



ΜΗΝΑΣ ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ

## Τα κέντρα και οι χωρικές ενότητες στο στρατηγικό σχέδιασμο της Αττικής

---

### Εισαγωγή

Η χωρική οργάνωση των κέντρων της Αττικής, δηλαδή το δυναμικό και η χωροθέτηση όπως και η δικτύωση μεταξύ τους, αποτελεί τη “σπονδυλική στήλη” της χωρικής δομής της Πρωτεύουσας. Κι αυτό τόσο γιατί τα κέντρα αποτελούν τα κυρίαρχα στοιχεία των χωρικών συμπλεγμάτων οικονομικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στην Πρωτεύουσα, όσο και γιατί αποτελούν τα βασικά σημεία παροχής υπηρεσιών προς τους κατοίκους της. Αυτές οι δυο λειτουργίες τους προσδιορίζουν κατά βάση τη διαμόρφωση χωρικών ενοτήτων, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως *ενότητες σχεδιασμού* και ως *“χωρικό υπόβαθρο” της μητροπολιτικής διακυβέρνησης*, εφόσον οι εδαφικές περιφέρειες στις οποίες έχουν αρμοδιότητα χωρικής παρέμβασης οι Αρχές διαφορετικών επιπέδων (περιφέρεια, νομός, τοπική ενότητα) πρέπει να συναρτώνται με τις ενότητες/επίπεδα χωρικών λειτουργιών.

Ταυτόχρονα βέβαια, τα κέντρα αποτελούν τους πόλους της κοινωνικής δομής των πόλεων, της ταυτότητας, της φυσιογνωμίας τους, άρα και από αυτή την άποψη ο σχεδιασμός τους έχει πολύ μεγάλη σημασία.

Η μελέτη των κέντρων της Αττικής περιλαμβάνει σύνθετες και εκτεταμένες επιμέρους διερευνήσεις, γιατί η ανάπτυξη των κέντρων αφορά σε πολλά χωρικά επίπεδα και συνδέεται στενά με όλες τις άλλες χωρικές διαστάσεις της ανάπτυξης μιας μητροπολιτικής περιοχής με περισσότερους από 4.000.000 κατοίκους.

Εδώ, θα επικεντρώσουμε την προσοχή μας στη χωροταξική διάσταση των κέντρων και των χωρικών ενοτήτων της Αττικής με σκοπό να διατυπώσουμε ένα πλέγμα κατευθύνσεων για το ρόλο τους στο *στρατηγικό σχέδιασμο* της χωρικής ανάπτυξης της Πρωτεύουσας.

Η εργασία στηρίζεται στα συμπεράσματα ερευνητικών προγραμμάτων στα οποία συμμετείχε ο συγγραφέας – βλ. σχετικά στις Πηγές και Βιβλιογραφικές αναφορές. Οι απόψεις που διατυπώνονται εδώ είναι βέβαια προσωπικές.

## 1. Οι κεντρικές λειτουργίες, τα κέντρα και οι χωρικές ενότητες στις μητροπολιτικές περιοχές

Στις τελευταίες δεκαετίες, οι *μητροπολιτικές περιοχές (ΜΠ)* μετασχηματίζονται, σε συνάρτηση με τη γρήγορη ανάπτυξη των μεταφορών και των επικοινωνιών, η οποία επιταχύνει την αναχωροθέτηση των οικονομικών δραστηριοτήτων αλλά και ενισχύει σημαντικά τις συνδέσεις/δικτυώσεις τόσο του συνεκτικού τμήματος όσο και της προαστιακής περιοχής των ΜΠ με μικρές πόλεις και οικισμούς που εκτείνονται στην ευρύτερη ζώνη τους. Σ' αυτό το διευρυμένο αλλά λιγότερο συνεκτικό μητροπολιτικό χώρο, οι ζώνες των κεντρικών λειτουργιών (όπως και των άλλων δραστηριοτήτων) αναπτύσσονται αποσπασματικά, όμως, ταυτόχρονα, ενισχύονται οι δικτυώσεις και συμπληρωματικότητες των επιμέρους κέντρων των ΜΠ στο επίπεδο ευρύτερων χωρικών ενοτήτων ("τομέων").

Όσον αφορά στις *πολιτικές χωρικής κατανομής των κέντρων των ΜΠ*, το κύριο πρόβλημα που χρειάστηκε να αντιμετωπισθεί ήταν η *"υπερανάπτυξη"* του βασικού κέντρου τους. Σε μια *πρώτη περίοδο* εφαρμόστηκαν διάφορων μορφών πολιτικές ανάπτυξης σχετικά ολιγάριθμων *"Διαμερισματικών"* κέντρων με πολύ υψηλή υπερτοπικότητα, μέσω μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεων, με *"ριζικές αναπλάσεις"* υπαρχόντων ή με τη δημιουργία νέων κέντρων.

Τις *δυο τελευταίες δεκαετίες*, περνάμε σε μια διαφορετική *"φιλοσοφία"* παρεμβάσεων. *Πολιτικές "αποκέντρωσης"* στο επίπεδο των ΜΠ *εξακολουθούν να εφαρμόζονται*. Όμως, η δημιουργία πολύ ισχυρών νέων κέντρων περιορίζεται και οι αναπλάσεις των υπαρχόντων κέντρων γίνονται *"ήπιες"*, ενώ στη συγκρότηση του *δικτύου μεταφορών* για την εξυπηρέτηση των κέντρων δίνεται σαφής προτεραιότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Επιδιώκεται η αξιοποίηση της εντεινόμενης δικτύωσης των κέντρων (και των οικισμών) για την προώθηση *πολυπολικών οχημάτων* με συμπληρωματικές λειτουργίες, *ώστε να μην υποβαθμίζονται τα τοπικά κέντρα*. Μεγαλύτερη έμφαση δίνεται στη *"συναρμογή"* των κέντρων με τις γύρω περιοχές τους, *ώστε να μπορέσουν να λειτουργήσουν αυτά ως "εστίες"* της τοπικής οικονομικής και κοινωνικής ζωής.

## 2. Η χωροθέτηση των κεντρικών λειτουργιών στην Αττική<sup>1</sup>

*Η κλαδική σύνθεση των οικονομικών δραστηριοτήτων* της Πρωτεύουσας μεταβάλλεται σημαντικά την τελευταία εικοσιπενταετία. Η *αποβιομηχάνιση* και η *τριτογενοποίηση* είναι οι εμφανέστερες μεταβολές. Παράλληλα, αλ-

λάζει η σύνθεση του τριτογενούς τομέα, ιδίως με τη διεύρυνση του τομέα των τραπεζών και ασφαλειών και των “πολυτελών” υπηρεσιών.

Οι αναλύσεις αυτές έδειξαν ότι η *χωροθέτηση των υπηρεσιών* στην Αττική μεταβάλλεται σημαντικά. *Εντυπωσιακή είναι η ανάπτυξη εμπορίου και υπηρεσιών στα Βόρεια - Βορειοανατολικά και Νότια - Νοτιοανατολικά προάστια και ιδιαίτερα στις παρόδιες ζώνες των κύριων συγκεντρικών οδικών αξόνων: Κηφισίας, Μεσογείων, Συγγρού, Βουλιαγμένης κλπ, κυρίως σε ζώνες “γενικής κατοικίας”.* Ιδιαίτερα ενισχύεται το κέντρο του Αμαρουσίου.

*Η εξέλιξη αυτή οφείλεται εν μέρει στη μετατόπιση μητροπολιτικών και υπερτοπικών δραστηριοτήτων από το βασικό κέντρο της πόλης και το υπόλοιπο του Δήμου Αθηναίων (όπου εμφανίζεται σχετική στασιμότητα). Ανάλογη εξέλιξη εμφανίζεται και στο μητροπολιτικού επιπέδου κέντρο του Πειραιά.*

### 3. Οι πολιτικές για τα κέντρα και τις χωρικές ενότητες της Αττικής

#### **Από τα Διαμερισματικά Κέντρα στην πολυκεντρική / πολυεπίπεδη κατανομή των κέντρων**

Κύριος στόχος των προτάσεων για τα κέντρα και τις χωρικές ενότητες της Πρωτεύουσας ήταν η αντιμετώπιση του προβλήματος “υπερανάπτυξης” του βασικού κέντρου.

Στις δεκαετίες του '60 και του '70 κυριάρχησε στα Ρυθμιστικά Σχέδια της Αθήνας (ΡΣΑ) η φιλοσοφία ενίσχυσης Διαμερισματικών Κέντρων – βλ. στο “*Ρυθμιστικό Βασιλειάδη*” (1965) και στην πρόταση “*Αθήνα 2000*” (όπου προβλεπόταν η δημιουργία εννέα Κέντρων Διαμερισμάτων). Αν και η ενδυνάμωση Διαμερισματικών Κέντρων μπορεί να συμβάλει στην “αποκέντρωση” από το βασικό κέντρο της πόλης, εφόσον οι σχετικές προτάσεις δεν συνοδεύονταν από προτάσεις ενίσχυσης των τοπικών κέντρων, δικαίως σχολιάσθηκαν ως σχετικά συγκεντρωτικές.

*Η πρόταση του ΡΣΑ του 1985 αντιμετώπισε πολύ περισσότερο ολοκληρωμένα το ζήτημα του δικτύου των κέντρων της Πρωτεύουσας. Στηρίχθηκε:*

- Στην υποστήριξη της κοινωνικής και οικονομικής δυναμικής των ήδη διαμορφωμένων κέντρων Δήμων, συνοικιών και γειτονιών.
- Στην αποκέντρωση από το βασικό κέντρο της πόλης, με ταυτόχρονη ανασυγκρότηση της δομής και των λειτουργιών του τελευταίου.

## Τα κέντρα και οι χωρικές ενότητες στο ισχύον Ρ.Σ.Α.

Το Ρ.Σ.Α. του 1985 (Ν. 1515) υποδιαίρεσε την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας σε πέντε μεγάλες Χωροταξικές Υποενότητες, “έτσι ώστε να επιτυγχάνεται μεταξύ των άλλων και η ισόρροπη κατανομή των κεντρικών λειτουργιών που καλύπτουν τις ανάγκες κάθε υποενότητας, με σκοπό να λειτουργεί με σχετική αυτάρκεια”.

Πρόκειται για τις εξής υποενότητες:

**α.** Λεκανοπέδιο και Σαλαμίνα με κέντρο την Αθήνα. **β.** Δυτική Αττική με κέντρο τα Μέγαρα **γ.** Βόρεια Αττική με κέντρο το Καπανδρίτι **δ.** Ανατολική Αττική με κέντρο το Λαύριο και **ε.** Νησιωτική Αττική με κέντρο την Αίγινα. Ορίστηκαν 18 κέντρα Δήμων στο Λεκανοπέδιο και 8 κέντρα Δήμων στο Υπόλοιπο της Αττικής ως **κέντρα υπερτοπικής σημασίας**.

