. Παράλληλα, στα προάστια δημιουργήθηκαν οργανωμένες μεσοαστικές κοινότητες που ήταν συνεκτικές ως προς την σύσταση των κατοίκων τους.

Τις τελευταίες δεκαετίες στην πόλη της Ρώμης παρατηρείται μια διαφορετική προαστιακή ανάπτυξη. Μεγάλες, κυρίως ιδιωτικές οικιστικές μονάδες έχουν κατασκευαστεί με διαφορετικό τρόπο από την προηγούμενη μεταπολεμική εποχή επέκτασης και σκοπό έχουν μία πιο διάχυτη μορφή της πόλης βασισμένη στο πολυκεντρικό σύστημα. Αυτές οι μονάδες δεν στεγάζουν πλέον την εργατική τάξη και τα χαμηλά εισοδηματικά στρώματα, αλλά μία ανερχόμενη μεσαία τάξη που επιλέγει να δείξει το κοινωνικό στάτους και την εσωστρέφειά της. Ακόμα και όταν αυτοί οι νέοι οικισμοί συνδυάζονται με προσπάθειες υβριδικής κοινωνικής στέγασης (για παράδειγμα μέσω της κατασκευής προσιτών πολυκατοικιών), δεν καταφέρνουν να πετύχουν την κοινωνική μίξη και ποικιλομορφία, όπως συμβαίνει στον παραδοσιακό αστικό πυρήνα των ιταλικών πόλεων.¹²¹

¹¹⁸ Bontje M., 2005 (σελ. 319)

¹¹⁹ Δημόπουλος Κ., 2010 (σελ. 292)

¹²⁰ Μπακαλάκος Γ., 2011 (σελ. 21)

¹²¹ Clapson M. κ.α., 2010 (σελ. 132-133)



Εικόνα 8.3: Η νεοαναγειρόμενη περιοχή New Ponte di Nona στα προάστια της Ρώμης (Πηγή: <http://romaestroma.it/news.php?default.0.644>)

Στη βόρεια Ευρώπη, και πιο συγκεκριμένα στη **Σουηδία**, το στεγαστικό πρόγραμμα «The Million Homes Programme» που εφαρμόστηκε την περίοδο 1965-1974, δημιούργησε περί το ένα εκατομμύριο καινούριες κατοικίες για να καλύψει το τεράστιο στεγαστικό κενό που αντιμετώπιζε η χώρα την εποχή εκείνη. Στην πλειοψηφία τους πρόκειται για μεγάλες κατασκευές φτιαγμένες από προκατασκευασμένα στοιχεία από σκυρόδεμα, γι' αυτό και οι περιοχές αυτές επικράτησε να ονομάζονται "concrete suburbs". Το φιλόδοξο αυτό πρόγραμμα βελτίωσε μεν την ποιότητα ζωής των Σουηδών και βοήθησε την εθνική οικονομία της Σουηδίας, δημιούργησε όμως και πολλά προβλήματα όπως υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος, ανασφάλεια και κοινωνική περιθωριοποίηση. Πολλές προσπάθειες αντιμετώπισης αυτών των προβλημάτων έχουν γίνει τις τελευταίες δεκαετίες, με ή χωρίς επιτυχία, όμως τα σουηδικά προάστια συνεχίζουν ακόμα και σήμερα να αποτελούν πεδίο σημαντικών προκλήσεων για τον αστικό σχεδιασμό.¹²²

¹²² Castell P., 2010 (σελ. 7-8, 12)



Εικόνα 8.4: Τρία παραδείγματα οικοδομικών προτύπων που κατασκευάστηκαν στα πλαίσια του The Million Homes Programme (Πηγή: Castell P., 2010, σελ. 8)

8.3 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Παρόλο που μπορούν να εντοπιστούν κάποιες ομοιότητες, όπως η έστω και καθυστερημένη, αλλά ανάλογη με τις Ηνωμένες Πολιτείες, μαζικοποίηση των ευκατάστατων και μεσοαστικών προαστίων μονοκατοικίας στην Ευρώπη,¹²³ η προαστιακή ανάπτυξη που παρατηρήθηκε στην Βόρεια Αμερική και σε μεγάλο βαθμό και στην Αγγλία διαφέρει σημαντικά από την ηπειρωτική Ευρώπη.

Η Αγγλο-Αμερικάνικη προαστιακή παράδοση διαφέρει από την ευρωπαϊκή ως προς τον ευρύτερο αστικό σχεδιασμό. Στις Ηνωμένες Πολιτείες το αστικό και προαστιακό τοπίο διαμορφώθηκε ως αποτέλεσμα του συνδυασμού ευρείας κατοχής και χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου, μεγάλων δημοσίων επενδύσεων στις οδικές υποδομές, περιορισμένων δημοσίων επενδύσεων στα κέντρα των πόλεων, της ύπαρξης μεγάλης ετερογένειας του πληθυσμού μέσα στις πόλεις, αλλά και τα χαμηλά θεσμικά και πολιτισμικά εμπόδια για την κινητικότητα των νοικοκυριών. Αντίθετα, η δυτική Ευρώπη έχει επενδύσει περισσότερο στις δημόσιες μεταφορές μέσα στην πόλη, ξοδεύοντας παράλληλα περισσότερους πόρους για την βελτίωση των υποδομών στις πόλεις στο πλαίσιο μίας κουλτούρας που περιορίζει τη κινητικότητα για την αναζήτηση καλύτερων συνθηκών. Εξάλλου οι ευρωπαϊκές πόλεις είναι περισσότερο ομογενείς ως προς τα χαρακτηριστικά του πληθυσμού τους. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι της Γερμανία της πήρε μέχρι το 1970 για να

¹²³ Δημόπουλος Κ., 2010 (σελ. 290)

φτάσει το ίδιο ποσοστό κατοχής αυτοκινήτου που οι Ηνωμένες Πολιτείες είχαν ήδη από το 1920.¹²⁴

Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις έχουν μεγάλες περιοχές στα κέντρα των πόλεων με κακές συνθήκες στέγασης και κοινωνικά αποκλεισμένους κατοίκους, αλλά σπάνια στην κλίμακα που αυτό συμβαίνει σε ορισμένες πόλεις των ΗΠΑ. Οι ευρωπαϊκές πόλεις συχνά περιβάλλονται από προάστια που συνεχώς επεκτείνονται, αλλά και πάλι σε μια διαφορετική βάση ως προς την κοινωνική τάξη των κατοίκων τους. Επίσης, τα ευρωπαϊκά προάστια σπάνια μπορούν να συγκριθούν στη κλίμακα, στην χαμηλή πυκνότητα και στην εξάρτηση από το αυτοκίνητο στον βαθμό που το συναντάμε σε πολλές πόλεις των ΗΠΑ. Επιπλέον, σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις βλέπουμε τα τελευταία χρόνια μια επιστροφή του πληθυσμού στο κέντρο, μέσω κυρίως του *gentrification* που εφαρμόζεται σε υποβαθμισμένες περιοχές και τις αναγεννά. Για τους λόγους αυτούς, η άναρχη δόμηση στην Ευρώπη προϋποθέτει έναν διαφορετικό ορισμό και διαφορετικές θεωρητικές προσεγγίσεις των αιτίων και των συνεπειών της αστικής διάχυσης και της προαστιοποίησης από εκείνες που αναπτύχθηκαν για να εξηγήσουν την αστική εξάπλωση στη Βόρεια Αμερική.¹²⁵ Εξάλλου, η μελέτη και η σπουδή της προαστιοποίησης στην Ευρώπη είναι πολύ λιγότερη και πολύ πιο πρόσφατη από την αντίστοιχη στις ΗΠΑ, παρόλο που αποτελεί ένα πολύ σημαντικό πεδίο μελέτης για την βιωσιμότητα των πόλεων.

¹²⁴ Nechyba T. κ.α., 2004 (σελ. 185)

¹²⁵ Couch C. κ.α., 2007 (σελ. 16)

9. Η ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΝ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΟ ΚΟΣΜΟ

9.1 ΓΕΝΙΚΑ

Ο ρυθμός της αστικής ανάπτυξης είναι πρωτοφανής στην παγκόσμια ιστορία σε χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου και κυρίως στην Ασία, την Αφρική και την Λατινική Αμερική. Αυτό μπορεί να ερμηνευτεί κυρίως από την άνευ προηγουμένου πληθυσμιακή έκρηξη που παρατηρείται στις περιοχές αυτές σαν συνάρτηση της διαφοράς μεταξύ μείωσης της θνησιμότητας και της υψηλής γεννητικότητας, που έτσι κι αλλιώς βρισκόταν σε υψηλά επίπεδα.¹²⁶ Αν και ιστορικά οι περισσότεροι από τους μεγαλύτερους αστικούς οικισμούς εντοπίζονταν στην Ευρώπη, σήμερα οι χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου την ανταγωνίζονται επιτυχώς, καθώς κάθε μητρόπολη σε αυτές τις χώρες μεγαλώνει σε μέγεθος σε πιο γρήγορους ρυθμούς από ότι σε πληθυσμό. Αυτή η έκρηξη δεν θα μπορούσε να μην επηρεάσει άμεσα και τις προαστιακές περιοχές αυτών των μητροπόλεων. Παρόλα αυτά, μέχρι πρόσφατα, η έρευνα για τις προαστιακές περιοχές και την προαστιοποίηση εν γένει στον αναπτυσσόμενο κόσμο ήταν πολύ περιορισμένη.

Οι μητροπολιτικές περιοχές επεκτείνονται συνεχώς ως συνέπεια της συνεχιζόμενης αύξησης του πληθυσμού, ιδιαίτερα στις μεγάλες αναπτυσσόμενες οικονομίες της Βραζιλίας, της Κίνας και της Ινδίας, αλλά και στις αναδυόμενες – αν και μικρότερες – μετα-αποικιακές χώρες της Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής. Η προαστιοποίηση σε αυτές τις χώρες είναι μαζική, γρήγορη και παρουσιάζει πολλές διαφοροποιήσεις. Το φάσμα της σήμερα περιλαμβάνει τις παραγκουπόλεις (slums) των φτωχών, ένα μεγάλο εύρος προαστίων που διαφέρουν σημαντικά σε πυκνότητα και απόσταση από τα κέντρα των πόλεων και τις κλειστές κοινότητες των πλουσίων (gated communities).¹²⁷

Επομένως, ένα μείζον θέμα για την προαστιοποίηση στον αναπτυσσόμενο κόσμο είναι το ποια χωρική μορφή θα λάβει στο μέλλον. Σε πολλές προαστιακές περιοχές στις αναπτυσσόμενες κοινωνίες συναντά κανείς νέες γειτονίες που είναι παρόμοιες με αυτές που στεγάζουν οικογένειες της ευημερούσας εργατικής και μεσαίας τάξης στις Ηνωμένες Πολιτείες. Πράγματι, μία από τις ουσιαστικότερες αιτίες της προαστιοποίησης στον ανεπτυγμένο κόσμο ήταν ο μαζικός πλούτος που πέτυχαν κάποιοι άνθρωποι. Και καθώς γίνονταν πλουσιότεροι, απαίτησαν περισσότερη

¹²⁶ Poston D. κ.α., 2005 (σελ. 82)

¹²⁷ Hutchison R., 2010 (σελ. 783)

ιδιωτικότητα και άνεση χώρου. Μόνο λίγοι μπορούσαν να τα έχουν αυτά στα κέντρα των πόλεων. Οι υπόλοιποι κινήθηκαν μαζικά προς τα προάστια. Η ίδια διαδικασία συμβαίνει τώρα και στον αναπτυσσόμενο κόσμο, αλλά πολύ πιο γρήγορα και αυτό ισχύει μόνο για την αναδυόμενη μεσαία τάξη.¹²⁸ Από την άλλη πλευρά, πολλά άτομα χαμηλού εισοδήματος δεν έχουν τους πόρους για να αποκτήσουν “ωραία” σπίτια και κλίνουν προς την μη ανεπτυγμένη γη στα προάστια, την οποία καταλαμβάνουν με ελάχιστο ή και καθόλου κόστος και κατασκευάζουν εκεί φτηνές κατοικίες με τις διαθέσιμες φτηνές πρώτες ύλες.

Στις αναπτυσσόμενες χώρες παρατηρείται μεγάλη ανισοκατανομή των εισοδημάτων, με μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού να βρίσκεται στην φτώχεια. Ως συνέπεια, και η γη, ανεξάρτητα από το αν είναι προαστιακή, είναι το ίδιο ανισοκατανομημένη, με αποτέλεσμα μικρό ποσοστό του πληθυσμού να ζει σε μεγάλο ποσοστό έκτασης γης.

Η προαστιοποίηση ενθαρρύνεται σε πολλές αναπτυσσόμενες κοινωνίες από παράγοντες που δεν είναι τόσο σημαντικοί σε ανεπτυγμένες κοινωνίες. Εξαιτίας της εκρηκτικής πληθυσμιακής ανάπτυξης, πολλοί αστικοί πληθυσμοί στερούνται χώρου στις κεντρικές περιοχές για νέες δραστηριότητες, όπως η κατασκευή προϊόντων για ξένες εταιρίες. Αυτές οι δραστηριότητες αναγκάστηκαν, ως εκ τούτου να μετεγκατασταθούν στα προάστια. Οι υπάλληλοι τους επομένως συναθροίζονται σε προαστιακές περιοχές, ώστε να είναι κοντά στον χώρο εργασίας τους.¹²⁹ Επομένως, η φυγή του πληθυσμού προς τα “έξω” καθοδηγείται κυρίως από την βιομηχανία και ο προαστιακός χώρος στις περισσότερες περιπτώσεις έχει καλυφθεί από τις χαμηλότερες κοινωνικές τάξεις, δημιουργώντας πολλές φορές παραγκουπόλεις, με αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη δημιουργία αυθαίρετων οικισμών στις παρυφές των πόλεων.

