

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ_Β´ ΜΕΡΟΣ (του Γιώργου Μαυρουλέα)



Μέσα από την καταστροφή του περιαστικού τοπίου η πόλη χάνει ένα σημαντικό αισθητικό ατού και συνεπώς σημαντικό ποσοστό από το τουριστικό της ενδιαφέρον.

Άρα αυτό που προσωρινά θεωρείται αναπτυξιακό, δηλαδή η επέκταση της πόλης στον περιαστικό χώρο κατατρώγοντας το τοπίο, έχει αμέσως-αμέσως μια **αντιαναπτυξιακή (οικονομική) παράμετρο**, η οποία σε βάθος χρόνου τείνει να ισοφαρίσει και να υπερκεράσει την αναπτυξιακή δυναμική που προσφέρει η επέκταση.

Η αντιαναπτυξιακή όμως παράμετρος του τουρισμού δεν είναι η μοναδική. **Όταν μια πόλη επεκτείνεται άναρχα σε χώρους όπου δεν υπάρχουν υποδομές, οι αρχές αναγκάζονται να τις δημιουργήσουν αργότερα με πολλαπλάσιο κόστος ενώ μερικές δε μπορούν να δημιουργηθούν καθώς οι ήδη δομημένοι χώροι δεν το επιτρέπουν.**

Ας φέρουμε μερικά παραδείγματα για να γίνει το σημείο αυτό πιο κατανοητό. Ας πάρουμε τη χαρακτηριστική εικόνα αυτού που συνέβαινε ή συμβαίνει στη σύγχρονη ελληνική πόλη: Δημιουργείται αρχικά μια γειτονιά στην περίμετρο της πόλης και μετά οι αρχές αναγκάζονται να δημιουργήσουν υποδομές. Οι υποδομές αυτές αφορούν σχολεία, πλατείες, δρόμους και πεζοδρόμια, ΔΕΗ, ΟΤΕ, αποχετευτικό δίκτυο, δίκτυο ομβρίων, συγκοινωνιακές γραμμές, παιδικές χαρές, δημοτικά ή κρατικά κτίρια κλπ. Όλα αυτά βέβαια με πολλαπλάσιο κόστος που θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί αν οι υποδομές είχαν δημιουργηθεί και δοθεί από την αρχή έτσι ώστε όποιος θα ήθελε ή θέλει να χτίσει να μπορεί να συνδεθεί ή να εξυπηρετηθεί με και από αυτές τις υποδομές, πέρα από το δεδομένο ότι πάντα αυτές θα υπολείπονται των αναγκών αφού το ήδη δομημένο περιβάλλον δε θα επιτρέπει, σε πολλές περιπτώσεις, την κατασκευή τους.

Για να αντιληφθούμε πόσο μεγαλύτερο είναι το κόστος της έλλειψης σχεδιασμού και της εκ των υστέρων προσπάθειας δημιουργίας υποδομών, ας αναλογιστούμε πόσες φορές μεγαλύτερη είναι η αντικειμενική αξία ενός οικοπέδου που θα πρέπει να απαλλοτριωθεί για να κατασκευασθεί πχ μια πλατεία σε ένα δομημένο αστικό περιβάλλον και πόση σε ένα μη δομημένο.

Η έλλειψη λοιπόν (μέχρι πρόσφατα χωροταξικού σχεδιασμού) κατέστρεψε τις περισσότερες πόλεις μας. Αυτές επεκτάθηκαν σε όλα τα σημεία της περιμέτρου (των πόλεων) και όχι εστιασμένα και προσχεδιασμένα. Άρα και οι υποδομές που απαιτούνται είναι περισσότερες (αφού οι κατοικίες βρίσκονται διάσπαρτες στο χώρο) από αυτές που ο ίδιος πληθυσμός θα χρειαζόταν, προκειμένου να εξυπηρετηθεί, αν ήταν εστιασμένη η επέκταση σε προσχεδιασμένο συγκεκριμένο χώρο –τμήματος της περιμέτρου της πόλης.

Αλλά η άναρχη δόμηση οδηγεί και στην απώλεια της ταυτότητας της πόλης. Αυτό συμβαίνει κυρίως για αυτονόητους λόγους που η επέκταση της χρήσης κυρίως του αυτοκινήτου (αφού ακόμα και η ανάπτυξη των μέσων μαζικής μετακίνησης σε ένα άναρχα δομημένο αστικό χώρο καθίσταται αδύνατη. Πώς να φτιάξεις φαρδείς δρόμους ή γραμμές τραμ ή σταθμούς μετρό ή χώρους για παρκινγκ που θα διευκόλυναν τη μετακίνηση των λεωφορείων κλπ;). **Οι πολίτες κλείνονται στα σπίτια τους ως μόνη διέξοδο αφού η πόλη δεν τους επιτρέπει τη μετακίνηση.** Πώς να μετακινηθείς σε μια πόλη όπου το κυκλοφοριακό καταβροχθίζει το λιγοστό ελεύθερο χρόνο στα μπουτλιαρίσματα ή διαλύει το νευρικό σύστημα των οδηγών; **Μια πόλη όμως όπου οι πολίτες ιδιωτεύουν έστω και αναγκαστικά, εγκλωβισμένοι στα σπίτια τους, καταστρέφει σταδιακά την ταυτότητά της.** Η πόλη δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι είναι οι κάτοικοί της και την ταυτότητά της είναι αυτοί που τη δημιουργούν.

08 Οκτωβρίου 2009,

Γιώργος Μαυρουλέας, πολιτικός επιστήμονας,
Πρόεδρος του ΠΣΕΜ (Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εταιριών Μόνωσης),
Μέλος της μκο Σόλων
gmavrouleas@solon.org.gr

Διαβάστε επίσης, Η σύγχρονη Ελληνική πόλη – Α΄ μέρος.