Με το άρθρο 7 του Ν. 2052/92, τα υπερτοπικά κέντρα ορισμένων Δήμων “υποβαθμίστηκαν” σε απλά κέντρα Δήμων (τοπικής σημασίας), ενώ τα κέντρα ορισμένων άλλων Δήμων αναδείχτηκαν σε νέα κέντρα υπερτοπικής σημασίας.

Παράλληλα, τα κέντρα τεσσάρων Δήμων ορίστηκαν ως Δευτερεύοντα Κέντρα Χωροταξικής Υποενότητας (ΔΚΧΥ) Λεκανοπεδίου – μια βαθμίδα ανώτερη εκείνης των Υπερτοπικών Κέντρων.

## 4. Αξιολόγηση της κατανομής των υπερτοπικών κέντρων και των χωρικών ενότητων στην Αττική

Είναι φανερό ότι το σχήμα κέντρων/χωρικών ενότητων της Αττικής δε λειτουργεί όπως προβλεπόταν από το ΡΣΑ.

**Αντικείμενο της αξιολόγησης** ήταν, πρώτον, να διαπιστώσουμε κατά πόσον τα κέντρα, όπως προτάθηκαν από το ΡΣΑ και ιδιαίτερα τα υπερτοπικά κέντρα -τα οποία αποτελούν το κύριο στοιχείο αναδιάρθρωσης του υπάρχοντος σχήματος των κέντρων-, επιτελούν το ρόλο που τους ανατέθηκε, δηλαδή κατά πόσον παρέχουν προς τον εξυπηρετούμενο πληθυσμό τις απαραίτητες υπηρεσίες, ανάλογα με το επίπεδό τους και ανάλογα με τις (προγραμματικές) περιοχές επιρροής τους (χωρικές ενότητες). Κατά δεύτερον, κατά πόσον οι χωρικές ενότητες αντιστοιχούν στις σημερινές ανάγκες χωρικής διακυβέρνησης. Τρίτον: κατά πόσον οι ορισθείσες ως ζώνες χρήσεων “κέντρων” διαφέρουν από τις “πραγματικές”, ώστε να εκτιμηθεί ο βαθμός επιτυχίας των αντίστοιχων πολεοδομικών ρυθμίσεων.

Η απάντηση σε αυτά τα ερωτήματα δε μπορεί να δοθεί, όπως θα δούμε, με απλές αναλύσεις (μοντέλα) χωροθέτησης υπηρεσιών, γιατί αυτές εμπεριέχουν πολύ υψηλό βαθμό απροσδιοριστίας ως προς τη σχέση: δυναμικό κέντρου/περιοχή εξυπηρέτησης. Απαιτήθηκαν, επομένως, ιδιαίτεροι μεθοδολογικοί χειρισμοί.

Ας δούμε, πολύ σχηματικά, ποιες είναι οι λειτουργίες που (θεωρητικά) αντιστοιχούν στα διαφορετικά επίπεδα κέντρων: μητροπολιτικό (ή κέντρο πόλης), υπερτοπικό (κέντρο Διαμερίσματος πόλης), τοπικό (ή κέντρο Δήμου ή οικισμού) κ.λπ.

Δύο παράμετροι μας βοηθούν σ' αυτό:

- α) Η "σπανιότητα" των παρεχομένων (δημοσίων και ιδιωτικών) υπηρεσιών. Στα υψηλότερου επιπέδου κέντρα αντιστοιχούν ορισμένες – οι σπανιότερες – υπηρεσίες κ.λπ.
- β) Η θέση που έχει κάθε λειτουργία στην ιεραρχία των επιχειρήσεων και οργανισμών. Στα υψηλότερου επιπέδου κέντρα αντιστοιχούν τα "στρατηγεία" των επιχειρήσεων κ.λπ.<sup>2</sup>

Στην πράξη εμφανίζονται οι εξής δυσκολίες.

- α. Οι μονάδες του ίδιου κλάδου δραστηριοτήτων έχουν συχνά διαφορετική εμβέλεια. Εξάλλου, η ίδια μονάδα μπορεί να έχει εμβέλεια ταυτόχρονα σε διαφορετικά χωρικά επίπεδα. Μπορεί να είναι συγχρόνως και τοπική και "λίγο υπερτοπική" και "πολύ υπερτοπική".
- β. Ορισμένες λειτουργίες μπορεί να αντιστοιχηθούν με το επίπεδο της χωρικής ενότητας "συνοικία" (με προγραμματικό μέγεθος π.χ. 25.000 κατοίκων), άλλες με το επίπεδο του "Δήμου" κ.ο.κ. Όμως, η επιρροή πολλών από τις κεντρικές λειτουργίες – π.χ. του εμπορίου – δε "σταματάει" σε μια περίμετρο στο εσωτερικό της οποίας κατοικούν 25.000 άτομα. Το μέγεθος και η μορφή της πραγματικής επιφάνειας επιρροής εξαρτώνται από το σύστημα μεταφορών, τον τρόπο συγκρότησης των κέντρων κ.λπ.
- γ. Όπως είναι πολύ γνωστό, τα διοικητικά όρια των ΟΤΑ της Αττικής διαφέρουν σημαντικά από τις "πραγματικές" χωρικές ενότητες. Αλλά ακόμα και αν ένας Δήμος αντιστοιχεί σε μια "πραγματική" χωρική ενότητα, μπορεί να εξυπηρετείται εν μέρει μόνο από το δικό του Κέντρο Δήμου και εν μέρει από ένα γειτονικό Κέντρο κ.λπ.
- δ. Στο μητροπολιτικό χώρο, οι "κεντρικές λειτουργίες", οι δραστηριότητες με υψηλή κεντρικότητα, όπως είναι οι διοικητικές και οι κοινωφελείς υπηρεσίες ή το εμπόριο, οι προσωπικές υπηρεσίες κλπ, αναμιγνύονται σε αρκετό βαθμό με "λιγότερο κεντρικές" υπηρεσίες, όπως είναι πολλές κατηγορίες υπηρεσιών/"γραφείων", δραστηριότητες χονδρεμπορίου, αποθηκών κ.λπ. Οι δεύτερες είτε εμπεριέχονται στα "κέντρα", είτε συγκρο-

τούν περισσότερο διακριτές “Περιοχές υπηρεσιών”, σε γειτονικές ως προς τα κέντρα περιοχές ή σε πιο απομακρυσμένες από αυτά ζώνες. Ανάλογα χωροθετούνται και οι “εστίες νέων τεχνολογιών” (τεχνοπόλοι).

### **Τα Βήματα της αξιολόγησης, τα εμπειρικά δεδομένα και οι δείκτες**

Αρχικά, επιχειρήσαμε μια πρώτη προσέγγιση της “επάρκειας” των υπηρεσιών των υπερτοπικών κέντρων σε σχέση με τον πληθυσμό που εξυπηρετούν.

Διαπιστώθηκαν κατ’ αρχήν μεγάλες διαφοροποιήσεις ως προς τον αριθμό των Δήμων και τον (εξυπηρετούμενο) πληθυσμό που καλύπτουν τα υπερτοπικά κέντρα. Χαρακτηριστικά, ενώ το κέντρο του Δήμου Αθηναίων καλείται να καλύψει τις ανάγκες 800.000 και πλέον κατοίκων (πληθυσμός 1991), έντεκα κέντρα καλύπτουν περισσότερους από 100.000 κατοίκους το καθένα και άλλα έντεκα κέντρα καλύπτουν λιγότερους από 100.000 κατοίκους.

Στη συνέχεια, εξετάσαμε τις τιμές που παρουσιάζει ο δείκτης: πληθυσμός που καλείται να εξυπηρετήσει το συγκεκριμένο υπερτοπικό κέντρο/απασχολούμενοι στο λιανικό εμπόριο (ως τομέα δραστηριοτήτων εξυπηρέτησης πληθυσμού) εντός των ορίων του θεσμοθετημένου υπερτοπικού κέντρου. Χρησιμοποιήσαμε εδώ στοιχεία της ΕΣΥΕ για την απασχόληση στον τόπο εργασίας ανά Οικοδομικό Τετράγωνο (ΟΤ) το 1988.

Οι αποκλίσεις που καταγράφηκαν ήταν αρκετά σημαντικές. Χαρακτηριστικά, στα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά και σε πέντε περιπτώσεις υπερτοπικών κέντρων, το υπάρχον δυναμικό ξεπερνούσε κατά πολύ το μέσο όρο.

Όμως, όπως διαπιστώθηκε, πολύ μεγάλος αριθμός μονάδων υπερτοπικών δραστηριοτήτων ήταν εγκαταστημένος είτε στις περιμετρικές ζώνες των θεσμοθετημένων υπερτοπικών κέντρων (ΥΚ) είτε σε μη υπερτοπικά κέντρα Δήμων, είτε σε τοπικά κέντρα (συνοικίας ή γειτονιάς) είτε σε ζώνες γενικής κατοικίας είτε σε περιμετρικές ζώνες των παραπάνω. Σε αρκετές περιπτώσεις, τα ποσοστά συμμετοχής των εκτός των θεσμοθετημένων ΥΚ μονάδων ήταν πολύ σημαντικά. Κρίναμε, επομένως, σκόπιμο να συνυπολογίσουμε σε ορισμένο βαθμό στην εκτίμηση της “υπερτοπικότητας” και τις εκτός των θεσμοθετημένων ζώνες κεντρικών δραστηριοτήτων.

Γι’ αυτό τον σκοπό, χρησιμοποιήσαμε επιπλέον, στοιχεία της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό (ΜΑΜ), τα οποία αναφέρονται στο 1995 και αφορούν στην επιφάνεια ισογείων και την επιφάνεια κτιρίων ανά ΟΤ ή τμήμα ΟΤ και ανά χρήση, στην απασχόληση (στον τόπο εργασίας) κ.λπ. Η ΜΑΜ χρησιμοποίησε διακρίσεις της απασχόλησης σε βασική και μη βασική και σε λειτουργίες “Κέντρου πόλης” (Υπερτοπικού Κέντρου) και “Τοπικού κέντρου”. Με βάση τα δεδομένα της ΜΑΜ, υπολογίσαμε τις τιμές μιας σειράς συντε-

λεστών χωροθέτησης, ώστε να εκτιμήσουμε τη συγκέντρωση δραστηριοτήτων σε διαφορετικά χωρικά επίπεδα και ενότητες. Μετά από αρκετές ενδιάμεσες αξιολογήσεις,<sup>3</sup> επιλέξαμε να χρησιμοποιήσουμε ένα Συντελεστή χωροθέτησης των κτισμένων επιφανειών “κέντρου πόλης” και “τοπικού κέντρου”, τον οποίο ορίσαμε ως εξής:

$\Sigma_v = (\text{Κτισμένη επιφάνεια “κέντρου πόλης” και “τοπικού κέντρου” στο Οικοδομικό Τετράγωνο } v / \text{Συνολικά κτισμένη επιφάνεια στο Οικοδομικό Τετράγωνο } v) / (\text{Σύνολο της κτισμένης επιφάνειας “κέντρου πόλης” και “τοπικού κέντρου” στο σύνολο της Αττικής} / \text{Σύνολο κτισμένης επιφάνειας στην Αττική}).$

Θεωρήσαμε ότι όσα ΟΤ έχουν  $\Sigma_v \geq 0,7$  ανήκουν σε υπερτοπικό κέντρο.