Σήμερα, σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες οι αστικοί και προαστιακοί πληθυσμοί εκτοπίζονται από τις εστίες τους και επανεγκαθίστανται για να δημιουργηθεί χώρος για νέα εμπορική ανάπτυξη, όπως για παράδειγμα στην Βομβάη της Ινδίας, αλλά και την στέγαση της μεσαίας τάξης, όπως στην Μανίλα των Φιλιππίνων. Ταυτόχρονα, στην Κίνα εφαρμόζονται στεγαστικά προγράμματα μεγάλης κλίμακας για τους φτωχούς που σκοπό έχουν την εκκαθάριση των παραγκουπόλεων, ενώ παράλληλα ξαναγεννιούνται τα Αγγλο-Αμερικανικά προηγούμενα, όπως οι

¹²⁸ The transformation of cities: A suburban world, Άρθρο στο: <http://www.economist.com/news/leaders/21635486-emerging-world-becoming-suburban-its-leaders-should-welcome-avoid-wests>

¹²⁹ Poston D. κ.α., 2005 (σελ. 83)

κηπουπόλεις και τα προάστια – κήποι, λαμβάνοντας όμως καινούριες πολιτισμικές και χωρικές μορφές. Η κλίμακα μάλιστα με την οποία πραγματοποιούνται αυτά τα εγχειρήματα είναι πολύ μεγάλη και δεν την συναντά κανείς ιστορικά σε αντίστοιχες δράσεις στον ανεπτυγμένο κόσμο.¹³⁰

9.2 ΚΙΝΑ

Για αιώνες, η κινεζική πόλη ήταν συμπαγής και πυκνή. Η μετάβαση προς την υπαίθρο ήταν απότομη και ξεκάθαρη και γινόταν διαμέσου του τείχους της πόλης. Το τείχος αυτό σήμαινε το τέλος της αστικής περιοχής και την αρχή της αγροτικής. Το σύστημα καταγραφής των οικογενειών μιας περιοχής, όπου κάποιος ήταν καταχωρημένος είτε ως κάτοικος της πόλης είτε της υπαίθρου, ενισχύει αυτή την έννοια της διχοτόμησης. Και αυτή η διχοτόμηση δεν ήταν άπλα χωρική και συμβολική, αλλά ουσιαστική και προστάτευε την αγορά της πόλης και την οικονομική ευημερία των κατοίκων της. Επομένως, είναι προφανές πως η παραδοσιακή κινεζική πόλη χαρακτηριζόταν από μία εσωστρέφεια.¹³¹



Εικόνα 9.1: Η Απαγορευμένη Πόλη στο Πεκίνο, περιβαλλόμενη από τείχη (Πηγή: <http://www.agentchina.org>)

¹³⁰ Clapson M. κ.α., 2010 (σελ. 3)

¹³¹ Cyr I., 2013 (σελ. 119)

Κατά τα τελευταία 30 χρόνια, στην Κίνα έχει συντελεστεί η πιο γρήγορη και μαζική διαδικασία αστικοποίησης στην ανθρώπινη ιστορία. Γι' αυτό το λόγο, αξίζει ιδιαίτερης προσοχής, ανεξάρτητα από το αν εμφανίζει ομοιότητες και διαφορές με άλλες περιοχές στον κόσμο. Ο μετασχηματισμός κυρίως του Πεκίνου και της Σανγκάης έχει λάβει την μεγαλύτερη προσοχή, αν και η αστικοποίηση έχει εμφανιστεί σε ολόκληρη την χώρα.

Ανάλογες διαστάσεις έχει πάρει και η προαστιοποίηση στη χώρα. Σε αντίθεση με τις περισσότερες ανεπτυγμένες χώρες, όπου η προαστιοποίηση προηγήθηκε της χωροθέτησης της βιομηχανίας εκτός πόλης, στην Κίνα έγινε με την αντίθετη σειρά, αφού εκεί η προαστιοποίηση εμφανίστηκε σαν μια διαδικασία καθοδηγούμενη από την βιομηχανία. Οι προαστιακές περιοχές στην Κίνα έχουν καταστεί πλέον αστικοποιημένες σε μεγάλο βαθμό.¹³² Το 1980 ξεκίνησαν μεταρρυθμίσεις για να ενθαρρυνθεί η ιδιωτική στέγη, ανατρέποντας την σοσιαλιστική παράδοση της δημόσιας στέγασης κατά την προηγούμενη εποχή του Μάο. Το 1988 άρχισε να ιδιωτικοποιείται η αγορά ακινήτων και πλέον οι κάτοικοι των αστικών κέντρων μπορούσαν να επιλέξουν ανάμεσα σε ιδιωτική και δημόσια στέγαση, καθώς και τον τόπο εγκατάστασής τους. Έτσι, ενώ τα οικιστικά πρότυπα της προηγούμενης περιόδου ήταν ομοιογενή, άρχισαν να φαίνονται διαφοροποιήσεις στην ποιότητα και το μέγεθος των νέων κατοικιών.

Το νέο, καλύτερης ποιότητας στεγαστικό προϊόν έγινε περιζήτητο από τις πιο ευκατάστατες οικογένειες και ξέφυγε από τα κέντρα των πόλεων, αναζητώντας πιο απομακρυσμένες επιλογές εγκατάστασης. Από τότε και μετά, η προαστιακή ανάπτυξη εκτοξεύθηκε στα ύψη. Μεταξύ 1980 και 1990, το 77% των νέων οικιστικών μονάδων που κατασκευάστηκαν βρίσκονταν σε προαστιακές περιοχές. Τα προάστια του Πεκίνου απέκτησαν 1,7 εκατομμύρια κατοίκους. Ο ρυθμός αυτός αυξήθηκε δραματικά τα επόμενα δέκα χρόνια και ο αριθμός έφτασε τα 3 εκατομμύρια. Παράλληλα, το κέντρο της πόλης έχασε εκατοντάδες χιλιάδες κατοίκους, οι περισσότεροι εκ των οποίων εκτοπίστηκαν από τις εστίες τους, αφήνοντας χώρο για νέες κεντρικές επιχειρηματικές περιοχές, εμπορικά κέντρα και πολυτελείς κατοικίες.¹³³

¹³² Simon D., 2008 (σελ. 174)

¹³³ Campanella T., 2008 (σελ. 190)

Στην Κίνα, όπως περιγράφηκε παραπάνω, οι μηχανισμοί που οδήγησαν στην προαστιοποίηση είναι εγγενώς διαφορετικοί από εκείνους του Δυτικού κόσμου. Παρόλα αυτά, η δημιουργία των μοντέρνων κινεζικών προαστίων – αυτών που προορίζονται κυρίως για την ανερχόμενη μεσαία τάξη – μιμείται σε μεγάλο βαθμό τις εικόνες της προαστιακής ουτοπίας της Δύσης. Προάστια γεμάτα με άνετα και όμορφα σπίτια ξεφυτρώνουν με πρωτοφανή ταχύτητα σε όλη την χώρα. Η εικονογραφία που χρησιμοποιούν οι εργολάβοι για να πουλήσουν αυτό το νέο προϊόν βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στα Δυτικά πρότυπα.¹³⁴ Πέραν όμως από τις εύρωστες περιοχές, σε άλλα κινεζικά προάστια μπορεί κανείς να συναντήσει πολυώροφα κτίρια πολυκατοικιών, σοσιαλιστικά χωριά της εργατικής τάξης (κατάλοιπα της εποχής του Μάο), γκέτο μεταναστών και πολλούς άλλους διαφορετικούς τύπους οικισμών, όπως νέες κεντρικές επιχειρηματικές περιοχές (CBDs), πανεπιστημιούπολεις και πόλεις-δορυφόρους.¹³⁵

Πάντως, στην Κίνα σε αντίθεση με τη Δύση και κυρίως τις Η.Π.Α., η οικιστική προαστιακή ανάπτυξη και η προαστιοποίηση της εργασίας λαμβάνουν χώρα σχεδόν ταυτόχρονα, καθώς η Κίνα ποτέ δεν γνώρισε τη δημιουργία προαστίων – υπνουπόλεων, οι κάτοικοι των οποίων μετακινούνται κάθε μέρα στην εργασία τους που βρίσκεται στο κέντρο της γειτονικής πόλης. Επίσης, στα κινεζικά προάστια δεν παρατηρείται τόσο έντονα ο ταξικός διαχωρισμός σε σχέση με τους κατοίκους της πόλης, όπως συμβαίνει σε πολλές χώρες του Δυτικού κόσμου. Τέλος, παρόλο που η κινεζική προαστιοποίηση δεν περιλαμβάνει μειονοτικές και μεταναστευτικές κοινωνικές διαφοροποιήσεις μεταξύ πόλης και προαστίων, περιλαμβάνει έναν ραγδαία αυξανόμενο πληθυσμό ανθρώπων που έχουν μεταναστεύσει σε όλη την επαρχία ή από αγροτικές σε αστικές περιοχές και στεγάζονται δυσανάλογα στα προάστια, όχι γιατί τους προσφέρει καλύτερες συνθήκες στέγασης, αλλά γιατί δεν τους επιτρέπεται να εγκατασταθούν σε πιο κεντρικές αστικές περιοχές.¹³⁶

¹³⁴ Cyr I., 2013 (σελ. 118-119)

¹³⁵ Clapson M. κ.α., 2010 (σελ. 348)

¹³⁶ Zhou Y. κ.α., 2005 (σελ. 17-19)

9.3 ΛΑΤΙΝΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ

Παραδοσιακά, οι πόλεις της Λατινικής Αμερικής ήταν ταξικά διαχωρισμένες. Όσο πιο πολύ πλησίαζε κάποιος στο κέντρο των πόλεων, τόσο πιο πολύ ανέβαινε η εισοδηματική τάξη των κατοίκων και οι πόλεις ήταν ουσιαστικά συμπαγείς. Η κινητικότητα προς τα προάστια ξεκίνησε από την δεκαετία του 1930, χωρίς όμως να έχει την μορφή μόνιμης εγκατάστασης. Τις επόμενες δεκαετίες και με την ανάπτυξη των μεταφορών, η μόνιμη εγκατάσταση στα προάστια αυξήθηκε δραματικά, ειδικά από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 και μετά.

Πάντως ο ίδιος ταξικός διαχωρισμός παρατηρούταν και στην προαστιακή ανάπτυξη. Κάποιες προαστιακές περιοχές ήταν κλειστές και φτιαγμένες για οικιστική χρήση μόνο από τους πλούσιους (gated communities), ενώ άλλες ήταν άτυποι οικισμοί και συγκεντρώσεις εργατικών κατοικιών για την χαμηλότερη εισοδηματικά τάξη. Αυτή η κοινωνική διαφοροποίηση είχε ξεκάθαρο χωρικό διαχωρισμό. Σήμερα όμως αυτό έχει αλλάξει σε μεγάλο βαθμό με την ανάπτυξη των κλειστών κοινοτήτων των πλουσίων, οι οποίες πολλές φορές βρίσκονται δίπλα στους φτωχούς οικισμούς και τις εστίες κοινωνικής στέγασης. Αυτή η αλλαγή έχει καταστήσει τα προάστια ως έναν χώρο περισσότερο ετερογενή, αλλά και πολύπλοκο.¹³⁷ Σε πολλές περιπτώσεις μάλιστα, αυτή η συνύπαρξη κάνει τις ταξικές διαφορές να φαίνονται πιο έντονα και να δημιουργούν μία εξαιρετικά άσχημη εικόνα.

¹³⁷ Clapson M. κ.α., 2010 (σελ. 274-276)



Εικόνα 9.2: Μία κλειστή κοινότητα πλουσίων (gated community) χωρίζεται από μια φτωχή συνοικία στο Σάο Πάολο της Βραζιλίας (Πηγή: <http://www.nextnature.net/2013/04/gated-communities-in-or-out/>)

Η Βραζιλία, είναι ένα τυπικό παράδειγμα προαστιοποίησης στην Λατινική Αμερική. Επίσης είναι η μεγαλύτερη και πλουσιότερη χώρα της Λατινικής Αμερικής και περιλαμβάνει δύο από τις μεγαλύτερες μητροπολιτικές περιοχές στον κόσμο: το Σάο Πάολο και το Ρίο ντε Τζανέιρο. Στα προάστια αυτών των πόλεων συναντούμε τις φαβέλες (favelas), οι οποίες είναι άτυπες γειτονιές που συγκεντρώνουν φτωχούς πληθυσμούς. Οι κάτοικοι των περιοχών αυτών δεν διαθέτουν δική τους γη και στοιβάζονται σε αυτοσχέδιες κατοικίες, κατασκευασμένες από φτηνά υλικά.¹³⁸ Ουσιαστικά οι φαβέλες αποτελούν την βραζιλιάνικη εκδοχή των παραγκουπόλεων που συναντάμε σε άλλες χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου.