Κατασκευάσαμε αντίστοιχους Χάρτες για το Λεκανοπέδιο της Αθήνας και για το σύνολο της Αττικής. Στη συνέχεια, αντιμετωπίσαμε τις ασυνέχειες που εμφανίζονταν, με την εφαρμογή ορισμένων “κανόνων συνέχειας”, ώστε να προχωρήσουμε στην τελική οριοθέτηση του “υπερτοπικού τμήματος” των “πραγματικών” κέντρων. Βλέπε εδώ χαρακτηριστικά στο Χάρτη 1 για τη Βόρεια - Βορειοανατολική περιοχή της Αθήνας.

## 5. Συμπεράσματα ανά κατηγορία κέντρων και ενοτήτων

### Τα μητροπολιτικά κέντρα της Αττικής

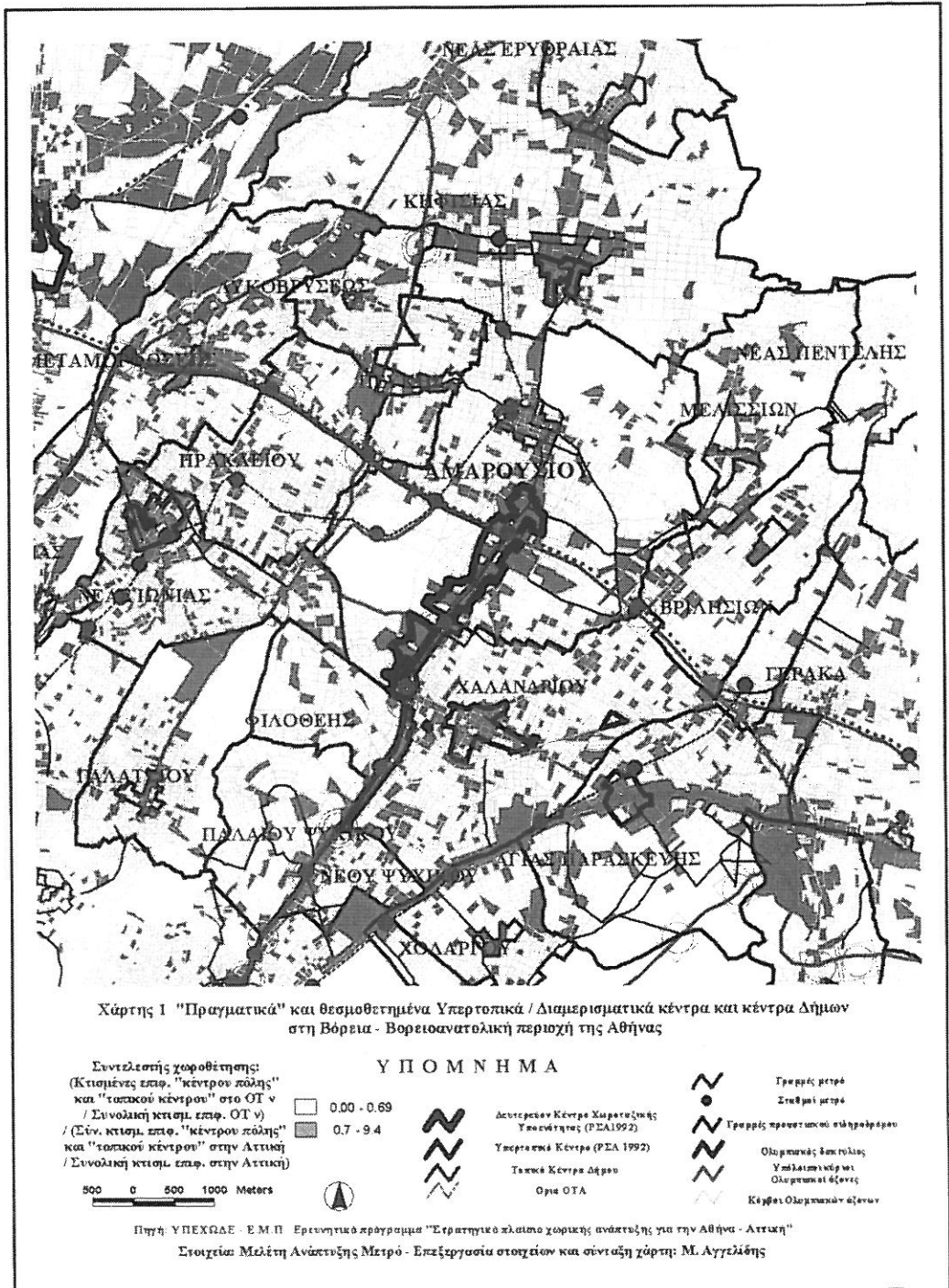
Βλέπε στο 2.

### Τα Δευτερεύοντα Κέντρα Χωροταξικής Υποενότητας (ΔΚΧΥ) στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας

Από τα τέσσερα ΔΚΧΥ του Ν. 2042/92, έδειξαν μεγάλο δυναμισμό το Μαρούσι και οι Αχαρνές, όχι όμως το Χαϊδάρι και το Ελληνικό. Χαρακτηριστικά, το νέο υπερτοπικό κέντρο στο Δ. Αμαρουσίου εμφάνισε πολύ μεγάλο δυναμισμό, όσον αφορά όμως σε δραστηριότητες “γραφείων” και υπερτοπικού εμπορίου, όχι όμως σε δραστηριότητες διοίκησης και παροχής κοινωνικών υπηρεσιών προς τους πολίτες.

### Τα Υπερτοπικά Κέντρα του Λεκανοπεδίου της Αθήνας

Αναφέρουμε εδώ τα 14 Υπερτοπικά κέντρα του ΡΣΑ, καταμεμημένα σε έξι μεγάλες χωρικές ενότητες (αναφέρουμε σε παρένθεση και τα αντίστοιχα ΔΚΧΥ):





- α. Αγ. Αναργύρων, Περιστερίου, Αιγάλεω, (Χαϊδαρίου) (Αχαρνών)
- β. Κορυδαλλού, Νίκαιας
- γ. Μοσχάτου, Καλλιθέας, Ν. Σμύρνης
- δ. Γλυφάδας, (Ελληνικού)
- ε. Ζωγράφου
- στ. Αγ. Παρασκευής, Χαλανδρίου, Κηφισιάς, Ν. Ιωνίας, (Αμαρουσίου).

Όλα αυτά τα κέντρα παρουσιάζουν σημαντική υπερτοπικότητα. Υπάρχουν όμως, και μια σειρά από άλλα κέντρα Δήμων τα οποία παρουσιάζουν παρόμοια υπερτοπικότητα με τα ορισμένα από το ΡΣΑ ως Υ.Κ. Τέτοια κέντρα είναι, κατ' αρχήν, τα κέντρα των Δήμων: Ηλιούπολης, Δάφνης, Βύρωνα, Ν. Ερυθραίας, Ν. Ψυχικού, Ηρακλείου, Μεταμόρφωσης, Ν. Λιοσίων, Πετρούπολης, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Π. Φαλήρου, Αγ. Δημητρίου και Αργυρούπολης.

Με άλλα λόγια, στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας δεν έχουμε μόνο υπερτοπικά κέντρα και τοπικά κέντρα, οπότε θα μπορούσαμε να αντικαταστήσουμε κάποια από τα ορισμένα από το ΡΣΑ ως υπερτοπικά κέντρα με ορισμένα άλλα που έδειξαν εν τω μεταξύ μεγαλύτερο δυναμισμό. Έχουμε δυο ή τρεις κατηγορίες κέντρων με διαφορετικό βαθμό υπερτοπικότητας. Επιπλέον, ορισμένα από αυτά, βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση μεταξύ τους και οι ζώνες επιρροής αλληλεπικαλύπτονται συχνά σε αρκετό βαθμό. Συμπερασματικά, **δεν παγιώθηκε επαρκώς το επιθυμητό επίπεδο κεντρικότητας των υπερτοπικών κέντρων του ΡΣΑ στο Λεκανοπέδιο της Αττικής**. Σημειώνουμε, επίσης, ότι τα κέντρα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αττικής διαφέρουν σε ορισμένο βαθμό από τα υπερτοπικά κέντρα του ΡΣΑ.

Από την άλλη πλευρά, είναι φανερό ότι έχουν ενισχυθεί οι δικτυώσεις/συμπληρωματικότητες μεταξύ των πυρηνικών και αξονικών ζωνών κέντρων,<sup>4</sup> σε επίπεδο ομάδων Δήμων, γεγονός που μπορεί να αξιοποιηθεί στο σχεδιασμό των κέντρων και χωρικών ενότητων – βλ. παρακάτω.

### Τα Κέντρα Χωροταξικών Υποενοτήτων στο Υπόλοιπο του Νομού Αττικής

Σε καθεμιά από τις Χωροταξικές Υποενοότητες (ΧΥ) του Υπολοίπου της Αττικής έχουν διαμορφωθεί σημαντικά συμπλέγματα δραστηριοτήτων και δικτύων υποδομών/εξυπηρετήσεων. Συνεκτιμώντας και τα λοιπά δεδομένα, προκύπτει ότι *ο καθορισμός ΧΥ από το ΡΣΑ εξακολουθεί να ανταποκρίνεται κατά βάση και στα σημερινά δεδομένα. Θα μπορούσαν όμως να δικαιολογηθούν: η συνένωση των ΧΥ Βόρειας και Ανατολικής Αττικής και/ή η συνένωση τμήματος του Βόρειου Λεκανοπεδίου με τη ΧΥ Βόρειας Αττικής ώστε να διαμορφωθεί μια ισχυρότερη υποενοότητα.*

## Τα Υπερτοπικά Κέντρα του ΡΣΑ στο Υπόλοιπο του Νομού Αττικής

- Η αλλαγή στα υπερτοπικά κέντρα του ΡΣΑ στη Βόρεια Αττική με το Ν. 2042/92 φαίνεται να δικαιώθηκε κατά βάση από τις μέχρι τώρα εξελίξεις. Η Νέα Μάκρη και η Ραφήνα έδειξαν σαφώς μεγαλύτερο δυναμισμό από το Γραμματικό, ακόμα και από το κέντρο της Χ.Υ. - το Καπανδρίτι.
- Στην *Ανατολική Αττική*, τα κέντρα των Μεσογείων (ιδίως η Παλλήνη) κέρδισαν σε δυναμισμό σε σχέση με το Λαύριο.
- Τέλος, στην *Δυτική Αττική*: τα Μέγαρα - κέντρο της Χ.Υ. - δεν έδειξαν τον απαιτούμενο δυναμισμό.

## 6. Γενικότερα συμπεράσματα – προοπτικές - επιπτώσεις των “μεγάλων έργων”

*Η χωροθέτηση των κεντρικών λειτουργιών μεταβλήθηκε σε αρκετές περιπτώσεις προς την επιθυμητή κατεύθυνση: ενισχύθηκε κυρίως το δυναμικό των περισσότερων κέντρων επιπέδου Δήμου. Όμως, δεν ενισχύθηκαν στο βαθμό που προβλεπόταν τα υπερτοπικά κέντρα.*

Οι υπερτοπικές και τοπικές κεντρικές λειτουργίες συγκεντρώθηκαν σε μέτριο βαθμό στα θεσμοθετημένα πυρηνικά κέντρα, επειδή “διαχύθηκαν” (μαζί με μη κεντρικές λειτουργίες) κυρίως σε παρόδιες ζώνες “γενικής κατοικίας” των μεγάλων συγκεντρικών οδικών αξόνων του Λεκανοπεδίου.

Στην οικονομική ανάπτυξη των κέντρων της Αττικής προβλέπεται να είναι σημαντικές οι **επιπτώσεις των “μεγάλων έργων”**. Συγκριτικά περισσότερο θετικές θα είναι οι επιπτώσεις στο Βόρειο τμήμα του Λεκανοπεδίου και στο Ανατολικό τμήμα του Υπολοίπου του Ν. Αττικής. Ακόμα περισσότερο θετικές θα είναι κατά μήκος της Αττικής Οδού, όπως επίσης στην ευρύτερη περιοχή του Αεροδρομίου των Σπάτων. Ή, ακόμα, στην περιοχή του Αμαρουσίου όπου θα συναντώνται η Αττική Οδός με τη (βελτιωμένη) Λ. Κηφισίας ή στην περιοχή των Αχαρνών, όπου θα δημιουργηθεί νέος μεγάλος κόμβος μεταφορών και θα κατασκευασθεί και το Ολυμπιακό χωριό.

## Οι αιτίες της μη ανταπόκρισης στα σχέδια

Σε γενικό επίπεδο, μπορούμε να εκτιμήσουμε ότι, παρά την αποκέντρωση αρμοδιοτήτων, δεν προχώρησε επαρκώς ο συντονισμός των εμπλεκόμενων φορέων Διοίκησης - Αυτοδιοίκησης και του ιδιωτικού τομέα για την υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων και ρυθμίσεων.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ και οι ΟΤΑ, περιορίσθηκαν, κατά βάση, μέσω των ΓΠΣ και των ΠΜΕΑ, στη θεσμοθέτηση ορισμένων εκτάσεων ως κέντρων. Αντίθετα, δεν έγιναν αρκετές παρεμβάσεις ανάδειξης/αναδιοργάνωσης των κέντρων, δεν ενισχύθηκαν (επαρκώς) με την εγκατάσταση αποκεντρωμένων διοικητικών και άλλων εξυπηρετήσεων, ούτε αξιοποιήθηκε η Νομοθεσία σχετικά με τις Ζώνες Ειδικών Κινήτρων (ΖΕΚ) και τις Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης (ΖΕΕ).

Το κύριο βάρος υλοποίησης των παρεμβάσεων κλήθηκαν να αναλάβουν οι Δήμοι, οι οποίοι όμως δε διέθεταν τις απαιτούμενες οικονομικές και κυρίως οργανωτικές δυνατότητες, αλλά και δεν αξιοποίησαν τις δυνατότητες (ελεγχόμενης) συμβολής του ιδιωτικού τομέα.

Τέλος, δεν παρεμποδίσθηκε ουσιαστικά η ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων.

### **Χωροταξική διάρθρωση και χωρική διακυβέρνηση**

Η χωροταξική διάρθρωση πρέπει να συναρτάται στενά με τη δομή της χωρικής διακυβέρνησης. Στην Αττική, η Διοίκηση/Αυτοδιοίκηση αρθρώνεται σε **τέσσερα επίπεδα**:

- α. Μητροπολιτική Περιοχή Αθήνας* (φορείς εφαρμογής πολιτικών: κεντρική διοίκηση, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ) και Περιφέρεια Αττικής.
- β. Επίπεδο Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης (ΝΑ).*
- γ. Επίπεδο υποσυνοχίου Νομού* (Σύνδεσμοι ΟΤΑ και άλλοι φορείς συνεργασίας τους).
- δ. Επίπεδο Πρωτοβάθμιων ΟΤΑ.*

Η ενίσχυση των αρμοδιοτήτων της Περιφέρειας, του ΟΡΣΑ, των ΝΑ και των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ συνέβαλε στην καλύτερη ανταπόκριση του σχήματος διοίκησης της Αττικής με τη χωροταξική διάρθρωσή της.

Όμως, παραμένουν μια σειρά *αδυναμίες*:

- Αρμοδιότητες χαμηλότερων επιπέδων σχεδιασμού ασκούνται από φορείς υψηλότερων επιπέδων και το αντίστροφο, ενώ υπάρχουν αρκετές αλληλεπικαλύψεις στις αρμοδιότητες του ΟΡΣΑ, της Περιφέρειας και των ΝΑ.
- Υπάρχουν διαφορές στην κατανομή της ΜΠΑ σε χωροταξικές υποενότητες του ΡΣΑ και σε εδαφικές περιφέρειες της ΝΑ.

## **7. Προς μια στρατηγική παρέμβασης**

Η αποκεντρωτική λογική του ΡΣΑ του 1985 ως προς την κατανομή των κέντρων και των χωρικών ενότητων χρειάζεται να ενταχθεί σε μια *σύγχρονη*

φιλοσοφία στρατηγικού σχεδιασμού, η οποία θα αποδίδει προτεραιότητα στην υλοποίηση των στόχων μέσω κατάλληλων μηχανισμών εφαρμογής του σχεδιασμού. Ειδικότερα:

1. Η σημερινή μορφή κατανομής και δόμησης των κέντρων στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας δεν επιτρέπει σημαντικές μεταβολές του σχήματος κέντρων – χωρικών/διοικητικών ενότητων, γιατί κάτι τέτοιο θα συνεπαγόταν υπέρμετρο οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος (αλλοίωση της φυσιογνωμίας της πόλης).

Στον πολύ πυκνό και “ακριβό” αστικό ιστό του Λεκανοπεδίου είναι πολύ δύσκολο να “χειρισθεί” η κρατική παρέμβαση τις δικτυώσεις και αποσπασματικότητες που αναπτύσσουν με τη δική τους δυναμική οι κεντρικές λειτουργίες. Οι “Βουλευσιαρχικές” παλαιού τύπου παρεμβάσεις, με μεγάλα έργα (δημιουργία νέων κέντρων, εκτεταμένες “ριζικές” αναπλάσεις) με κύρια οικονομική ευθύνη του κράτους, είναι εδώ πολύ δύσκολες.

Επομένως, στην Αττική, και κυρίως στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας, είναι αναγκαία η υποστήριξη της **δικτυακής και “συμπληρωματικής” ανάπτυξης των κέντρων**. Αυτή η μορφή ανάπτυξης, εμπεριέχει τα σχήματα που αναφέρονταν παλαιότερα από τους χωροτάκτες ως “δίπολα” ή πολυπολιτικοί σχηματισμοί. Υπερβαίνει όμως την απλή κατανομή λειτουργιών μεταξύ δυο ή περισσότερων κέντρων ή την ειδίκευση του κάθε κέντρου σε κάποιες συγκεκριμένες δραστηριότητες. Αυτό σημαίνει ότι η κατανομή λειτουργιών και η ειδίκευση δε θα πρέπει να είναι αυστηρά οριοθετημένες, αλλά ευέλικτες, και, επίσης, ότι η παρέμβαση για την εφαρμογή τους θα υλοποιείται μέσα από πιο περιορισμένης έκτασης αλλά περισσότερο στρατηγικές/αναδιαρθρωτικές παρεμβάσεις.

2. Για να εξασφαλισθεί η συνεκτικότητα της όλης παρέμβασης:
  - α) Χρειάζεται να δοθεί έμφαση στη **συνέργια των παρεμβάσεων**. Η αναδιοργάνωση του συστήματος των κέντρων θα πρέπει να ενταχθεί σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο ανάπτυξης των κέντρων, των “Περιοχών επιχειρήσεων” και των εστιών νέων τεχνολογιών στην Αττική – με έμφαση όσον αφορά στις νέες αναπτύξεις στη Βόρεια και στην Ανατολική Αττική και στο θριάσιο πεδίο.
  - β) Απαιτείται **συνεργασία/εταιρικότητα των φορέων παρέμβασης, κάθετα** (μεταξύ φορέων διαφορετικών επιπέδων) και **οριζόντια** (μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα).

Για την εξασφάλιση κάθετης εταιρικότητας, χρειάζεται, να συσχετισθεί ουσιαστικά η αναδιοργάνωση των κέντρων και των χωρικών ενότητων της ΜΠΑ με την αναθεώρηση του σχήματος μητροπολιτικής διακυβέρνησης της Αττικής.

3. Χρειάζεται να αξιοποιηθούν νέες μορφές παρέμβασης, όπως οι ολοκληρωμένες χωρικές παρεμβάσεις και οι ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις, μικρότερης ή μεγαλύτερης κλίμακας.

## Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Στις αναλύσεις χωροθετήσεων των δραστηριοτήτων στην Αττική χρησιμοποιήσαμε στοιχεία της ΕΣΥΕ, του Οδηγού επιχειρήσεων ICAP, αριθμό συνεντεύξεων σε επιλεγμένες επιχειρήσεις κ.λπ. – Βλ. στα τεύχη των αντίστοιχων ερευνών.
- 2 Βλ., μεταξύ άλλων, στο Αγγελίδης 1991.
- 3 Παραπέμπουμε για την ανάλυση των μεθοδολογικών βημάτων, τα επιμέρους συμπεράσματα, τους Πίνακες και τους Χάρτες στα τεύχη των τριών ερευνών, όπ. αν.
- 4 Διαμορφώνονται σχηματισμοί “τσαμπιών” (clusters), δηλαδή στις αξονικές ζώνες “αναρτώνται” πυρηνικά κέντρα.

## Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

**Αγγελίδης Μ.**, *Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη*, Συμμετρία, Αθήνα, 2000.

**Αγγελίδης Μ.** (επιστ. υπεύθ.) - Κάρκα Γ. - Βενέρης Γ. - Χάλαρης Γ. - Ζήφου Μ. - Αντωνίου Λ., *Το δίκτυο των κεντρικών λειτουργιών της Αθήνας: οι μεταβολές στις τριτογενείς δραστηριότητες και στις επικοινωνίες στην πρωτεύουσα την τελευταία εικοσαετία*, 1997. Ερευνητικό πρόγραμμα που χρηματοδοτήθηκε από τη ΓΓΕΤ, τον Οργανισμό Αθήνας και τον Δήμο Αθηναίων.