Στα προάστια του Ρίο ντε Τζανέιρο οι περισσότεροι κάτοικοι είναι φτωχοί, αλλά κάθε προάστιο περιλαμβάνει και περιοχές σχετικής ευημερίας και σύγχρονες υποδομές. Κυβερνητικά προγράμματα στέγασης της δεκαετίας του 1960 προσπάθησαν να μεταφέρουν τους κατοίκους των φαβέλων του κέντρου και της βόρειας περιοχής στα προάστια, αλλά ο πληθυσμός αντιστάθηκε να μετακινηθεί από περιοχές που ήταν κοντά στον χώρο εργασίας τους. Τα προγράμματα από τότε έχουν επικεντρωθεί στην ανοικοδόμηση των φαβέλων. Παρόλα αυτά, τα

¹³⁸ Clapson M. κ.α., 2010 (σελ. 254)

αποτελέσματα είναι ελάχιστα για να ανακόψει την ανάπτυξη των προαστίων της βόρειας περιοχής.¹³⁹



Εικόνα 9.3: Φαβέλα στο Σάο Πάολο (Πηγή: Wikipedia)

Ένα από τα σημαντικότερα πρόβλημα στις περιοχές αυτές αλλά και στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή είναι η πολύ υψηλή εγκληματικότητα (από τις μεγαλύτερες στον κόσμο), αλλά και η εμπορία ναρκωτικών. Ο φόβος της βίας είναι καθοριστικός παράγοντας στη διαμόρφωση της ίδιας της αστικής (και κυρίως της προαστιακής) πραγματικότητας στο Ρίο.¹⁴⁰ Οι συγκρούσεις εντοπίζονται ανάμεσα στις φαβέλες και τις πιο εύρωστες περιοχές, αλλά και εντός των φτωχότερων περιοχών. Πολλές προσπάθειες έχουν γίνει κατά καιρούς για την καταστολή του φαινομένου, χωρίς όμως ιδιαίτερα αποτελέσματα.

¹³⁹ Encyclopedia Britannica (<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/504192/Rio-de-Janeiro/261381/Suburbs>)

¹⁴⁰ Clapson M. κ.α., 2010 (σελ. 254)

9.4 ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ

Σε αντίθεση με τις Ηνωμένες Πολιτείες όπου οι πληθυσμοί των μαύρων αναγκάζονταν να ζήσουν στις κεντρικές αστικές περιοχές και δεν μπορούσαν να παρακολουθήσουν της προαστιοποίηση της απασχόλησης, στη Νότια Αφρική η προαστιοποίηση της απασχόλησης και του πληθυσμού θα μπορούσε να περιορίσει την πιθανή χωρική αναντιστοιχία μεταξύ των ευκαιριών απασχόλησης και της αναζήτησης εργασίας. Εξάλλου, κάτω από το απαρτχάιντ¹⁴¹, ο μαύρος πληθυσμός γενικά κατοικούσε σε απόσταση από τις κεντρικές περιοχές της πόλης - γύρω από την κεντρική επιχειρηματική περιοχή (CBD), όπου βρισκόταν η μεγαλύτερη οικονομική δραστηριότητα.¹⁴² Δεν πρέπει επίσης να ξεχνάμε πως η Νότια Αφρική είναι η χώρα της Αφρικής με το μεγαλύτερο λευκό πληθυσμό και ως εκ τούτου οι φυλετικές σχέσεις βρίσκονταν πάντα σε πρώτο πλάνο.

Το Γιοχάνεσμπουργκ, που είναι η μεγαλύτερη χώρα στη Νότια Αφρική, ιδρύθηκε μόλις το 1886 σαν κέντρο εξόρυξης της ευρύτερης περιοχής, αλλά παρόλα αυτά η προαστιοποίησή της εξελίχθηκε λίγο μετά από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Και μάλιστα πρόλαβε σε μεγάλο βαθμό τις τάσεις της αμερικανικής προαστιοποίησης κατά την μεταπολεμική εποχή.¹⁴³ Το κέντρο της πόλης αναπτύχθηκε ταχύτατα στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, και κατά την περίοδο αυτή χρησιμοποιήθηκαν ευρέως οι άμαξες που μετέφεραν τους ευκατάστατους λευκούς από τα προάστια στο κέντρο. Μεταπολεμικά, πολλοί Ευρωπαίοι μετανάστευσαν στη Νότια Αφρική και τα περισσότερα φτωχά προάστια αναμίχθηκαν με μαύρους και λευκούς, αν και τα εύρωστα προάστια συνέχισαν να κατοικούνται σχεδόν αποκλειστικά από πλούσιους λευκούς.

Με το απαρτχάιντ, η πόλη χωρίστηκε σε προάστια λευκών και μαύρων, τα οποία διέφεραν σημαντικά και δημιουργούσαν προφανείς ταξικές διαφορές. Η ίδια αυτή κατάσταση συνεχίστηκε μέχρι την δεκαετία του 1980, οπότε και η οικονομία της Νότιας Αφρικής συρρικνώθηκε, με αποτέλεσμα πολλές εταιρείες να εγκαταλείψουν τους ουρανοξύστες που είχαν κατασκευαστεί στο CBD τις δεκαετίες του 1960 και του 1970, και να αφήσουν πολλούς χώρους και αποθήκες κενές.

¹⁴¹ Το απαρτχάιντ (apartheid) (1948 - 1994) ήταν μια πολιτική των Λευκών στη Νότια Αφρική που καθόριζε και επέβαλλε τη διάκριση των ανθρωπίνων ομάδων μέσα στο κράτος βάσει φυλετικών κριτηρίων σε καθορισμένες γεωγραφικές περιοχές.

¹⁴² Naudé W., 2010 (σελ.1)

¹⁴³ Clapson M. κ.α., 2010 (σελ. 183)

Παράλληλα, καταργήθηκε ο νόμος που υποχρέωνε την απομόνωση κάποιων φυλετικών ομάδων σε συγκεκριμένες περιοχές και έτσι υπήρξε μία μαζική μετανάστευση και εγκατάσταση αυτών σε κεντρικές περιοχές. Αυτό οδήγησε στην αύξηση της εγκληματικότητας στο κέντρο. Πολλές επιχειρήσεις αναγκάστηκαν να μεταφερθούν προς τα πιο ασφαλή βόρεια προάστια, όπου και ο πληθυσμός αυξήθηκε εκθετικά σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα. Το κέντρο της πόλης έγινε “απαγορευμένη περιοχή” και οι αξίες των ακινήτων μειώθηκε σημαντικά.



Εικόνα 9.4: Το προάστιο Sandton στα βόρεια του Γιοχάνεσμπουργκ (Πηγή: <http://en.academic.ru/dic.nsf/enwiki/186544>)

Η κατάσταση αυτή επηρέασε και τα προάστια των λευκών που βρίσκονταν κοντά στο κέντρο, όπου πλέον μεταμορφώθηκαν ως επί το πλείστον σε επικίνδυνα προάστια μαύρων. Τα τελευταία χρόνια, η Πολιτεία προσπάθησε να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυξάνοντας τον έλεγχο και την αστυνόμευση στο κέντρο, όμως η επέκταση της πόλης προς τα βόρεια είναι πλέον τόσο θεαματική που τα όρια με τις γειτονικές πόλεις να έχουν γίνει δυσδιάκριτα. Με τα δεδομένα αυτά διαφαίνεται πως η επιστροφή στην πόλη σε μεγάλη κλίμακα είναι πλέον απίθανη για το άμεσο μέλλον.¹⁴⁴

¹⁴⁴ Άρθρο “ Suburbs of Johannesburg” στην ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Suburbs_of_Johannesburg)

10. Η ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ

10.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η ανάλυση του φαινομένου της προαστιοποίησης στην Αττική σπάνια έχει γίνει αντικείμενο ολοκληρωμένης και σε βάθος μελέτης και έρευνας. Αυτό προκύπτει από τις λίγες και αποσπασματικές εργασίες και μελέτες στην ελληνική βιβλιογραφία που καταπιάνονται με το θέμα, έστω και μέσα από εφαρμογές για συγκεκριμένες ελληνικές πόλεις και προάστια, πόσο μάλλον σε πιο θεωρητικό επίπεδο.

Αυτό ίσως οφείλεται αρχικά στη σύγχυση που επικρατεί ως προς την εννοιολογική προσέγγιση του όρου προαστιοποίηση. Πολλές φορές μάλιστα παρατηρείται η τάση να συγχέονται έννοιες όπως η προαστιοποίηση, η περιαστικοποίηση και η αστική διάχυση χωρίς να γίνεται ξεκάθαρος ο εννοιολογικός διαχωρισμός τους, καθώς αυτά τα φαινόμενα συνήθως συνυπάρχουν. Ακόμα είναι δύσκολο να οριστεί μια περιοχή ή ένα οικιστικό σύνολο ως προάστιο, ειδικά στην μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, όπου η μεγάλη αστική πυκνότητα και το αστικό συνεχές εμποδίζουν τον σαφή διαχωρισμό μεταξύ αστικού και προαστιακού χώρου.

Η μορφή που λαμβάνει το φαινόμενο της προαστιοποίησης στην περιοχή της Αττικής είναι ξεχωριστή και δεν μπορεί να αναλυθεί με βάση μόνο τα υπάρχοντα μοντέλα προαστιακής ανάπτυξης. Πράγματι, η ανάπτυξη της Αθήνας και ευρύτερα της Αττικής αποτελεί ένα μοναδικό δείγμα αστικής ανάπτυξης που σε μεγάλο βαθμό δεν ακολούθησε τα πρότυπα άλλων ευρωπαϊκών πόλεων. Θα μπορούσαμε να πούμε πως και η προαστιοποίηση στην Αττική δεν μπορεί να ερμηνευτεί κάνοντας γενικόλογες και απλοποιητικές παραδοχές, στηριζόμενοι μόνο σε διεθνή παραδείγματα και πρότυπα.

Η **Μητροπολιτική Περιοχή** της Αθήνας καλύπτει σήμερα 2.928 τετρ. χιλιόμετρα στην περιφέρεια Αττικής¹⁴⁵ και περιλαμβάνει ένα σύνολο 58 Καλλικρατικών δήμων, που είναι οργανωμένοι σε 7 περιφερειακές ενότητες (Κεντρικού Τομέα Αθηνών, Βορείου Τομέα Αθηνών, Δυτικού Τομέα Αθηνών, Νοτίου Τομέα Αθηνών, περιφερειακή ενότητα Πειραιώς, περιφερειακή ενότητα Ανατολικής και Δυτικής Αττικής) με πληθυσμό 3.753.783 (απογραφή 2011). Η Αθήνα και ο Πειραιάς είναι τα

¹⁴⁵ Η Περιφέρεια Αττικής περιλαμβάνει επίσης και την περιφερειακή ενότητα Νήσων και άλλους 8 δήμους, που όμως δεν μας ενδιαφέρουν στην παρούσα ανάλυση.

Γεωγραφικά, φαίνεται πως η δομημένη περιοχή της Αθήνας έχει καταλάβει την πεδινή περιοχή από τη θάλασσα μέχρι τους γύρω ορεινούς όγκους. Έχει ακόμη καταλάβει όλο το παραθαλάσσιο μέτωπο που ξεκινάει από τα λιμάνια Περάματος, Κερατσινίου, Δραπετσώνας, Πειραιά και συνεχίζει έως τις περιοχές πρώτης και δεύτερης κατοικίας που προχωρούν μέχρι το Λαύριο. Ο κύριος όγκος του πολεοδομικού συγκροτήματος εμφανίζει μία τριγωνική μορφή που αυτή ωστόσο τείνει να μετατραπεί σε παραλληλόγραμμη με τη βάση του σχήματός της να βρίσκεται στο παραθαλάσσιο μέτωπο. Οι πλάγιες πλευρές του σχήματος διαγράφονται με τους ορεινούς όγκους Αιγάλεω- Πάρνηθας- Πεντέλης- Υμηττού.¹⁴⁷

Η Αθήνα και ευρύτερα η Αττική είναι το οικονομικό και διοικητικό κέντρο της χώρας, και ενώ δεν υπήρξε ποτέ ιδιαίτερα βιομηχανοποιημένη, αναπτύχθηκε κυρίως στο τομέα των υπηρεσιών. Παραπάνω από δύο στους τρεις εργαζόμενους απασχολούνται στον τριτογενή τομέα, αν και σήμερα τα ποσοστά ανεργίας είναι εξαιρετικά υψηλά στην πρωτεύουσα, υψηλότερα σε σχέση με την περιφέρεια. Παράλληλα παρατηρείται μεγάλη γήρανση του πληθυσμού: οι κάτοικοι κάτω των 16 ετών έχουν μειωθεί τόσο σε σχετικούς όσο και σε απόλυτους αριθμούς.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας αποτελείται από 58 πυκνοκατοικημένους δήμους, που απλώνονται γύρω από το Δήμο της Αθήνας προς όλες τις κατευθύνσεις. Ανάλογα με τη γεωγραφική τους θέση σε σχέση με το κέντρο της Αθήνας, τα προάστια χωρίζονται σε τέσσερις ζώνες: τα **βόρεια προάστια** (που περιλαμβάνουν Εκάλη, Νέα Ερυθραία Άγιο Στέφανο, Δροσιά, Διόνυσο, Κρουονέρι, Κηφισιά, Μαρούσι, Πεύκη, Λυκόβρυση, Ηράκλειο, Γλυκά Νερά, Βριλήσσια, Μελίσσια, Πεντέλη, Χαλάνδρι, Αγία Παρασκευή, Ψυχικό, Φιλοθέη), τα **νότια προάστια** (που περιλαμβάνουν Καλαμάκι, Νέα Σμύρνη, Άγιο Δημήτριο, Παλαιό Φάληρο, Ελληνικό, Γλυφάδα, Βούλα, Αργυρούπολη, Ηλιούπολη, Βουλιαγμένη), τα **ανατολικά προάστια** (που περιλαμβάνουν Ζωγράφου, Βύρωνα, Καισαριανή, Χολαργό, Παπάγου) και τα **δυτικά προάστια** (που περιλαμβάνουν Αχαρναί, Πετρούπολη, Ίλιον, Περιστερί, Αιγάλεω, Νίκαια).¹⁴⁸

Εφαρμόζοντας την διάκριση μεταξύ εσωτερικών και εξωτερικών προαστίων στα δεδομένα της Αττικής, μπορούμε να ισχυριστούμε πως εσωτερικό προάστιο θα αποκαλείτο η περιοχή του Ζωγράφου, το Γαλάτσι και η Νέα Ιωνία, δηλαδή αστικοί συνοικισμοί πλησίον του κέντρου με πυκνή δόμηση και μεικτή χρήση εμπορικής και οικιστικής γης, ενώ ως εξωτερικό προάστιο θα μπορούσε να χαρακτηρισθεί