**Αγγελίδης Μ.** (επιστ. υπεύθ.) - Κάρκα Γ. - Γιαννακούρου Γ. - Ζήφου Μ. - Μπεριάτος Η., *Διερεύνηση της χωροταξικής διάρθρωσης του δικτύου υπερτοπικών κέντρων και επανεξέταση των χωροταξικών υποενοτήτων της Αττικής, καθώς και των κέντρων τους σε συνάρτηση με το δίκτυο κεντρικών λειτουργιών»,* 1998. Ερευνητικό πρόγραμμα που εκπονήθηκε από ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ με ανάθεση από τον Οργανισμό Αθήνας.

**Γεράρδη Κ.** (επιστ. υπεύθ.) - Αραβαντινός Α. - Βασενχόβεν Λ. - Αγγελίδης Μ. - Πανταζής Α. - Γετίμης Π. - Σερράος Κ. κ.ά., *Στρατηγικό σχέδιο χωρικής ανάπτυξης της Αττικής (2003)*, Ερευνητικό πρόγραμμα που εκπονήθηκε από ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ, με ανάθεση από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Στο πλαίσιο των Α΄ και Β΄ φάσεων αυτού του προγράμματος, η ενότητα “Το οικιστικό δίκτυο στην Αττική: κέντρα και χωρικές ενότητες” μελετήθηκε από τον Μ. Αγγελίδη, με συμβολή στην επεξεργασία στοιχείων από τους Β. Ιωάννου και Κ. Σαντιμπαντάκη.

**Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό**, Αττικό Μετρό ΑΕ, 1998.



Σ Π Υ Ρ Ο Σ   Α Μ Ο Υ Ρ Γ Η Σ

Μεταλλάξεις στον αστικό ιστό –  
Προοπτικές προσαρμογής  
σε σύγχρονα δεδομένα

---

Εάν αναλύσει κανείς τις δυνατότητες και τους περιορισμούς που παρουσιάζουν ο αστικός χώρος και η δόμηση στις πόλεις της Ελλάδας, θα διαπιστώσει ότι ο τρόπος δόμησης και η οργάνωση του φυσικού χώρου ως “άμορφου αστικού χώρου”<sup>1</sup> συνέβαλαν στη διαμόρφωση αρνητικών κοινωνικών τάσεων, διαφαίνονται όμως και δυνατότητες που ίσως δεν είναι αργά να αξιοποιηθούν, γιατί με κατάλληλες επεμβάσεις θα μπορούσαν να συμβάλουν στην αντιστροφή ή βελτίωση αυτών των τάσεων. Η σημαντικότερη τάση που παρατηρείται είναι αυτή της ανωνυμίας, που δρα αρνητικά στη συνοχή της κοινωνίας.

Οι σύγχρονες συνθήκες ζωής, κυρίως στις μεγαλουπόλεις της Ελλάδας, προσομοιάζουν με αυτές που αναπτύχθηκαν σταδιακά, μέσα σε δύο αιώνες, στη δυτική και βόρεια Ευρώπη. Πιο συγκεκριμένα, οι υψηλές πυκνότητες δόμησης και τα μεγάλα πληθυσμιακά μεγέθη, ακόμα και σε πόλεις που πλησιάζουν ή υπερβαίνουν τους 100.000 κατοίκους, ξεπερνούν τα όρια της ελάχιστης, τουλάχιστον, οπτικής αναγνώρισης μεταξύ των συμβιούντων σε αυτές. Ο τρόπος ζωής των κατοίκων διαφέρει ουσιαστικά μεταξύ τους, με τους ποικίλους τομείς και φορείς απασχόλησης που προσφέρουν οι πόλεις καθώς και τα διαφορετικά ωράρια και μετακινήσεις που επιβάλλουν οι εργασιακές υποχρεώσεις. Έτσι, σε ακραίες περιπτώσεις, μπορεί δύο διαφορετικοί ένοικοι μιας πολυκατοικίας με άλλες ώρες απασχόλησης να έχουν ελάχιστες ευκαιρίες για να καλλιεργήσουν στοιχειώδη επικοινωνία και το αίσθημα του “κοινού” μεταξύ τους.

Στην πρόσφατη παράδοση των ελληνικών οικισμών, μέχρι το πρώτο ήμισυ του 20ού αιώνα παρατηρείτο ότι υπήρχε συλλογική ταυτότητα και ισχυρό αίσθημα κοινωνικής συνοχής μεταξύ των κατοίκων. Η προσφορά εθελοντικής εργασίας και οι δωρεές των εύπορων κατοίκων συνέβαλαν στη βελτίωση του περιβάλλοντος και της ζωής των κατοίκων ενός οικισμού. Επιπλέον, μεταξύ άλλων παραγόντων, τα μικρά πληθυσμιακά μεγέθη, ο κοινός τρόπος ζωής και η κοινή απασχόληση των περισσότερων καθώς και το ανθρωπογενές περιβάλλον, που διαμορφώνεται σύμφωνα με τις λειτουργικές ανάγκες των κατοίκων και κριτήρια του φυσικού περιβάλλοντος, ευνόησαν την ανάπτυξη και εδραίωση της κοινωνικής συνοχής.

Συγκεκριμένα, τα μικρά πληθυσμιακά μεγέθη επέτρεπαν τη γνωριμία, τουλάχιστον οπτικά, όλων των κατοίκων. Ο κοινός τρόπος ζωής, με ομοιογενή εν γένει απασχόληση τη γεωργία, συνέβαλε στη διαμόρφωση άτυπου ενιαίου ωραρίου με παρόμοιες εποχιακές αιχμές και υφέσεις απασχόλησης. Η μακροχρόνια συμβίωση αιώνων είχε επίσης διαμορφώσει κοινές συνήθειες, ήθη και έθιμα. Τέλος, η μικρή κλίμακα των εξωτερικών κοινόχρηστων χώρων και η τάση να χρησιμοποιούνται ως επέκταση του ιδιωτικού, εσωτερικού των κτιρίων, χώρου επέτρεπε τον συχνό και τυχαίο συγχρωτισμό μεταξύ των κατοίκων, συνθήκη που βοήθησε στην καλλιέργεια συνοχής σε επίπεδο δρόμου, γειτονιάς και οικισμού.

Οι ραγδαίες και σε μικρό χρονικό διάστημα μετακινήσεις πληθυσμού στα αστικά κέντρα μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, με πρώτο πόλο έλξης την Αθήνα και στη συνέχεια τη Θεσσαλονίκη και αργότερα άλλα αστικά κέντρα, είχε αποτέλεσμα την αλλαγή τρόπου ζωής, εφόσον άλλαζε και η απασχόληση.<sup>2</sup> Δεν υπήρξε όμως πρόνοια για την προσαρμογή του νέου πληθυσμού ούτε από πλευράς κοινωνικών υπηρεσιών ούτε από άποψη τεχνικών υποδομών. Η ζύμωση του νέου πληθυσμού με τον προϋπάρχοντα αστικό πληθυσμό είχε αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων συνθηκών, που υπαγορεύθηκαν από την ανάγκη επιβίωσης. Έτσι, έσβησαν οι συνθήκες του μικρού τόπου χωρίς να καλλιεργηθούν οι αρχές συμβίωσης στον αστικό χώρο. Στη δυτική και βόρεια Ευρώπη, όπου μεσολάβησαν δύο αιώνες προσαρμογής, χωρίς να σημαίνει ότι δεν δημιουργήθηκαν κοινωνικά προβλήματα, υπήρξαν θεσμικές αλλαγές που συνέβαλαν στην επιβίωση έστω στοιχειώδους αισθήματος συλλογικής συμβίωσης. Πρόκειται για αλλαγές που ενίσχυαν την τοπική αυτοδιοίκηση ως συλλογικό όργανο εκπροσώπησης, καλλιέργειας της συλλογικής ταυτότητας καθώς και ενεργοποίησης της συμμετοχής του πολίτη στα κοινά. Αυτό είχε αποτέλεσμα να διαμορφωθούν θεσμοί και κανόνες αποδεκτοί και σεβαστοί από όλους, εφόσον οδηγούσαν στη δημιουργία βελτιωμένου περιβάλλοντος και στην ποιότητα ζωής όλων.

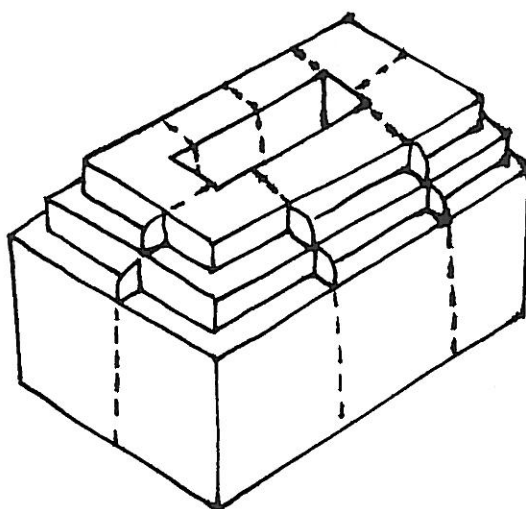
Η βελτίωση της ποιότητας ζωής εξαρτάται από πολλούς παράγοντες ένας από τους οποίους είναι και το αστικό περιβάλλον, το οποίο μπορεί να συμβάλει, ως ένα βαθμό, στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής. Το αστικό περιβάλλον νοείται ως οργάνωση του χώρου που επιτρέπει την ανάπτυξη σχέσεων μεταξύ των κατοίκων και συγχρόνως προσφέρεται και λειτουργεί ως υποδοχέας υπηρεσιών και δραστηριοτήτων που συμβάλλουν στην καλύτερη διαβίωση και ποιότητα ζωής των κατοίκων μέσα στο αστικό περιβάλλον.

Από τι αποτελείται λοιπόν το δομημένο αστικό περιβάλλον; Τα βασικά στοιχεία του χώρου είναι οι δημόσιοι και ελεύθεροι χώροι και τα κτίρια που διαμορφώνουν μεταξύ τους τους ανοικτούς κοινόχρηστους χώρους (δρόμους, πλατείες και πάρκα). Ο τρόπος που οργανώνονται τα κτίρια καθώς και οι ελεύθεροι χώροι επηρεάζουν άμεσα τον τρόπο ζωής των κατοίκων. Η βασική μονάδα του αστικού χώρου είναι λοιπόν το οικοδομικό τετράγωνο, η μο-

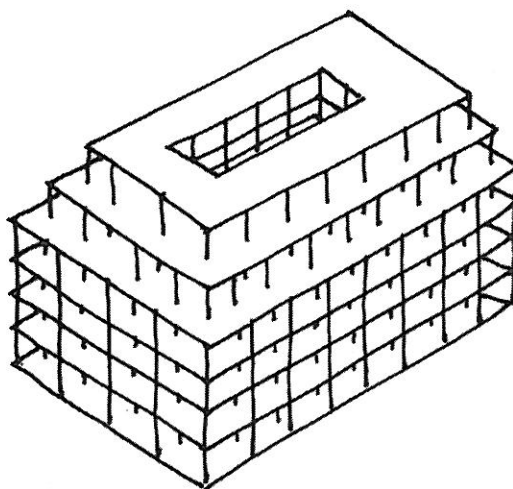
νάδα που επαναλαμβανόμενη διαμορφώνει τη ρυμοτομία της πόλης. Η πρώτη εμφάνιση του ορθογώνιου οικοδομικού τετραγώνου έγινε πριν από χιλιάδες χρόνια, 1700 π.Χ.,<sup>3</sup> και εξακολουθεί να παραμένει χρήσιμο στοιχείο της ρυμοτομίας, καθώς προσφέρει, μεταξύ άλλων, πιο ορθολογική κατάτμηση σε επιμέρους ιδιόκτητα οικόπεδα. Ενώ, λοιπόν, ο τρόπος που εξελίχθηκε η δόμηση και τα κτίρια άλλαξε ανάλογα με τις τεχνολογικές και πολιτισμικές εξελίξεις διαχρονικά, η βασική λειτουργία του ως πολεοδομικού στοιχείου δεν άλλαξε. Το οικοδομικό τετράγωνο αποτελείται από οικόπεδα με οικοδομές. Στο συνεχές οικοδομικό σύστημα κάθε οικοδομή περιλαμβάνει οριζόντιες ιδιοκτησίες που μπορεί να είναι είτε μιας χρήσης, όπως διαμερίσματα κατοικιών ή γραφείων, είτε μικτές χρήσεις, όπως καταστήματα-γραφεία ή καταστήματα-κατοικίες, ή μπορεί να περιέχονται και οι τρεις χρήσεις.

Η εργασία αυτή αφορά κυρίως τις κεντρικές περιοχές των πόλεων, που παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες πυκνότητες χρήσης και είναι δομημένες με πολυώροφα κτίρια με το συνεχές οικοδομικό σύστημα (Εικ. 1).

Οι περιοχές αυτές είναι κτισμένες με σκελετό από οπλισμένο σκυρόδεμα, ενώ συνήθως οι τοίχοι, εξωτερικοί και εσωτερικοί, είναι ένθετα στοιχεία από επιχρισμένες οπτοπλινθοδομές. Έτσι, ένα οικοδομικό τετράγωνο στο σύνολό του αποτελείται από ένα τριών διαστάσεων σύστημα διαίρεσης του εσωτερικού χώρου που οριοθετείται από το περίγραμμα του όγκου του, με οριζόντια στοιχεία διαίρεσης του χώρου τις πλάκες οπλισμένου σκυροδέματος ή τα δάπεδα των ορόφων, και κάθετα τα υποστυλώματα μεταξύ των ορόφων (Εικ. 2). Με άλλα λόγια, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ένα σύνθετο “Dom-ino”, το υπόδειγμα που αναφέρει ο Le Corbusier<sup>4</sup> ως θεωρητικό πρότυπο που οδηγεί σε ευέλικτη αρχιτεκτονική.



Εικ. 1. Τυπικό οικοδομικό τετράγωνο: συνεχές σύστημα δόμησης



Εικ. 2. Το οικοδομικό τετράγωνο ως ένα σύνθετο “Dom-ino”





Εικ. 3. Προσαρμογή έπαυλης σε γραφεία-εκθέσεις έργων τέχνης (Αθήνα)



Εικ. 4. Προσαρμογή μονοκατοικίας σε γραφεία (Αθήνα)

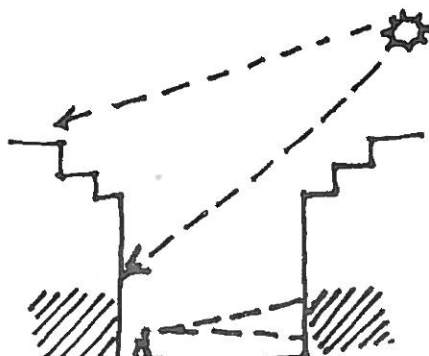
Το πρότυπο λοιπόν ενός σκελετού επιτρέπει ευελιξία όχι μόνο στη μορφή, με τον κατάλληλο χειρισμό και διαφοροποίηση των όψεων, αλλά και στην εσωτερική διαρρύθμιση των κτιρίων· στην περίπτωση αυτή, στο σύνολο ενός οικοδομικού τετραγώνου όταν απογυμνωθεί από τα εσωτερικά χωρίσματα και αναδιαταχθεί εκ νέου. Η πραγματικότητα έδειξε ότι υπάρχει μια τάση αναδιάρθρωσης των εσωτερικών χώρων. Η τάση αυτή άρχισε να εκφράζεται με την αλλαγή των χρήσεων σε μεμονωμένα κτίρια (Εικ. 3, 4), πρώτα με διαμερίσματα που έγιναν γραφεία στα ημιυπόγεια και ισόγεια και μετά στους πρώτους ορόφους, και αργότερα στην ίδια πολυκατοικία τα ισόγεια έγιναν καταστήματα (εμπορικής χρήσης – υπηρεσίες), τα γραφεία πήγαν στους ενδιάμεσους ορόφους και οι κατοικίες παρέμειναν στους υψηλότερους ορόφους (Εικ. 5, 6). Η λογική που απορρέει από την πραγματικότητα καταρχήν εμφανίστηκε σε μεμονωμένες ιδιοκτησίες όπου ήταν ευκολότερη η ιδιοκτησιακή ρύθμιση. Θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι τη



Εικ. 5, 6. Πολυκατοικίες στην κεντρική Αθήνα: μετατροπή αμιγούς κτιρίου κατοικιών σε καταστήματα, γραφεία και κατοικίες



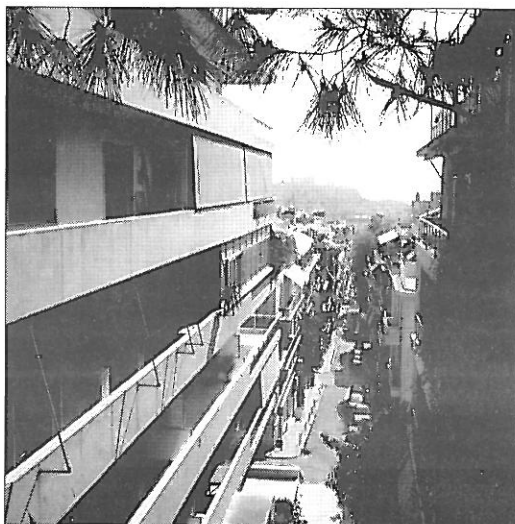
Εικ. 7. Προβλήματα θορύβου στους χαμηλούς ορόφους



Εικ. 8. Προβλήματα θέας και ηλιασμού στους χαμηλούς ορόφους

δεκαετία του '30 υπήρξαν ελάχιστα παραδείγματα, όπως του Αρχιτέκτονα Κ. Παναγιωτάκου το 1933 στην Αθήνα,<sup>5</sup> σχεδιασμού νέων κτιρίων που προέβλεπαν μικτές χρήσεις και κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις για τους διαμένοντες στο κτίριο, τα οποία ξεχάστηκαν στη μεταπολεμική περίοδο.

Οι μετατροπές αυτές υπαγορεύθηκαν από πραγματικές ανάγκες νέων υπηρεσιών σχετικές με τη σημασία της "θέσης" των κτιρίων στην πόλη αλλά και με περιβαλλοντικούς λόγους, άσχετα αν αυτοί δεν ήταν απόλυτα ενσυνείδητοι. Οι κεντρικοί δρόμοι, που έχουν μεγαλύτερη κίνηση πεζών και οχημάτων, μείωσαν την ιδιωτικότητα στα ισόγεια και τους πρώτους ορόφους, όπως επίσης και ο θόρυβος των δρόμων (Εικ. 7), ενώ οι υψηλότεροι όροφοι (Εικ. 8) προστατεύονται από την αδιάκριτη θέα του δρόμου, έχουν μειωμένη ρύπανση ήχου και αερίων και συγχρόνως προσφέρουν καλύτερη θέα και φωτισμό-ηλιασμό, αερισμό (Εικ. 9). Τέλος, ένας άλλος παράγοντας που θα συμβάλει σε αυτή την τάση είναι ότι η κατεδάφιση ενός πολυώροφου κτιρίου αυξάνει υπερβολικά την ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση όχι μόνο στο σημείο του δρόμου όπου γίνονται αυτές οι εργασίες, αλλά και μέσω της κυκλοφοριακής συμφόρησης που προκαλεί το έργο στην ευρύτερη περιοχή της πό-



Εικ. 9. Τυπικός δρόμος στην κεντρική Αθήνα χωρίς χώρους στάθμευσης: μετατροπή των κάτω ορόφων σε γραφεία-καταστήματα, οι άνω όροφοι παραμένουν κατοικίες



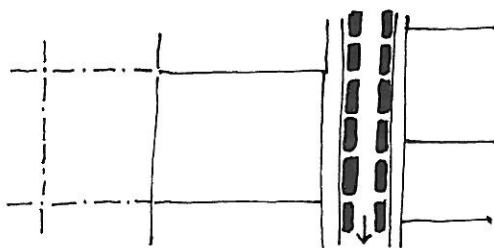
Εικ. 10. Έλλειψη χώρων στάθμευσης και αδυναμία προσπέλασης μεγάλων οχημάτων στο δρόμο

λης με την κίνηση και τη μεταφορά υλικών. Σε άλλες πόλεις στο εξωτερικό, για να δοθεί άδεια κατεδάφισης, εξετάζονται συγκριτικά ποιες θα είναι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τη χρήση μηχανημάτων για την κατεδάφιση και μεταφορά των υλικών την περίοδο ανοικοδόμησης έναντι της μετατροπής ενός κτιρίου, καθώς και οι επιπτώσεις από τον κυκλοφοριακό φόρτο που θα προκληθεί. Αυτά όλα μετρώνται σε εκπομπές αέριων ρύπων από τα μηχανήματα και τα φορτηγά, ενώ μετράται και η ηχορύπανση που προκαλούν. Στις περισσότερες περιπτώσεις απαγορεύεται η κατεδάφιση σε κεντρικές περιοχές και εφόσον προκύπτει ποσοστό ανεκμετάλλετου συντελεστή δόμησης, τότε μεταφέρεται η διαφορά αυτή σε άλλο οικόπεδο που προσφέρεται και σε θέση που δεν θα επιβαρύνει περιβαλλοντικά την πόλη.