¹⁴⁷ Αβδελίδης Κ., 2010 (σελ. 9)

¹⁴⁸ Λήμμα "Αθήνα" στην ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια Wikipedia (<http://el.wikipedia.org/wiki/Αθήνα>)

η Δροσιά, οι Θρακομακεδόνες, το Κρουονέρι κ.α. Ορισμένοι προσχεδιασμένοι προαστιακοί συνοικισμοί στην Αθήνα είναι η περιοχή του Παπάγου, ο Καρέας κ.α. ενώ πρότυποι προαστιακοί συνοικισμοί θεωρούνται η Φιλοθέη, η Εκάλη, η Βουλιαγμένη κ.α. Λόγω της δυναμικής εξέλιξης των αστικών περιοχών, πολλά προάστια αστικοποιούνται με αποτέλεσμα να αποκτούν εμπορική αγορά, να γίνονται έργα ταχείας προσπέλασης, να αυξάνονται οι συντελεστές δόμησης κ.ο.κ., όπως στην Ηλιούπολη και την Αγία Παρασκευή. Ομοίως, ως *localities* νοούνται προαστιακοί συνοικισμοί στην αγροτική περιοχή της Μεσογαίας, όπως το Ντράφι, η Διώνη, ή και η Κάντζα. Εάν η μητρόπολη επεκταθεί και προσεγγίσει τα *localities*, θα μετατραπούν σε προάστια της πόλης και αν τα προσπεράσει, το πιο πιθανό είναι να μετατραπούν σε αστικούς συνοικισμούς. Συνήθως, εύρωστοι συνοικισμοί ανθίστανται στις επιταγές της αστικοποίησης και σε ορισμένες περιπτώσεις κατορθώνουν να διατηρήσουν τον προαστιακό τους χαρακτήρα (π.χ. Ψυχικό), ενώ άλλοι επηρεάζονται (π.χ. Χολαργός).¹⁴⁹

10.2 Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Η Αθήνα, από την αναγόρευσή της σε πρωτεύουσα του Ελληνικού Κράτους το 1832, αναπτύχθηκε με ταχύτατους ρυθμούς και έχει περάσει από πολλούς μετασχηματισμούς και ανακατατάξεις. Θα γίνει μία σύντομη αναδρομή στην πολεοδομική της εξέλιξη από τότε μέχρι σήμερα, μέσα από την οποία θα γίνουν περισσότερο σαφείς οι συσχετισμοί που οδήγησαν στις διαφορετικές φάσεις προαστιοποίησής της.

Περίοδος 1832-1875: Συντελείται μεγάλη συρροή παλαιών και νέων κατοίκων στην Αθήνα. Δημιουργείται το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο, το οποίο δεν εφαρμόζεται και τροποποιείται μετά από αντιδράσεις ιδιοκτητών (κυρίως λόγω απαλλοτριώσεων). Το 1862 έχουμε το πρώτο νομοθετημένο Πολεοδομικό Σχέδιο και παράλληλα διαμορφώνεται το κέντρο και η παλιά πόλη και ο αστικός ιστός επεκτείνεται μέσα στα όρια του εγκεκριμένου σχεδίου. Την περίοδο αυτή η Αθήνα μαζί με τον Πειραιά αποτελούν το μεγαλύτερο βιομηχανικό κέντρο της χώρας. Παρόλα αυτά η επιφάνειά της καλύπτει μόλις 12,3 τετρ. χιλιόμετρα.

¹⁴⁹ Λήμμα “προάστιο” της ηλεκτρονικής εγκυκλοπαίδειας Wikipedia (<http://el.wikipedia.org/wiki/Προάστιο>)

Περίοδος 1875-1917: Γίνονται δεκάδες μεμονωμένες επεκτάσεις και εκατοντάδες τροποποιήσεις σχεδίων (ρυμοτομήσεις). Οι επεκτάσεις της περιόδου αυτής ακολουθούν κυρίως την γραμμική εγκατάσταση των βιομηχανικών μονάδων δίπλα στον Κηφισό και προστίθενται ακόμα 23,6 τετρ. χιλιόμετρα.

Περίοδος 1917-1931: Μαζική έλευση προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής και επείγουσα ανάγκη για την στέγασή τους. Παρατηρείται πρόχειρη πολεοδόμηση στην περιφέρεια του υπάρχοντος ιστού, όπου είναι πιο εύκολη η εύρεση γης. Στους προσφυγικούς συνοικισμούς που δημιουργούνται εφαρμόζεται για πρώτη φορά μια περιορισμένη μορφή οργανωμένης δόμησης. Το 1924, το νέο Πολεοδομικό Σχέδιο προβλέπει γραμμική εγκατάσταση βιομηχανιών στην περιοχή μεταξύ Αθήνας και Πειραιά και αύξηση υψών και συντελεστή δόμησης στο κέντρο. Παράλληλα εμφανίζεται το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης, σε μικρή όμως κλίμακα. Την περίοδο αυτή προστίθενται 29,8 τετρ. χιλιόμετρα επεκτάσεων.

Περίοδος 1931-1944: Αστικές επεκτάσεις κατά το τέλος της προπολεμικής περιόδου. Προστίθενται ακόμα 46,5 τετρ. χιλιόμετρα. Παράλληλα παρατηρείται αυξημένος λαϊκός έλεγχος της διαθέσιμης γης.

Περίοδος 1944-1965: Ανοικοδόμηση μετά τον πόλεμο. Την περίοδο αυτή παρατηρείται το φαινόμενο της εσωτερικής μετανάστευσης και της έντονης αστικοποίησης με εκτός σχεδίου δόμηση στην περιφέρεια του υπάρχοντος ιστού και εκ των υστέρων ένταξη στο σχέδιο. Οι εσωτερικοί μετανάστες εγκαταστάθηκαν κυρίως βόρεια και δυτικά του κέντρου της Αθήνας και στις περιοχές με παλαιό στεγαστικό απόθεμα. Η μεγάλη και τις περισσότερες φορές άναρχη οικιστική ανάπτυξη αποτυπώνεται στην αυθαίρετη οικοδόμηση νέων ζωνών κατοικίας και τη δημιουργία νέων προαστίων παντού. Παράλληλα, το 1955 εμφανίζεται ο θεσμός της αντιπαροχής, ενώ ταυτόχρονα οδηγεί σε υψηλούς συντελεστές δόμησης σε κεντρικές περιοχές.

Περίοδος 1965-1979: Συνεχίζεται η άναρχη οικοδομική ανάπτυξη. Καθιερώνονται στην δόμηση η αντιπαροχή και η πολυκατοικία, με αποτέλεσμα την κατεδάφιση πολλών νεοκλασικών κτιρίων και την αντικατάστασή τους από πολυώροφες οικοδομές. Ειδικά στα χρόνια της δικτατορίας, ψηφίστηκαν ρυθμίσεις που συνετέλεσαν στην υπερεκμετάλλευση του αστικού εδάφους με αποτέλεσμα την υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Παρατηρείται ένταση της δόμησης στο κέντρο και η εμφάνιση της περιαστικής - παραθεριστικής ζώνης. Το 1971 η Αθήνα συγκεντρώνει το 29% του πληθυσμού της χώρας.

Περίοδος 1979-1990: Συνεχίζονται οι επεκτάσεις του αστικού ιστού εκτός Λεκανοπεδίου με τον καθιερωμένο τρόπο: αυθαίρετη δόμηση εκτός σχεδίου και εκ των υστέρων νομοθετική ένταξη των περιοχών αυτών μέσω σταδιακών επεκτάσεων και τροποποιήσεων υπάρχοντων σχεδίων. Παράλληλα κατά την δεκαετία του '80 για πρώτη φορά καταγράφεται απώλεια πληθυσμού στο ΠΣ της Αθήνας, ενώ ταυτόχρονα παρατηρούνται ιδιαίτερα έντονες εισροές στις γύρω από το ΠΣ περιοχές του υπολοίπου Αττικής, κάτι που σημαίνει ότι οι απώλειες στο εσωτερικό αφορούν κυρίως ανακατανομή του πληθυσμού στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής (προαστιοποίηση). Το 1982 με την Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης γίνεται μία προσπάθεια να αποκτήσουν όλοι οι δήμοι και κοινότητες πολεοδομικά σχέδια, ενώ το 1985 νομοθετείται το Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής Αθήνας.

Περίοδος 1990-2004: Την περίοδο αυτή παρατηρείται μία πρωτοφανής εισροή οικονομικών μεταναστών από τα Βαλκάνια, την Αφρική και την Ασία, οι οποίοι εγκαθίστανται κυρίως σε κεντρικές περιοχές της πόλης. Το κέντρο και τα κοντινά σε αυτό προάστια υποβαθμίζονται και κάτοικοι κυρίως μεγαλοαστικών στρωμάτων μετακινούνται σε πιο απομακρυσμένα από το κέντρο προάστια. Στις αρχές της δεκαετίας του 2000, μεγάλα έργα που βρίσκονταν σε εξέλιξη ολοκληρώνονται και με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 οι υποδομές της πόλης επεκτείνονται στον περιφερειακό της χώρο.

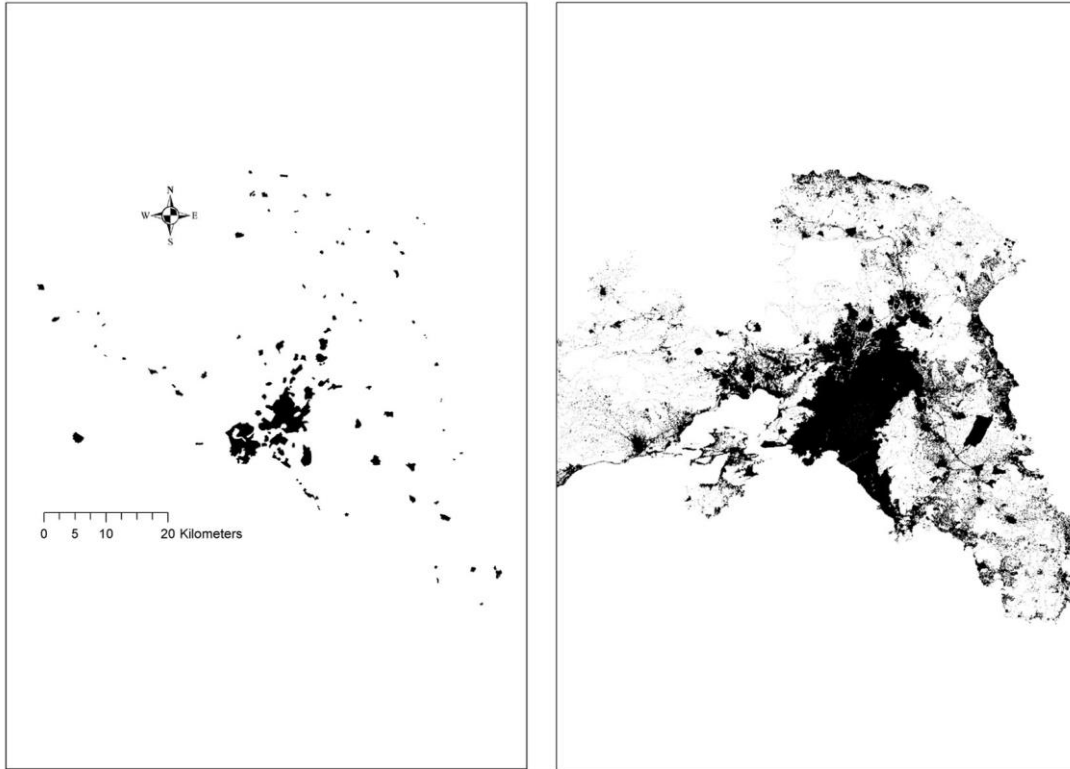
Περίοδος 2004-σήμερα: Ο κατασκευαστικός κλάδος συνεχίζει και μετά τους Ολυμπιακούς να παρουσιάζει ιδιαίτερη ανάπτυξη. Στην άλλοτε αγροτική και παραθεριστική περιοχή των Μεσογείων, η δόμηση λαμβάνει πολύ έντονους ρυθμούς και σε αυτό συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό μεγάλα έργα στην περιοχή, όπως το αεροδρόμιο των Σπάτων, η Αττική Οδός, ο προαστιακός και το Μετρό. Παράλληλα, παρατηρούνται επεκτάσεις και προς το ήδη επιβαρυσμένο Θριάσιο Πεδίο, αλλά και στην πεδιάδα των Μεγάρων. Τα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης, οι επεκτάσεις φαίνεται να έχουν περιοριστεί και αρκετοί κάτοικοι εγκαθίστανται ξανά στο κέντρο. Παρατηρείται έντονα το φαινόμενο του Gentrification σε κεντρικές περιοχές, ενώ το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο προβλέπει περιορισμούς στην επέκταση της πόλης στον εξωαστικό χώρο.

10.3 Η ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΥΣΗ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΚΑΙ Η ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ

Η Αθήνα είναι ένα τυπικό παράδειγμα μεσογειακής πόλης. Παρουσιάζει παρόμοια χαρακτηριστικά με άλλες ισπανικές και πορτογαλικές πόλεις, καθώς οι οικονομικές δομές της στην μεταπολεμική περίοδο της ταχύτατης αστικοποίησης δεν βασίστηκαν στην βιομηχανική ανάπτυξη. Αντίθετα, οι οικονομίες που διαμορφώθηκαν με την αστικοποίηση πυροδότησαν την έκρηξη της βιομηχανοποίησης. Ως αποτέλεσμα, η Αθήνα - τουλάχιστον μέχρι πρόσφατα - δεν βίωσε τα κύματα αποβιομηχανοποίησης και αποαστικοποίησης που σημειώθηκαν στην βόρεια Ευρώπη από την δεκαετία του '70 και συνέχισε να εμφανίζει αυξητικές τάσεις στον πληθυσμό.¹⁵⁰

Με βάση λοιπόν τον ορισμό της αστικής διάχυσης, ως την επέκταση μιας πόλης και των προαστίων σε όλο και περισσότερο αγροτικό έδαφος στην περιφέρεια μιας αστικής περιοχής, 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.