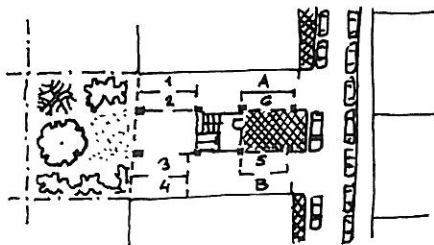
Η τάση μετατροπής υπάρχοντων πολυώροφων κτιρίων μπορεί κάλλιστα να επεκταθεί και στην ανάπλαση ολόκληρων οικοδομικών τετραγώνων, όπως ήδη συμβαίνει στο αυτόνομο συγκρότημα του Μετοχικού Ταμείου Στρατού στην Αθήνα, μεταξύ των οδών Σταδίου, Βουκουρεστίου, Πανεπιστημίου και Αμερικής.

Σε οικοδομικά τετράγωνα με κύρια χρήση την κατοικία υπάρχουν λειτουργικές ανάγκες ανεκπλήρωτες και ελλείψεις υπηρεσιών. Επίσης, έχουν δημιουργηθεί μειονεκτικές περιβαλλοντικές συνθήκες που θα μπορούσαν να βελτιωθούν. Όσον αφορά τις λειτουργικές ανάγκες, υπάρχει έλλειψη χώρων στάθμευσης ιδιωτικών οχημάτων (Εικ. 10), καθώς οι δρόμοι είναι στενοί και τα πεζοδρόμια ανεπαρκή. Η διάνοιξη των ισογείων και η διαμόρφωσή τους σε ανοικτούς και καλυμμένους χώρους (piloti) με την κατάλληλη προσαρμογή τους σε χώρους στάθμευσης θα αύξανε τους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης (Εικ. 11, 12) και θα συνέβαλλε στη μείωση της

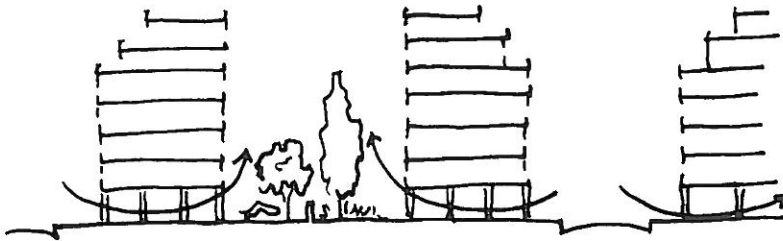
λειτουργικές ανάγκες ανεκπλήρωτες και ελλείψεις υπηρεσιών. Επίσης, έχουν δημιουργηθεί μειονεκτικές περιβαλλοντικές συνθήκες που θα μπορούσαν να βελτιωθούν. Όσον αφορά τις λειτουργικές ανάγκες, υπάρχει έλλειψη χώρων στάθμευσης ιδιωτικών οχημάτων (Εικ. 10), καθώς οι δρόμοι είναι στενοί και τα πεζοδρόμια ανεπαρκή. Η διάνοιξη των ισογείων και η διαμόρφωσή τους σε ανοικτούς και καλυμμένους χώρους (piloti) με την κατάλληλη προσαρμογή τους σε χώρους στάθμευσης θα αύξανε τους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης (Εικ. 11, 12) και θα συνέβαλλε στη μείωση της



Εικ. 11. Στάθμευση στο δρόμο: υπάρχουσα κατάσταση



Εικ. 12. Στάθμευση στα ισόγεια (piloti): προοπτικές

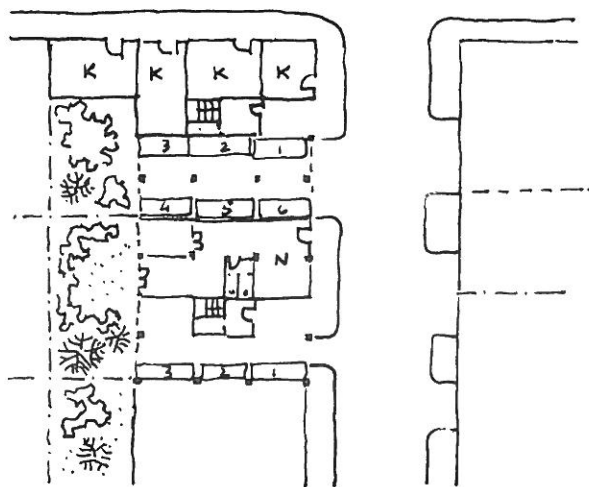


Εικ. 13. Πράσινο – αερισμός μικροπεριβάλλοντος

συμφόρησης σε πολλούς δρόμους. Έτσι, σε μια οικοδομή με όψη 15 μ. και βάθος 15 μ., όπου τώρα σταθμεύουν 3 αυτοκίνητα εν σειρά στην όψη της, θα μπορούσαν να δημιουργηθούν κατ' ελάχιστο 4 θέσεις έως, μέγιστο, 6 θέσεις, ανάλογα με τη διάταξη των υποστυλωμάτων και με κατάλληλη ενίσχυση του φέροντος οργανισμού, αφήνοντας το δρόμο για ελεύθερη κίνηση των οχημάτων. Η διαμόρφωση των ισογείων σε piloti (Εικ. 13) θα συμβάλει σημαντικά στην κίνηση του αέρα μεταξύ των κτιρίων, ενώ οι ακάλυπτοι, εφόσον φυτευθούν, θα συμβάλουν στην οπτική βελτίωση του χώρου και παράλληλα στη μείωση της θερμοκρασίας κατά το θέρος. Το άνοιγμα των ισογείων και η κατάλληλη διαμόρφωση και φύτευση των ακαλύπτων με την ενοποίησή τους θα δημιουργήσουν επίσης ασφαλείς χώρους για τα παιδιά στις ελεύθερες ώρες τους. Η φύτευση των ακαλύπτων θα συμβάλει ακόμη στη βελτίωση του μικροπεριβάλλοντος και ιδιαίτερα των δωματίων που βλέπουν σε αυτούς. Με την αναδιαμόρφωση των ισογείων είναι δυνατόν να βρεθούν κατάλληλες θέσεις-χώροι για την απόθεση των απορριμμάτων που να πληρούν υγειονομικές συνθήκες.

Τέλος, τα μικρά μαγαζιά και οι μικρές υπηρεσίες (π.χ. του υδραυλικού, του ηλεκτρολόγου κ.ά.) που υπάρχουν στις γειτονιές και εξυπηρετούν τις ανάγκες των κατοίκων στην άμεση περιοχή τους, τείνουν να εκτοπιστούν. Τα μαγαζιά αυτά και οι υπηρεσίες προσφέρουν πολλαπλά έμμεσα οφέλη, όπως εποπτεία – ασφάλεια στην άμεση περιοχή, εφόσον λειτουργούν στο διάστημα της ημέρας, την ώρα που λείπουν οι ένοικοι στις εργασίες τους και τα παιδιά τους στο σχολείο. Το κλασικό μικρομπακάλικο πουλά από εφημερίδες έως τρόφιμα (γάλατα-γιαούρτια) και άλλα είδη πρώτης ανάγκης· πολλές φορές στα δυο τρία τραπέζακια του θα δει κανείς και μερικούς θαμώνες τρίτης ηλικίας να παίζουν το τάβλι τους πίνοντας τον καφέ τους. Δηλαδή λειτουργούν και ως σημεία κοινωνικής επαφής.

Ωστόσο, από τα παραπάνω λείπουν και άλλες βασικές υπηρεσίες. Σήμερα οι περισσότερες γυναίκες<sup>6</sup> είναι εργαζόμενες. Όσες είναι εργαζόμενες μητέρες με παιδιά προσχολικής ηλικίας είναι υποχρεωμένες να αφήνουν τα παιδιά τους στην επίβλεψη άλλων. Αν δεν υπάρχει κοντά δημόσιος-δημοτικός παιδικός σταθμός, υποχρεώνονται να στέλνουν τα παιδιά τους με λεωφορεία σε μακρινούς ιδιωτικούς παιδικούς σταθμούς και νηπιαγωγεία, με



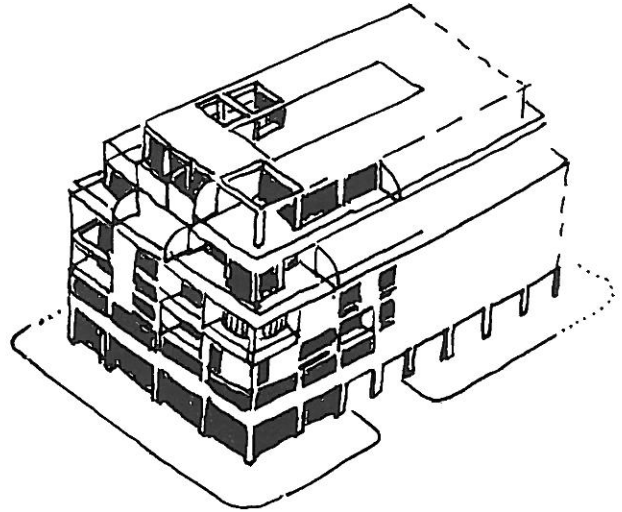
Εικ. 14. Δυνατότητες για πράσινο – υπηρεσίες γειτονιάς και χώροι στάθμευσης: Κ: κατάστημα - Ν: νηπιάκος σταθμός

κόστος τόσο για την υγεία τους (εφόσον εκτίθενται σε αυξημένους ατμοσφαιρικούς ρύπους,<sup>7</sup> σε δρόμους σε ώρες κυκλοφοριακής αιχμής) όσο και σε χρήμα. Επιπλέον, ζουν καθημερινά το άγχος να βρίσκονται στο σπίτι τους την ώρα που θα επιστρέψουν τα παιδιά τους, ιδιαίτερα αν η εργασία τους βρίσκεται μακριά – βασικές υπηρεσίες που δεν έχουν γίνει ευρύτερα αντιληπτές. Εάν, λοιπόν, κάθε 9-16 περίπου οικοδομικά τετράγωνα σε περιοχές υψηλής πυκνότητας κατοικιών, δηλαδή απόσταση πεζού, μετατραπεί ένα ισόγειο διαμέρισμα σε μικρό παιδικό σταθμό σε

ένα από τα οικοδομικά τετράγωνα, θα εξυπηρετούσε πολύ καλύτερα τις οικογένειες με νήπια και συγχρόνως θα απορροφούσε τον μεγάλο αριθμό “αδιόριστων” νηπιαγωγών. Οι σταθμοί αυτοί θα μπορούσαν, εξετάζοντας την οικονομική σκοπιμότητα, να λειτουργήσουν ως ιδιωτικοί, με ένα άτομο για μικρό αριθμό νηπίων, ενώ το εισόδημα που θα αποφέρουν θα είναι πιθανότατα καλύτερο από το αντίστοιχο των δημόσιων υπαλλήλων νηπιαγωγών και το κόστος χαμηλότερο για τις εργαζόμενες μητέρες. Για τις υπηρεσίες που εξυπηρετούν ή θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τις παραπάνω σκοπιμότητες καθώς και άλλες αντίστοιχες, δεν υπάρχει ευρεία αναγνώριση ή κατανόηση της σημασίας τους και ούτε αξιοποιούνται ευρέως κίνητρα που προσφέρονται για την ενεργοποίηση του ιδιωτικού τομέα.<sup>8</sup> Τα αραιά σκορπισμένα δημοτικά νηπιαγωγεία ή παιδικοί σταθμοί καθώς και τα ΚΑΠΗ για άτομα τρίτης ηλικίας δεν επαρκούν και ούτε θα πρέπει να λειτουργούν μόνο ως απρόσωπες θεσμικές υπηρεσίες.