¹⁵⁰ Planning, competitiveness and sprawl in the Mediterranean city The case of Athens (σελ. 251)



Εικόνα 10.2: Χάρτες με το αστικό αποτύπωμα της Αττικής το 1948 (αριστερά) και το 2011 (δεξιά)¹⁵¹

Η διάχυτη πόλη που προκύπτει 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 χώρος κοινωνικών συναναστροφών, ως ζωτικός δημόσιος χώρος και καταλήγει να ανήκει μόνο στο αυτοκίνητο.

Ο χαρακτήρας των περιφερειακών περιοχών μεταβάλλεται, κατά μήκος των οδικών αξόνων εγκαθίστανται παραγωγικές δραστηριότητες, επεκτείνοντας το αστικό

¹⁵¹ Salvati L., 2015 (σελ. 4)

περιβάλλον σε 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 νοτιοανατολικής 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 επιβαρυνμένες, περιβαλλοντικές συνθήκες στην Αθήνα.

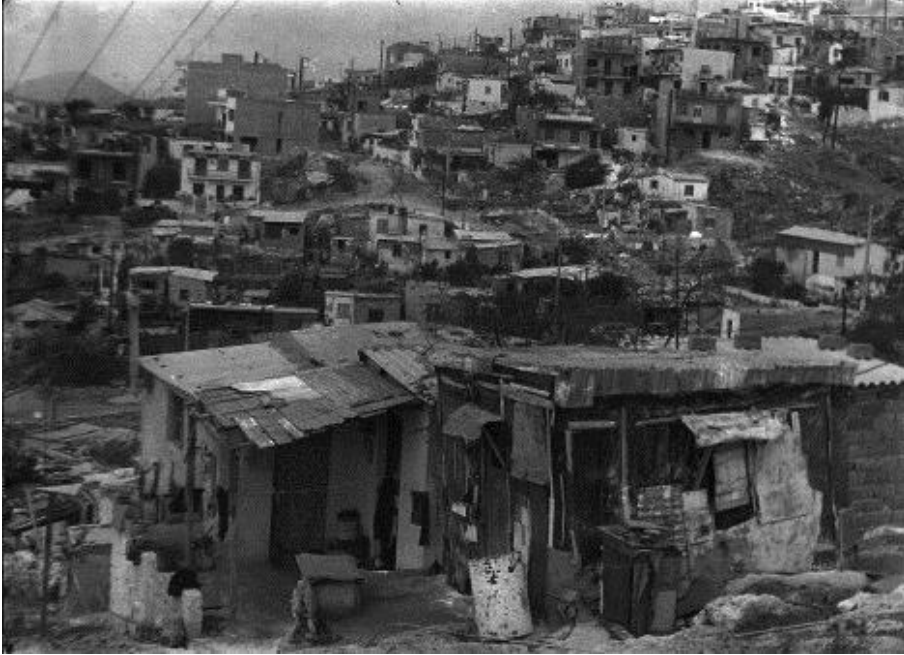
Η προαστιακή και περιαστική ανάπτυξη δεν ωθείται μόνο από την ανάγκη των κατοίκων του κέντρου για αναζήτηση καλύτερων συνθηκών ζωής μακριά από το επιβαρυνμένο κέντρο, αλλά και από τις πρωτοβουλίες των τραπεζών, των κατασκευαστικών εταιρειών και των εταιρειών αστικής ανάπτυξης, που αναλαμβάνουν πλέον σημαντικό ρόλο στην επέκταση της Αθήνας, εισάγοντας νέες χρήσεις όπως τα μεγάλα συγκροτήματα αναψυχής, τα συγκροτήματα πολυτελών κατοικιών, τα logistics, μεταβάλλοντας την εικόνα και τη δομή της πόλης.

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.

Κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, δημιουργήθηκαν αυθόρμητες προαστιακές συγκεντρώσεις από τους μετανάστες που κατέφτασαν από την Μικρά Ασία. Οι οικισμοί τους περιέβαλλαν την πόλη και η έλλειψη υποδομών δεν τους απέτρεψε από το να προκαλέσουν μια διάχυση της πόλης προς τα έξω. Οι μόνες ενδιαφέρουσες περιπτώσεις κατασκευής υποδομών πριν από την εγκατάσταση αποτελούν η Κηφισιά, η Εκάλη, το Ψυχικό, η Φιλοθέη, η Νέα Σμύρνη και κάποιες κηπουπόλεις.

Από την περίοδο του Μεσοπολέμου μέχρι τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες, η Αθήνα μεγάλωσε με την παράνομη αυτοστέγαση σε φθηνή προαστιακή γη. Αυτή η αυθόρμητη αστικοποίηση και η αστική εξάπλωση κλιμακώθηκαν από το 1950 μέχρι την εποχή της δικτατορίας. Οικισμοί χωρίς τα απαραίτητα συστήματα ύδρευσης και αποχέτευσης και χωρίς εγκεκριμένα σχέδια, αλλά και δημόσιες μεταφορές και κοινωνικές παροχές πολλαπλασιάστηκαν στην αστική περιφέρεια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτέλεσε το Πέραμα στα δυτικά, όπου η έλλειψη υποδομών, η

υποβάθμιση του περιβάλλοντος και ο κοινωνικός αποκλεισμός που βίωναν οι κάτοικοι δημιουργούσαν μία εκρηκτική κατάσταση.¹⁵²



Εικόνα 10.3: Οικισμός αυθαιρέτων στο Πέραμα το 1974
(Πηγή: <https://theodosiou.wordpress.com>)

Η πυκνοδόμηση των περιοχών κατοικίας γύρω από το κέντρο οδήγησε στη ραγδαία χειροτέρευση των συνθηκών ζωής και σε μια σημαντική μετακίνηση προς τα προάστια από τα μέσα της δεκαετίας του 1970.¹⁵³

Πολλοί κάτοικοι του κέντρου, δυσαρεστημένοι από την ποιότητα ζωής, αποφάσισαν να κινηθούν προς τα προάστια και να μετακινούνται καθημερινά στην εργασία τους που βρισκόταν στο κέντρο. Η παρακμή των παραδοσιακών βιομηχανιών και οι περιορισμοί που επιβλήθηκαν ως προς την κατασκευή νέων κτιρίων επέτεινε την δημογραφική συρρίκνωση της Αθήνας. Εξάλλου τα πιο πρόσφατα κύματα αστικοποίησης της Αθήνας συνέπεσαν με την προοδευτική ανάπτυξη εμπορικών

¹⁵² Patacchini Ε. κ.α., 2009 (σελ. 76-79)

¹⁵³ Εμμανουήλ Δ. κ.α., 2008 (σελ. 43)

clusters που περιέβαλλαν την αστική περιοχή, με χαμηλότερες πυκνότητες σε σχέση με το κέντρο.¹⁵⁴

Επομένως, η μετατόπιση του πληθυσμιακού βάρους προς τα προάστια προκλήθηκε από το συνδυασμό της υποβάθμισης του κέντρου - αποτέλεσμα της πυκνοδότησης, της έλλειψης υποδομών και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης - με τη ραγδαία αύξηση κατοχής ιδιωτικών αυτοκινήτων.¹⁵⁵

Στις κεντρικές συνοικίες της Αθήνας παρέμειναν οι κοινωνικές ομάδες που δεν μπόρεσαν να ακολουθήσουν τις τάσεις της προαστιοποίησης, ενώ παράλληλα ένα σημαντικό στεγαστικό απόθεμα, αφού αρχικά εγκαταλείφθηκε, έγινε στη συνέχεια προνομιακός χώρος στέγασης για νέες ομάδες (κυρίως μετανάστες) με περιορισμένους πόρους που εισέρευσαν στην πόλη. Έτσι διαμορφώθηκαν κάποιες συνοικίες που παρουσιάζουν μεγαλύτερη ομοιογένεια ως προς την εισοδηματική κατάσταση και τις επαγγελματικές κατηγορίες.¹⁵⁶

Η χωροθέτηση των χαμηλότερων κοινωνικών κατηγοριών είχε παραδοσιακά επίκεντρο τη δυτική πλευρά της πόλης και όχι το κέντρο, καθώς αυτή προσέφερε και τις περισσότερες θέσεις εργασιακής απασχόλησης. Τα μακρινά αυτά δυτικά προάστια, που γνώρισαν σημαντική πληθυσμιακή αύξηση, αποτελούν μέχρι και σήμερα τον κοινωνικά αμιγέστερο χώρο συγκέντρωσης χαμηλών κοινωνικών στρωμάτων.¹⁵⁷

Παράλληλα, η αύξηση του πληθυσμού στα εύπορα βορειοανατολικά και νότια προάστια, τα κατέστησε προοδευτικά τις πλέον ομοιογενείς κοινωνικά περιοχές κατοικίας των υψηλών κοινωνικών στρωμάτων, δεδομένου ότι οι εγκαθιστάμενοι εκεί έπρεπε να μπορούν να αντιμετωπίσουν τις υψηλές τιμές κατοικίας. Η ανάπτυξη των περιοχών αυτών στα προάστια δεν υπήρξε ωστόσο αποτέλεσμα μιας μαζικής φυγής των εύπορων οικογενειών από το κέντρο, αλλά σε μεγαλύτερο βαθμό της εγκατάστασης εκεί της νέας γενιάς των υψηλών και μεσαίων κοινωνικοεπαγγελματικών κατηγοριών.¹⁵⁸

Οι εξελίξεις αυτές στο σύνολο των προαστίων και στο κέντρο της πόλης προφανώς ενέτειναν τον κοινωνικό και στεγαστικό διαχωρισμό, καθώς συγκροτήθηκαν

¹⁵⁴ Salvati L., 2015 (σελ. 12)

¹⁵⁵ Μαλούτας Θ., 2003 (σελ. 11)

¹⁵⁶ Αλεξανδρή Γ., 2013 (σελ. 126)

¹⁵⁷ Μαλούτας Θ., 2003 (σελ. 11-12)

¹⁵⁸ Εμμανουήλ Δ. κ.α., 2008 (σελ. 44)

κοινωνικοί χώροι σχετικά ομοιογενείς στα προάστια των μεσαίων και υψηλών στρωμάτων, αλλά και σε αυτά των φτωχότερων στρωμάτων.¹⁵⁹

Έτσι μπορούμε να ισχυριστούμε πως η προαστιοποίηση λειτούργησε διαχωριστικά με δύο τρόπους: αφενός δημιούργησε περιοχές κοινωνικά αμιγείς στα προάστια με το σχετικώς καθαρό περιβάλλον και τη νέα οικοδόμηση και αφετέρου ώθησε προς κοινωνική υποβάθμιση τις περιβαλλοντικά και οικιστικά υποβαθμιζόμενες περιοχές του κέντρου.¹⁶⁰ Παρόλα αυτά η περιοχή του κέντρου κατέληξε να παρουσιάζει μια μεγαλύτερη κοινωνική ανάμιξη, καθώς οι ομάδες που παρέμειναν εκεί και οι άλλες που προστέθηκαν παρουσιάζουν μία κοινωνική ποικιλομορφία.

Ήδη από το 1981, η περίοδος της αυθόρμητης προαστιοποίησης είχε τελειώσει, όμως η διάχυση μέσω της αυθαίρετης δόμησης συνεχίστηκε με σκοπό κυρίως την αποκόμιση οικονομικού κέρδους. Η μεσαία τάξη αναζήτησε καλύτερες συνθήκες διαβίωσης έξω από την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τη μολυσμένη πόλη και δημιούργησε διάφορους τύπους διάχυσης στην Αττική γύρω από την Αθήνα.¹⁶¹

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ταξινόμηση των τύπων αστικής διάχυσης που πραγματοποιούν οι Lila Leontidou κ.α.¹⁶² για την Αττική. Αυτοί είναι οι εξής:

- **Αυθόρμητη αστική διάχυση (1922-1970):** Η εξάπλωση της πόλης ξεκίνησε αρχικά από τους εργαζόμενους και τα λαϊκά στρώματα την περίοδο του Μεσοπολέμου, καθώς αναζητούσαν προσιτή στέγαση όσο το δυνατόν πλησιέστερα προς τη βιομηχανία και αστικές υποδομές, και όχι από τις μεσαίες τάξεις ή την ελίτ που επιθυμούσε να διαφύγει από την αστική εξαθλίωση.
- **Η προαστιοποίηση της μεσαίας τάξης (Δεκαετίες του '80 και του '90):** Η κατάσταση που διαμορφώθηκε στο κέντρο της πόλης με την συμφόρηση, τη ρύπανση και την έλλειψη χώρου οδήγησε την μεσαία και ανώτερη τάξη να αναζητήσει καλύτερη ποιότητα ζωής στα προάστια.
- **Διάχυση των διαδοχικών σταδίων (leapfrogging):** Διάχυση σε απομακρυσμένες από το κέντρο περιοχές, όπως περιοχές δίπλα σε απομακρυσμένα χωριά (Παιανία, Κορωπί κλπ.), καινούριες περιοχές που αναπτύσσονται από εταιρίες, παραθαλάσσιες περιοχές ή περιοχές με

¹⁵⁹ Εμμανουήλ Δ. κ.α., 2008 (σελ. 53-54)

¹⁶⁰ Μαλούτας Θ., 2003 (σελ. 12)

¹⁶¹ Patacchini E. κ.α., 2009 (σελ. 80)

¹⁶² Patacchini E. κ.α., 2009 (σελ. 83-86)

πράσινο που ξεκινούν σαν τόπος παραθεριστικής κατοικίας και καταλήγουν μόνιμης κατοικίας και περιοχές όπου αναπτύσσονται τεχνολογικά πάρκα.

- **Ανάπτυξη μέσω εταιριών οικιστικής ανάπτυξης:** Αυτές αγοράζουν φθηνή γη, την χωρίζουν και οικόπεδα και κτίζουν κατοικίες δημιουργώντας οικισμούς.
- **Βιομηχανική ανάπτυξη της μητροπολιτικής περιφέρειας:** Βιομηχανίες εμφανίστηκαν για πρώτη φορά στη μητροπολιτική περιφέρεια της Αθήνας στα σύνορα μεταξύ της Βόρειας Αττικής και Βοιωτίας. Αυτή η προαστιακή και περιαστική ανάπτυξη έλαβε χώρα αρχικά αυθόρμητα, σε συστάδες κοντά σε μεγάλες οδικές αρτηρίες. Χαρακτηριστικές τέτοιες περιοχές συναντούμε στα ανατολικά της πεδιάδας των Μεσογείων (Παιανία, Παλλήνη, Σπάτα, Κορωπί, Μαρκόπουλο, Λαύριο).

10.4 Η ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ

Η αυθαίρετη δόμηση στην Αττική ήταν ένας από τους καθοριστικούς παράγοντες που όξυναν το πρόβλημα της προαστιοποίησης και σε συνδυασμό με την έλλειψη πολεοδομικού σχεδιασμού και τον χαλαρό έλεγχο του κρατικού μηχανισμού δημιούργησαν μια ασφυχτική πίεση στις προαστιακές περιοχές της Αττικής. Και ως αυθαίρετη δόμηση, στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, εννοούμε τη δόμηση εκτός Σχεδίου Πόλεως και κατά παράβαση των κανονισμών που ισχύουν για αυτήν.¹⁶³

Η αυθαίρετη δόμηση είναι ένα φαινόμενο κατά κοινή ομολογία αρνητικό για την κοινωνία, την οικονομία, το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Παρόλα αυτά, τα αρχικά αίτια γένεσής του ήταν στην πλειοψηφία τους κατανοητά, καθώς οι στεγαστικές ανάγκες που προέκυπταν σε διάφορες φάσεις της σύγχρονης ιστορίας ήταν μεγάλες και επιτακτικές. Πράγματι, στο παρελθόν σε δύο βασικές περιπτώσεις μαζικής προσέλευσης πληθυσμού στην Αττική, το πρόβλημα της στέγασης αντιμετωπίστηκε από χιλιάδες ανθρώπους με την αυθαίρετη δόμηση. Υπήρξε δηλαδή μαζική αυτοστέγαση σε εκτός σχεδίου φθηνή γη.

¹⁶³ Ως αυθαίρετη δόμηση θεωρείται επίσης και η δόμηση καθ' υπέρβαση των συντελεστών εκμετάλλευσης και κάλυψης του εδάφους, η δόμηση κατά παράβαση των διατάξεων του Γ.Ο.Κ. ή διαταγμάτων χρήσεων γης κλπ.

Η πρώτη περίπτωση αναφέρεται στη Μικρασιατική Καταστροφή το 1922, όπου η αθρόα άφιξη μεταναστών από την Μικρά Ασία δημιούργησε ένα μεγάλο κύμα που απλώθηκε σε όλη την Αττική και στα προάστιά της. Το δεύτερο, ακόμα μεγαλύτερο κύμα προέκυψε μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο με την εσωτερική μετανάστευση προς τα αστικά κέντρα, με βασικό πόλο έλξης την Αττική.

Έτσι, μεταπολεμικά παρατηρείται μια εντυπωσιακή παραγωγή νέων κατοικιών, που έρχεται να καλύψει το μεγάλο έλλειμμα που υπήρχε ήδη προπολεμικά και αυξήθηκε κατά τη διάρκεια του πολέμου. Την περίοδο 1940 – 1975 εξασφάλισαν κατοικία στην Αθήνα περίπου 700.000 νοικοκυριά και παράλληλα βελτίωσαν σημαντικά τις συνθήκες διαβίωσής τους. Μεγάλος αριθμός μάλιστα νοικοκυριών απέκτησαν και δεύτερη (παραθεριστική) κατοικία. Υπολογίζεται πως μεταξύ 1945 – 1976 το 20% των κατοικιών που κτίζονται είναι αυθαίρετα, ενώ το 60% κτίζονται με αντιπαροχή. Επομένως, η αυθαίρετη δόμηση και η αντιπαροχή αποτέλεσαν τους κυρίαρχους τρόπους παραγωγής κατοικίας στην περιοχή της Αττικής, κυρίως για τα χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα.¹⁶⁴



Εικόνα 10.4: Αυθαίρετες κατοικίες στην Αττική (Πηγή: www.tovima.gr)

¹⁶⁴ Μαυρίδου Μ., 1987 (σελ. 2-3)

Οι αυθαίρετοι οικισμοί δημιουργήθηκαν αρχικά σε απομακρυσμένες περιοχές, σε παρυφές ή πλαγιές λόφων, στις εκτός σχεδίου πόλης εκτάσεις. Τα αυθαίρετα κτίστηκαν είτε σε οικόπεδα που είχαν αγοραστεί νόμιμα αλλά ήταν εκτός σχεδίου, άρα μη οικοδομήσιμα, είτε σε εκτάσεις ιδιοκτησίας του Δημοσίου που καταπατήθηκαν. Τέτοιοι οικισμοί δημιουργήθηκαν στα βορειοδυτικά προάστια (Καματερό, Κηπούπολη, Ιλισό, Λιόσια), στις βόρειες πλαγιές του Υμηττού και στην βορειοανατολική Αττική (Μεσόγεια).¹⁶⁵

Οι αναντίρρητες αυτές μεταπολεμικές ανάγκες στέγασης του πληθυσμού με την πάροδο του χρόνου εξαλείφθηκαν. Προέκυψαν όμως άλλες ανάγκες, όπως η ανάγκη απόκτησης δεύτερης κατοικίας, η εκμετάλλευση κάθε σπιθαμής γης για την απόδοση οικονομικού κέρδους, η κατάτμηση της γης και η αξιοποίηση κάθε μικροϊδιοκτησίας. Αυτές οι ανάγκες δεν μπορούν όμως να θεωρηθούν πραγματικές κοινωνικές ανάγκες και σε καμία περίπτωση δεν δικαιολογούν την αυθαίρετη δόμηση που συνεπάγεται η ικανοποίησή τους, και κατά συνέπεια την καταπάτηση των νόμων.

Αποτελούν ανάγκες πλασματικές, που προτάσσονται ως πραγματικές, όσο παγιώνεται η νοοτροπία συμμόρφωσης προς τους νόμους μόνον όταν «μας βολεύει». Εξάλλου το κέρδος από την επένδυση στη γη υπερβαίνει το ύψος των προστίμων που μπορούν να επιβληθούν και, σε πολλές περιπτώσεις, να μην καταβληθούν καν. Έτσι το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης οξύνεται σε έκταση και ένταση, ενώ παράλληλα εκτρέφεται και από την Πολιτεία και από τους πολίτες.¹⁶⁶

Πάντως, ακόμα και όσον αφορά στην αυθαίρετη δόμηση των τελευταίων δεκαετιών, πρέπει να γίνει ξανά σαφής η διάκριση ανάμεσα στα αυθαίρετα που χτίζονται για πρώτη κατοικία στις παρυφές της Αθήνας από χαμηλά εισοδηματικά στρώματα και στα υπόλοιπα είδη αυθαίρετης δόμησης από άτομα που δεν στερούνται πρώτης κατοικίας, αλλά ανεγείρουν εξοχικές και παραθεριστικές κατοικίες εκτός σχεδίου. Σήμερα, το στεγαστικό απόθεμα στην Αττική είναι μεγάλο και εν μέσω κρίσης η αυθαίρετη δόμηση, και γενικότερα η οικοδομική δραστηριότητα, έχει περιοριστεί σημαντικά.

¹⁶⁵ Μπακαλάκος Γ., 2011 (σελ. 82)

¹⁶⁶ Βλαντού Αλεξάνδρα, Αυθαίρετα: Η παραβατικότητα στην υπηρεσία των κοινωνικών αναγκών, 2011, Άρθρο στο <http://www.nomosphysis.org.gr>

Πολλές νομοθετικές προσπάθειες έχουν γίνει κατά καιρούς, που από την μία θέτουν κανόνες για τον περιορισμό της αυθαίρετης δόμησης και από την άλλη προβλέπουν τη νομιμοποίηση τους και κατά κάποιο τρόπο την “επιβράβευση” όσων αυθαιρετούν. Κατά τακτά χρονικά διαστήματα ψηφίζονται νόμοι που με απαγορεύσεις προσπαθούν να την απαλείψουν, ενώ παράλληλα νομιμοποιούνται τα υφιστάμενα αυθαίρετα. Αυτή η νομιμοποίηση έχει στις περισσότερες περιπτώσεις καθαρά εισπρακτικό χαρακτήρα για να ενισχύσει τα έσοδα του κράτους, με τελευταίο παράδειγμα τον Νόμο 4178 του 2013, με τον οποίον “τακτοποιούνται” όλες τις αυθαίρετες κατασκευές και αλλαγές χρήσεων.

Συμπερασματικά, η αυθαίρετη δόμηση που επεκτείνεται προς τις εξωτερικές προαστιακές και περιαστικές περιοχές, στερεί πολύτιμους χώρους για την εκτόνωση και την αναπνοή της πόλης. Θα επιβαλλόταν, λοιπόν, μια πολιτική που θα στόχευε στην προστασία των περιοχών αυτών, όχι μόνο από τα αυθαίρετα αλλά γενικά από τη δόμηση, ιδιαίτερα στον εξαιρετικά ευαίσθητο χώρο του Λεκανοπεδίου.

10.5 ΤΟ ΝΕΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ – ΑΤΤΙΚΗΣ

Σήμερα, το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/Αττικής (ΡΣΑ) 2021 προβλέπει σε γενικές γραμμές τις παρακάτω ενέργειες και πολιτικές στα πλαίσια της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης:

- Υιοθετείται ένα πρότυπο οικιστικής ανάπτυξης, σύμφωνα με την αρχή της «συμπαγούς πόλης», στο πλαίσιο του οποίου η κάλυψη των οικιστικών αναγκών επιδιώκεται κυρίως μέσα στην ήδη θεσμοθετημένη αστική γη. Η οικιστική ανάπτυξη διοχετεύεται καταρχήν στις υφιστάμενες πόλεις και οικισμούς με αποφυγή κατάληψης περιαστικού και εξωαστικού χώρου, ενώ οι επεκτάσεις των σχεδίων πόλης ή οι νέες αναπτύξεις είναι περιορισμένες.
- Νέες επεκτάσεις ή αναπτύξεις είναι αποδεκτές μόνον εφόσον η αναγκαιότητα τους τεκμηριώνεται, στις περιπτώσεις όπου ο υφιστάμενος πολεοδομικός χώρος είναι διαπιστωμένα ανεπαρκής.
- Ο εξωαστικός χώρος αντιμετωπίζεται παράλληλα με τον αστικό, ως συμπληρωματική συνιστώσα ενός ενιαίου λειτουργικού συνόλου, με σκοπό

την ολοκληρωμένη διαχείρισή του, την προστασία του περιβάλλοντος, την εξισορρόπηση των πιέσεων, αλλά και των αναγκών που δημιουργούνται.

- Ο εξωαστικός χώρος συγκροτείται ως ενιαία αυτόνομη οντότητα και προστατεύεται ως ζωτικός χώρος για την ποιότητα ζωής των κατοίκων και τη διατήρηση της οικολογικής ισορροπίας, ως παραγωγικός χώρος για τη διατήρηση της πρωτογενούς παραγωγής, ως συστατικό στοιχείο της πολιτισμικής ταυτότητας και του τοπίου της Αττικής, αλλά και ως συγκριτικό αναπτυξιακό πλεονέκτημα που βελτιώνει την ελκυστικότητά της.

Επομένως, παρατηρείται μία πρόθεση για διατήρηση του ρόλου των κέντρων Αθήνας και Πειραιά ως κέντρων επιτελικών και διοικητικών υπηρεσιών, ενώ παράλληλα επιδιώκεται η κάλυψη των οικιστικών αναγκών κυρίως εντός της θεσμοθετημένης αστικής γης. Αυτό θα επιτευχθεί με τους εξής τρόπους:

- βελτίωση της εσωτερικής συνοχής του συστήματος χωρικού σχεδιασμού και χωρικής διακυβέρνησης και διατύπωση κατευθύνσεων προς τα υποκείμενα επίπεδα σχεδιασμού,
- προώθηση ενός πολυκεντρικού και ιεραρχημένου συστήματος χωρικής οργάνωσης και αντιμετώπιση του μη δομημένου περιβάλλοντος ως κρίσιμου παράγοντα για τη βιωσιμότητα,
- δραστικό περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης, μέσω της σταδιακής κατάργησης των παρεκκλίσεων,
- προώθηση ολοκληρωμένων προγραμμάτων αστικής αναζωογόνησης,
- ανάπτυξη πολύπλευρου πλέγματος παρεμβάσεων μικρής, τοπικής κλίμακας, ένταξη των αστικών κενών στη λειτουργία της πόλης.

Όσον αφορά στις νέες οικιστικές αναπτύξεις, αυτές πρέπει να γίνονται μόνο κατά οργανικές πολεοδομικές ενότητες (γειτονιές) με εξασφάλιση όλων των αναγκαίων χώρων για κοινωνική και τεχνική υποδομή και εξασφάλιση της χρηματοδότησης για την κατασκευή των βασικών έργων υποδομής.

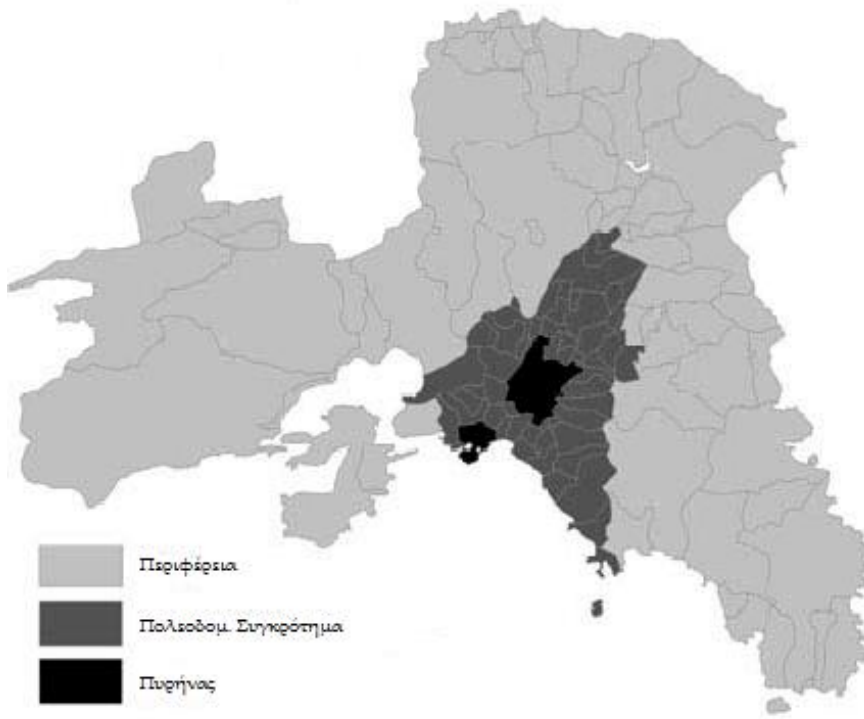
Τέλος, για την ενίσχυση της συμπαγούς πόλης και της πολυκεντρικότητας και την ανάσχεση της διάχυσης λειτουργιών στις ευρύτερες ζώνες επιρροής των νέων υπεραστικών - περιαστικών οδικών αξόνων προβλέπεται ότι στις περιπτώσεις χάραξης των νέων υπεραστικών και περιαστικών οδικών αξόνων, απαιτείται ο έλεγχος χρήσεων γης στις ευρύτερες ζώνες επιρροής μέσω εργαλείων του πολεοδομικού σχεδιασμού. Σκοπός είναι ο έλεγχος της αστικής διάχυσης και της εξάπλωσης της πόλης, όπως επίσης και η εξασφάλιση της αναγκαίας γης για τη λειτουργία του οδικού δικτύου.

10.6 Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ Η ΤΑΣΗ ΕΠΑΝΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ

Η μελέτη των πληθυσμιακών μετακινήσεων μέσα στην Μητροπολιτική Περιοχή της Αττικής ανάμεσα στο κέντρο, το ευρύτερο Πολεοδομικό Συγκρότημα και την περιφέρεια της Αττικής μπορεί να δώσει πολλά και ενδιαφέροντα στοιχεία για την εξέλιξη της πόλης τις τελευταίες δεκαετίες. Σημαντικό εργαλείο για αυτό αποτελούν οι απογραφές που έγιναν ανά 10 έτη κατά την περίοδο 1951-2011 από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (πρώην ΕΣΥΕ) (Πίνακας Χ). Υπό το πρίσμα της εξέλιξης του Αστικού Κύκλου για την πόλη της Αθήνας, μπορούν να γίνουν σαφή τα στάδια που πέρασε η πόλη κατά τη διάρκεια όλων αυτών των δεκαετιών.

Ζώνη	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011
<i>Πληθυσμός (Κάτοικοι)</i>							
Πυρήνας	748,110	817,292	1,054,481	1,082,126	954,743	921,211	819,690
Πολεοδομικό Συγκρότημα	619,157	1,019,453	1,469,436	1,928,360	2,088,661	2,226,538	2,279,332
Υπόλοιπη Αττική	149,119	186,820	241,337	325,308	446,782	576,644	677,748
<i>Πυκνότητα πληθυσμού (Κάτοικοι/km²)</i>							
Πυρήνας	14,932	16,313	21,047	21,599	19,056	18,387	16,361
Πολεοδομικό Συγκρότημα	1785	2940	4237	5561	6023	6421	6573
Υπόλοιπη Αττική	57	71	92	124	170	219	258

Πίνακας 10.1: Πληθυσμός και πυκνότητα πληθυσμού στην Αττική ανά ζώνη και έτος



Εικόνα 10.5: Η Αττική χωρισμένη σε ζώνες (Πηγή: Morelli V. κ.α., 2014, σελ. 77)

Κατά την περίοδο 1951-1981, η Αττική βρισκόταν στην φάση ανάπτυξης των προαστίων γύρω από τον πυρήνα της πόλης (φάση προαστιοποίησης) και πιο συγκεκριμένα στο στάδιο 3 (σχετική προαστιοποίηση),¹⁶⁷ όπου τόσο ο πυρήνας όσο και τα προάστια παρουσιάζουν πληθυσμιακή αύξηση. Την περίοδο 1981-1991, η πόλη μπαίνει στο στάδιο 4 (απόλυτη προαστιοποίηση), καθώς ο πληθυσμός του πυρήνα μειώνεται ενώ ο πληθυσμός των προαστίων συνεχίζει να αυξάνεται, αν και με χαμηλότερο ρυθμό από πριν. Παρόλα αυτά το σύνολο της πόλης (πυρήνας και Πολεοδομικό Συγκρότημα) συνέχισε να παρουσιάζει αύξηση στον πληθυσμό. Η περίοδος 1991-2001 παρουσιάζει μια σταθερότητα, αν και φαίνεται πως η πόλη πλησιάζει και πάλι στο στάδιο 3 της σχετικής προαστιοποίησης.¹⁶⁸

Έτσι, σύμφωνα με τα αποτελέσματα αυτής της ανάλυσης, ολόκληρη η μεταπολεμική εποχή (μέχρι το 2001) μπορεί να χωριστεί σε 2 υποπεριόδους. Αρχικά, η περίοδος 1951-1981 ταιριάζει με το στάδιο της σχετικής προαστιοποίησης, όπου

¹⁶⁷ βλ. Εικόνα 4.3

¹⁶⁸ Rontos K. κ.α., 2013, (σελ. 14)

πυρήνας και προάστια αυξάνουν τον πληθυσμό τους, ενώ η περίοδος 1981-2001 χαρακτηρίζεται από το στάδιο της απόλυτης προαστιοποίησης, όπου το κέντρο της πόλης χάνει πληθυσμό, ενώ τα προάστια αποκτούν περισσότερο.¹⁶⁹

Μία πιο πρόσφατη ανάλυση του αστικού κύκλου της Αθήνας,¹⁷⁰ που περιλαμβάνει και την τελευταία απογραφή του 2011, δείχνει πως μέχρι το 1991 η Αττική πέρασε από την φάση μιας συμπαγούς αστικής εξάπλωσης, η οποία αντανακλάται στις διαδικασίες προαστιοποίησης σε μικρή σχετικά απόσταση από το κέντρο της πόλης. Την περίοδο που ακολούθησε, η ανάλυση έδειξε σημάδια μίας περιόδου μετάβασης που είναι δύσκολο να ερμηνευτεί μέσα από την προσέγγιση που ακολουθήθηκε για τις προηγούμενες περιόδους. Και αυτό γιατί ένας σημαντικός αριθμός δήμων κοντά στο κέντρο βίωσαν θετικούς ρυθμούς πληθυσμιακής αύξησης μετά από δεκαετίες μείωσης, ενώ παράλληλα άλλοι δήμοι στην ευρύτερη περιοχή και την περιφέρεια παρέμειναν σχετικά σταθεροί πληθυσμιακά. Αυτά τα δεδομένα μπορούν να ερμηνευτούν ως ενδείξεις μίας πιθανής μελλοντικής **επαναστικοποίησης** στην πόλη της Αθήνας.

Πιο αναλυτικά, παρατηρώντας τους διαφορετικούς ρυθμούς πληθυσμιακής αύξησης που έλαβαν χώρα στην Αττική την περίοδο 1951-2011 στις αστικές και προαστιακές περιοχές, φαίνεται πως μέχρι το 1991, και ιδιαίτερα κατά τις δεκαετίες του 1970 και 1980, η πόλη πέρασε από την φάση της προαστιοποίησης σε περιοχές που γειτνιάζουν με το Πολεοδομικό Συγκρότημα. Από αυτή την διαδικασία εξαιρέθηκαν οι πιο απομακρυσμένες περιοχές της περιφέρειας της Αττικής (περιοχές που εκτείνονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 40 χιλιομέτρων από το κέντρο της Αθήνας).

Ακολούθως, την επόμενη περίοδο (1991-2011) η ανάλυση δείχνει σημάδια μετάβασης. Ιδιαίτερα η τελευταία δεκαετία 2001-2011 παρουσιάζει μία ασθενέστερη συσχέτιση με τις προηγούμενες, γεγονός που υποδηλώνει ξεκάθαρα ότι η Αττική κινείται πέρα από την φάση της προαστιοποίησης. Παρατηρείται μάλιστα μία εντυπωσιακή μετάβαση από την δεύτερη φάση του Αστικού Κύκλου (προαστιοποίηση) απευθείας στην τέταρτη (επαναστικοποίηση). Με τον τρόπο αυτό προκύπτει πως από το ξεκίνημα του 21^{ου} αιώνα μέχρι σήμερα, η Αττική διανύει μία αβέβαιη μετάβαση στο μοντέλο της αστικής της ανάπτυξης, καθώς αρκετές περιοχές του κέντρου αντιμετωπίζουν, για άλλη μια φορά, θετικούς ρυθμούς αύξησης του πληθυσμού, ενώ προαστιακές περιοχές παραμένουν σχετικά σταθερές.

¹⁶⁹ Rontos K. κ.α., 2013 (σελ. 17)

¹⁷⁰ Morelli V. κ.α., 2014, ολόκληρο

Πολλά ερωτήματα ανακύπτουν για τους λόγους για τους οποίους το κέντρο της Αθήνας γίνεται πάλι πιο ελκυστικό από τις προαστιακές περιοχές και πως ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρέπει να διαχειριστεί τους απομακρυσμένους οικισμούς που προέκυψαν κατά την περίοδο της προαστιοποίησης στο δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα. Ίσως η νέα φάση της επου παναστικοποίησης να είναι και αποτέλεσμα της παρούσας δημοσιονομικής κρίσης που βιώνει η χώρα, η οποία έχει μεγαλύτερο αντίκτυπο στα αστικά κέντρα, με την πτώση των τιμών των ακινήτων να αποτελεί δέλεαρ για την επανεγκατάσταση στο κέντρο της Αθήνας.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το φαινόμενο της προαστιοποίησης έχει συμβάλλει στην ουσιαστική εξέλιξη των πόλεων ανά τον κόσμο. Έχει δημιουργήσει όμως και πολλά δυσεπίλυτα προβλήματα στη ζωή των κατοίκων στα προάστια, αλλά κυρίως στους κατοίκους των παραδοσιακών αστικών κέντρων, τα οποία σε πολλές περιπτώσεις απαξιώνονται και μαραζώνουν.

Είτε πρόκειται για τις χώρες του ανεπτυγμένου κόσμου, όπου η διαδικασία της προαστιοποίησης ξεκίνησε πολύ νωρίς, είτε για τις χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου, όπου η προαστιοποίηση λαμβάνει σήμερα εκρηκτικές διαστάσεις, είναι επιβεβλημένη η ανάληψη πρωτοβουλιών και η εφαρμογή πολιτικών από την εκάστοτε Πολιτεία. Χρειάζεται να αναθεωρηθούν από την αρχή οι ανάγκες της πόλης, να ανακοπεί - στον βαθμό που απαιτείται σε κάθε περίπτωση - η αθρόα αστική εξάπλωση, να οργανωθούν οι προαστιακές περιοχές ώστε να αναλάβουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το πληθυσμιακό φορτίο που τους αναλογεί, αλλά παράλληλα να αναβαθμιστούν πολεοδομικά και τα κέντρα των πόλεων, για να προσελκύσουν και πάλι κατοίκους και δραστηριότητες που είχαν φύγει λόγω της ασφυχτικής κατάστασης που είχε δημιουργηθεί σε αυτά.

Το φαινόμενο της προαστιοποίησης δεν έχει λάβει σε διεθνές επίπεδο την προσοχή και την μελέτη που θα έπρεπε να είχε. Παρόλο που αποτέλεσε και συνεχίζει να αποτελεί βασικό τρόπο παραγωγής αστικού χώρου, η έρευνα μέχρι πολύ πρόσφατα πάνω στην προαστιοποίηση ήταν πολύ περιορισμένη. Την τελευταία δεκαετία φαίνεται πως η μελέτη του φαινομένου αρχίζει να απασχολεί σε μεγαλύτερο βαθμό τους θεωρητικούς της πολεοδομίας, αλλά και όσους ασκούν πολεοδομική πολιτική. Αυτό παρατηρείται σε μεγαλύτερο βαθμό σε χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου, όπου η ανάπτυξη των πόλεων παρουσιάζει τεράστια έκρηξη, που ανάλογή της δεν έχει βιώσει η ανθρώπινη ιστορία.

Η μελέτη και η έρευνα του προαστιακού φαινομένου στην Ελλάδα είναι πολύ φτωχή και περιορίζεται στις περισσότερες περιπτώσεις σε εφαρμογές επί συγκεκριμένων πόλεων και προαστίων. Η Αττική βίωσε σχεδόν

ταυτόχρονα το μεγάλο κύμα αστικοποίησής της μαζί με την προαστιοποίηση. Δεν αποτέλεσε κλασικό παράδειγμα αστικής ανάπτυξης, ούτε βασίστηκε σε αντίστοιχα πρότυπα άλλων πόλεων. Διαμορφώθηκε από τις εκάστοτε ανάγκες κάθε εποχής, δημιουργώντας έτσι το σημερινό αστικό περιβάλλον με τα πολλά προβλήματα και παθογένειες που πρέπει να επιλυθούν.

Απαιτείται λοιπόν μία σε βάθος ανάλυση του φαινομένου της προαστιοποίησης και των επιπτώσεων της τόσο στην χώρα μας, όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, προκειμένου να αναζητηθούν τρόποι για την καλύτερη αξιοποίηση της με σκοπό την πλέον βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού και του προαστιακού χώρου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αβδελίδης Κ., 2010, *Η χωρική εξέλιξη 4 μεγάλων ελληνικών πόλεων*, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Αθήνα

Αλεξανδρή Γ., 2013, *Χωρικές και Κοινωνικές Μεταβολές στο κέντρο της Αθήνας: η περίπτωση του Μεταξουργείου*, Διδακτορική διατριβή, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα

Ανδρικοπούλου Ε. κ.α., 2007, *Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη*, Εκδόσεις Κριτική

Αποστολίδου Ε., 2012, *Αστική διάχυση: Ιστορική εξέλιξη, επιπτώσεις και πολιτικές αντιμετώπισης*, Ερευνητική εργασία, Βέροια, Α.Π.Θ.

Αραβαντινός Α., 2007, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα

Ασπρογέρακας Ε., 2003, *Χαρακτηριστικά και αναπτυξιακό δυναμικό των ελληνικών πόλεων μεσαίου μεγέθους*, Διδακτορική διατριβή, Ε.Μ.Π.

Βαγιωνά Δ., Καρανικόλας Ν., 2010, *Περιαστικοποίηση και κτηματαγορά: Διερεύνηση μιας αμφίδρομης σχέσης με φόντο την Θεσσαλονίκη των απαρχών του 21ου αιώνα*, στο «Το μήλο της γνώσεως», Εκδόσεις Ζήτη

Βλαντού Α., 2011 *Αυθαίρετα: Η παραβατικότητα στην υπηρεσία των κοινωνικών αναγκών*, Άρθρο στο διαδίκτυο: <http://www.nomosphysis.org.gr>

Γερολύμπου Α., Παπαμίχος Ν., 2004, *Μοντελα οργανωσης της πολης της νεοελληνικής πόλης*, Άρθρο στο Τεχνικά Χρονικά, Θεσσαλονίκη

Γκιθώνα Σ., 2011, *Νέες κεντρικότητες και αστική διάχυση στην πόλη της Λάρισας*, Διπλωματική εργασία, Ε.Μ.Π.

Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η., 2006, *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Εκδόσεις Κριτική

Δημόπουλος Κ., 2010, *Η σύγχρονη δυτική μητρόπολη: επαναπροσέγγιση του πολεοδομικού σχηματισμού, επαναπροσδιορισμός του όρου και η διατύπωση μιας νέας ερευνητικής προοπτικής*, Διδακτορική διατριβή, Ε.Μ.Π.

Εμμανουήλ Δ. κ.α., 2008, *Κοινωνικοί και χωρικοί μετασχηματισμοί στην Αθήνα του 21ου αιώνα*, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Αθήνα

Ζεντέλης Π., 2011, Περί κτημάτων λόγος και Κτηματολόγιο, Εκδόσεις Παπασωτηρίου

Καρανικόλας, Ν., 2004, *Η Ανάπτυξη της Περιαστικοποίησης στην Θεσσαλονίκη την τελευταία 20ετία: Μία Γεωγραφική Προσέγγιση-Χαρτογραφική Τεκμηρίωση*, πρακτικά Εθνικού Συνέδριου Γεωγραφίας, Μυτιλήνη

Κουρσάρη Ε., 2008, *Αθήνα και αστική διάχυση: Νέες διαρθρώσεις του περιαστικού χώρου και αναδυόμενες γεωγραφίες της πόλης*, Διπλωματική εργασία, Ε.Μ.Π.

Λουκίδης Γ., 2010 *Οι κοινωνικοοικονομικές και πολιτισμικές διαστάσεις της περιαστικοποίησης του αγροτικού χώρου. Το παράδειγμα των δήμων Σπάτων και Αρτέμιδος Μεσογείων Αττικής*, Διπλωματική εργασία, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα

Μαλούτας Θ., 2003, *Προβλήματα κοινωνικά βιώσιμης ανάπτυξης στην Αθήνα*, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Αθήνα

Μαντούβαλου Μ., Μαυρίδου Μ., 2005, *Αστική διάχυση – Νέα Πολεοδομία: Πρότυπα – εικόνες για τον σχεδιασμό της μητρόπολης και ανάπτυξη του ελληνικού αστικού χώρου*, Ανακοίνωση στο συνέδριο: «Γεωγραφίες της Μητρόπολης. Όψεις του φαινομένου στον ελληνικό χώρο». Θεσσαλονίκη, Πολυτεχνική Σχολή Α.Π.Θ.

Μαυρίδου, Μ. ,1987, *Η συγκυριακή ανάπτυξη μιας περιφερειακής συνοικίας: Νέα Λιόσια. Πολεοδομικές και κοινωνικές επιπτώσεις από τη διαμόρφωση αστικής γαιοπροσόδου μέσω της αυθαίρετης εκτός σχεδίου δόμησης*, αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα, ΕΜΠ.

Μπακαλάκος Γ., 2011, *Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης: Ευρωπαϊκές εμπειρίες και ελληνική πραγματικότητα*, Διπλωματική εργασία, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα

Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής (ΦΕΚ 156 Α΄/2014)

Σιόλας Α., 2004, *Άνθρωπος και χώρος*, Σημειώσεις, Εκδόσεις Ε.Μ.Π.

Στεφανάτου Ρ., 2010, *Φαινόμενα Gentrification: Διερεύνηση του Αστικού Εξευγενισμού στο Γκαζοχώρι και Σύγκριση με τη Διεθνή Εμπειρία*, Μεταπτυχιακή εργασία, Ε.Μ.Π.

Τριανταφυλλίδη Μ., 2010, *Το φαινόμενο της προαστιοποίησης στην Θεσσαλία: Τυπολογία κατοικίας και μορφολογία του αστικού ιστού στα προάστια των θεσσαλικών πόλεων*, Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τσουδερός Ι., 2002, *Η λειτουργική θεώρηση του χώρου*, Σημειώσεις, Ε.Μ.Π.

Ψυχογιός Θ., 2005, *Σχεδιασμός περιαστικού χώρου στην Αττική*, Διημερίδα: Πολιτεία-Χωροταξικός και Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Κέρκυρα

Anas, A., *The Costs and Benefits of Fragmented Metropolitan Governance and the New Regionalist Policies*, Αθήνα στο διαδίκτυο: <http://www-pam.usc.edu/volume2/v2i1a2s1.html>

Bontje M., 2005, *Edge Cities, European-style: Examples from Paris and the Randstad*, Cities, Vol. 22, No. 4, Elsevier Ltd.

Burchell R., 2005, *Sprawl Costs: Economic Impacts of Unchecked Development*, Island Press

Burian J., Vozenvlek V., 2012, *Identification and Analysis of Urbanization and Suburbanization in Olomouc Region - Possibilities of GIS Analytical Tools*, Advances in Spatial Planning

Campanella T., 2008, *The Concrete Dragon: China's Urban Revolution and What it Means for the World*, Princeton Architectural Press

Castell P., 2010, *The Swedish suburb as myth and reality*, Chalmers University of Technology

Checkoway B., 1980, *Large builders, federal housing programmes, and postwar suburbanization*, International Journal of Urban and Regional Research, Volume 4, Issue 1, pages 21–45.

Chorianopoulos I., 2010 *Planning, competitiveness and sprawl in the Mediterranean city: The case of Athens*, Cities, Elsevier

Clapson M., Hutchison R., 2010, *Suburbanization in Global Society*, Research in Urban Sociology, Volume 10, Emerald Group Publishing Limited

Couch C., Leontidou L., Petschel-Held G., 2007, *Urban Sprawl in Europe: Landscapes, Land-Use Change & Policy*, Blackwell Publishing

Cyr I., 2013, *Chinese Suburbanization – Importing the Western Model*, Milan

Flynn M., 2006, *Suburban Typologies: Historical Examples and Alternatives*, Thesis, McGill University, Montreal

Hall T., 2005, *Αστική Γεωγραφία*, Εκδόσεις Κριτική

Hanson S., Giuliano G., 2004, *The Geography of Urban Transportation*, Third Edition, Guilford Press

Harris R., Larkham P., 2004, *Changing Suburbs: Foundation, Form and Function*, Taylor & Francis e-Library

Hutchison R., 2010, *Encyclopedia of urban studies*, SAGE Publications

Jackson K., 1987, *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*, Oxford University Press, New York

Kahn M., 2000, *The Environmental Impact of Suburbanization*, Journal of Policy Analysis and Management, Vol. 19, No. 4

Kok H., Kovacs Z., 1999, *The process of suburbanization in the agglomeration of Budapest Netherlands*, Journal of housing and the built environment Volume 14, Issue 2

Lang R. κ.α., *Boomburbs: The emergence of large, fast-growing suburban cities in the United States*, Fannie Mae Foundation Census Note 06

Lisowski A., 2004, *Social aspects of the suburbanisation stage in the agglomeration of Warsaw*, Dela

Mieszkowski P., Mills E., 1993, *The causes of metropolitan suburbanization*, The Journal of Economic Perspectives

Mikelbank A., 2004, *A typology of U.S. suburban places*, Housing Policy Debate, Vol. 15, Iss. 4

Morelli V. κ.α., 2014, *Between suburbanisation and re-urbanisation: revisiting the urban life cycle in a Mediterranean compact city*, Urban Research & Practice, Vol. 7, No. 1, Taylor & Francis

Mumford L., 1968, *The city in history: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, Harcourt, Brace & World

Naudé W., 2010, *Suburbanization and Residential Desegregation in South Africa's Cities*, UNU-WIDER project on Beyond the Tipping Point: Development in an Urban World

Nechyba T., Walsh R., 2004, *Urban sprawl*, Journal of economic perspectives, Vol. 18, No 4

Oduro C., 2010, *Notes on Peri-Urbanization, Suburbanization and their Effects*

Orum, A., 2004, *Urbanization*. Encyclopedia of Social Theory. 2004. SAGE Publications. 19 Mar. 2011

Paddison R., 2001, *Handbook of Urban Studies*, SAGE Publications

Patachini E., Zenou Y., 2009, *Urban Sprawl in Europe*, Brookings Wharton Papers on Urban Affairs

Panebianco S., 2003, *Suburbanisation, Counterurbanisation, Reurbanisation: An empirical analysis of recent employment and population trends in Western Europe*, ERSA Conference, Jyväskylä

- Peng X. κ.α., 2000, *Urbanization and its consequences*, Demography, Vol. 2
- Poston D., Micklin M., 2005, *Handbook of population*, Kluwer Academic/Plenum Publishers
- Real Estate Research Corporation, 1974, *The Costs of Sprawl: Detailed Cost Analysis*
- Rodrigue J. κ.α., 2006, *The geography of transport systems*, Taylor & Francis e-Library
- Rontos K. κ.α., 2013, *Suburbanisation and Urban Growth: Revisiting the Life Cycle Hypothesis*,
- Ryan B., 2002, *The suburbanization of the inner city : urban housing and the pastoral ideal*, Massachusetts Institute of Technology
- Salvati L., 2015, *From sprawl to compactness and back: population dynamics (1848–2011) and the economic structure of a Mediterranean city*, GeoJournal 2015, Springer
- Simon D., 2008, *Urban Environments: Issues on the Peri-Urban Fringe*, The Annual Review of Environment and Resources
- Soule, D., 2006, *Urban Sprawl: A Comprehensive Reference Guide*. Greenwood Press. London
- The Columbia Electronic Encyclopedia, 2012, *History of Suburbs*, 6th ed., Columbia University Press.
- Winsborough H., 1968, *An Ecological Approach to the Theory of Suburbanization*, American Journal of Sociology, Vol. 68, No. 5, The University of Chicago Press
- World Urbanization Prospects: The 2011 Revision*, United Nations, Department of Economic and Social Affairs
- Zhou Y., Logan J., 2005, *Suburbanization of Urban China*, University at Albany

<https://economistindia.files.wordpress.com/2011/05/urbanization.pdf>

www.sprawlcity.org

<https://brandingplaces.wordpress.com/2013/05/12/αστική-διάχυση-και-περιαστικός-χώρος>

<http://el.wikipedia.org/wiki/Αθήνα>

<http://el.wikipedia.org/wiki/Προάστιο>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Banlieue>

http://en.wikipedia.org/wiki/Edge_city

<http://en.wikipedia.org/wiki/Suburbanization>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Suburb>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Urbanization>

http://en.wikipedia.org/wiki/Levittown,_New_York

http://en.wikipedia.org/wiki/Suburbs_of_Johannesburg

<http://geography.about.com/od/urbaneconomicgeography/a/suburbs.htm>

<http://www.indexmundi.com/facts/united-states/quick-facts/all-states/average-commute-time#map>

<http://tigger.uic.edu/~pbhales/Levittown.html>

<http://www.economist.com/news/leaders/21635486-emerging-world-becoming-suburban-its-leaders-should-welcome-avoid-wests>

<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/504192/Rio-de-Janeiro/261381/Suburbs>

<http://www.nomosphysis.org.gr>