Όλες οι προαναφερόμενες υπηρεσίες μπορούν να επιβιώσουν όχι ως επιχειρήσεις με τη μορφή εταιριών αλλά ως προσωπικές ή οικογενειακές μικροεπιχειρήσεις που αποδίδουν ένα εισόδημα και προσωπική ικανοποίηση τόσο για τους προσφέροντες όσο και για τους αποδέκτες. Το αίσθημα της “γειτονιάς” με ορισμένες μικρές υπηρεσίες έχει χρησιμοποιηθεί στην Ελλάδα στο σχεδιασμό της δεύτερης γενιάς χαμηλής δόμησης παραθεριστικών συγκροτημάτων που προσπαθούν να μεταδώσουν το αίσθημα της κοινότητας, έστω και για πρόσκαιρη διαμονή, προσφέροντας μια σειρά υπηρεσιών για όλα τα μέλη των οικογενειών που παραθερίζουν σε αυτά – αναγκαία συνθήκη προκειμένου να προσαρμοστούν και να εναρμονιστούν γρήγορα στο νέο περιβάλλον των διακοπών τους. Αυτό το αίσθημα της προ-

σαρμογής, του εναρμονισμού και της συνοχής της κοινωνίας μέσα στον αστικό ιστό δεν υποστηρίζεται ούτε καλλιεργείται από τη σειρά των “ταχυδρομικών θυρίδων” που παρουσιάζουν οι στοιβαγμένες οριζόντια και κάθετα μονάδες κατοικίας σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο στις πόλεις. Το σύγχρονο οικοδομικό τετράγωνο, όπως περιγράφεται παραπάνω, αποτελείται από ένα σκελετό μιας κυψέλης που επιτρέπει τη μετατροπή του σε διάφορες χρήσεις (Εικ. 14), προσφέροντας ευελιξία και εναλλακτικές δυνατότητες προσαρμογής του, προκειμένου να ικανοποιηθούν, εκτός της στέγασης, και άλλες ανάγκες βελτίωσης της διαβίωσης των κατοίκων που διαμένουν στις πόλεις (Εικ. 15).



Εικ. 15. Παράδειγμα μετατροπής οικοδομικού τετραγώνου σε κατοικίες, γραφεία, καταστήματα και χώρους στάθμευσης (σκαρίφημα)

Όλα τα προαναφερόμενα περιγράφουν την ανάγκη της μετάλλαξης της ανωδομής των αστικών κέντρων, φαινόμενο που άρχισε από την ιδιωτική πρωτοβουλία στις μεγαλουπόλεις της Ευρώπης αρχικά, αλλά και στην Ελλάδα τις πρόσφατες δεκαετίες μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο. Τις τάσεις που υποδηλώνει το φαινόμενο αυτό τις υιοθέτησαν και ορισμένες μεγαλουπόλεις των ΗΠΑ, όπως, π.χ., η Νέα Υόρκη στο Μανχάταν, όπου ολόκληρες περιοχές με πολυώροφα κτίρια βιομηχανικής χρήσης μετατράπηκαν σε ζωντανές κυψέλες πολλαπλών και συμπληρωματικών χρήσεων κατοικίας, υπηρεσιών κ.ά.

Με τη σταδιακή αναγνώριση και των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κατεδάφιση μεμονωμένων πολυώροφων κτιρίων και την εκ νέου ανοικοδόμησή τους, ελπίζω ότι θα έρθει η ώρα που θα αποδειχθεί η σκοπιμότητα και η ανάγκη μετάλλαξης των κεντρικών περιοχών των πόλεων, με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρει το οικοδομικό τετράγωνο ως βασικό στοιχείο/μονάδα του αστικού ιστού. Η τάση αυτή, προκειμένου να ενισχυθεί, προϋποθέτει αναγνώριση από την πολιτεία της ανάγκης για αναπροσαρμογή της πολεοδομικής νομοθεσίας που να ενθαρρύνει, σε συνδυασμό με παροχή κινήτρων, τη μετάλλαξη μέσα στις πόλεις και να προβλέπει τις συνθήκες σχεδιασμού νέων περιοχών ή επεκτάσεων των πόλεων.

## Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

---

- 1 Γ. Πρεβελάκης, *Επιστροφή στην Αθήνα – Πολεοδομία και γεωπολιτική της ελληνικής πρωτεύουσας*, Βιβλιοπωλείο της “Εστίας” Ι.Δ. Κολλάρου, Αθήνα 2001, σ. 39.
- 2 J. Fourastie, *La grande metamorphose du XXe siècle*, Presses Universitaires de France, Paris 1961.
- 3 E. Gallantay, *New Towns: Antiquity to the present*, George Braziller, New York 1975, σ. 21.
- 4 Le Corbusier, *Oevre Complète 1910-1929*, Les Éditions Ginsberger, Zurich 1960, σ. 23.
- 5 Μ. Μαρμαράς, *Η αστική πολυκατοικία της μεσοπολεμικής Αθήνας*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Θεμέλιο, Αθήνα 1991, σ. 184.
- 6 Ν. Πολύζος, *Δημογραφική πρόκληση – Υπογεννητικότητα και γήρανση στην Ελλάδα*, Εξάντας, Αθήνα 1981, σ. 196.
- 7 S. Proctor, *Research Paper*, California State Polytechnic University, Pomona 1989, σ. 27.
- 8 Μέτρο 2.8 του Επιχειρησιακού Προγράμματος “Ανταγωνιστικότητα” της Ε.Ε.

## Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

---

- Μαρμαράς Μ., *Η αστική πολυκατοικία της μεσοπολεμικής Αθήνας*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Θεμέλιο, Αθήνα 1991.
- Πολύζος Ν., *Δημογραφική πρόκληση – Υπογεννητικότητα και γήρανση στην Ελλάδα*, Εξάντας, Αθήνα 1981.
- Πρεβελάκης Γ., *Επιστροφή στην Αθήνα – Πολεοδομία και γεωπολιτική της ελληνικής πρωτεύουσας*, Βιβλιοπωλείο της “Εστίας” Ι.Δ. Κολλάρου, Αθήνα 2001.
- Fourastie J., *La grande metamorphose du XXe siècle*, Presses Universitaires de France, Paris 1961.
- Gallantay E., *New Towns: Antiquity to the present*, George Braziller, New York 1975.
- Le Corbusier, *Oevre Complète 1910-1929*, Les Éditions Ginsberger, Zurich 1960.
- Proctor S., *Research Paper*, California State Polytechnic University, Pomona 1989.



## ΦΑΝΗ ΑΝΑΙΡΟΥΣΗ

# Η πορεία του πολεοδομικού σχεδιασμού και τα αδιέξοδα

---

### I. Γενικά

Η πορεία του πολεοδομικού σχεδιασμού στη Χώρα μας έχει διαμορφωθεί σε σύνθετο πρόβλημα με χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες μη συγκρίσιμες με αντίστοιχες εξελίξεις σε άλλες Χώρες.

Είναι γνωστά και έχουν αναλυθεί και σχολιαστεί<sup>1</sup> τα βασικά χαρακτηριστικά της μεταπολεμικής οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της Χώρας και οι άξονες που χαραχθηκαν την 10ετία του '50<sup>2</sup> και ακολουθήθηκαν εν συνεχεία με την ενίσχυση του τομέα της οικοδομής σαν βασικού μοχλού ανάπτυξης, την στήριξη της μικροϊδιοκτησίας κ.ά. και κατ' επέκτασιν τους υψηλούς συντελεστές δόμησης, την αυθόρμητη στο μεγαλύτερο ποσοστό, δόμηση, την ανοχή εκτεταμένης κλίμακας αυθαίρετης δόμησης στις παρυφές των μεγάλων αστικών κέντρων και εν συνεχεία ένταξης σε "σχέδιο πόλεως," την εκτός σχεδίου δόμηση οπουδήποτε στην ύπαιθρο κ.ά.

Αν και οι επιλογές αυτές της δεκαετίας του '50 πέτυχαν το στόχο τους σε ό,τι αφορά τους υψηλούς ρυθμούς οικοδόμησης και στέγασης, τη δημιουργία εισοδήματος σε μεσαίες και ασθενέστερες τάξεις, την κοινωνική ανάμειξη κ.ά. συσώρευσαν τα γνωστά φαινόμενα που επί δεκαετίες μέχρι σήμερα προβληματίζουν, ιδιαίτερα αυτά που έχουν σχέση με τη δομή, την εικόνα, τους μετασχηματισμούς και την ποιότητα ζωής στις πολεις, την κατασπατάληση των φυσικών και τουριστικών πόρων στην ύπαιθρο κ.λπ.<sup>3</sup>

Η πορεία του πολεοδομικού σχεδιασμού πέρασε από φάσεις, -κυρίως μετά το 1975- που σφραγίστηκαν με ειλικρινείς προσπάθειες της Διοίκησης, να αντιμετωπίσει την κατάσταση με πολιτικές, νομοθεσία, μέτρα κ.λπ.<sup>4</sup> Τα γενικά αποτελέσματα όμως -όσο μπορούμε σήμερα να εκτιμήσουμε- είναι ισχνά, με ελλείματα σοβαρά. Ειδικότερα δε, στην αποτυχία να κατευθύνει, να προλάβει καταστάσεις ή να οργανώσει τις ήδη διαμορφωμένες.

Βρέθηκα και έζησα από κοντά στο ΥΠΕΧΩΔΕ εποχές που σφραγίστηκαν με σημαντικές φιλοδοξίες, ενθουσιασμούς και προσπάθειες όσο και περιόδους ρουτίνας χωρίς ανησυχίες και οράματα.



Σ' όλη αυτή τη μακρά περίοδο, η συμπαράσταση σ' εμάς τους υπαλλήλους, του καθηγητή και αγαπητού συναδέλφου Θανάση Αραβαντινού, που του αφιερώνεται τιμητικά ο τόμος αυτός, ήταν πολύτιμη. Αλλά και η γενικότερη παρουσία του μέσα από σχετικές εκδόσεις, εισηγήσεις σε συνέδρια και άλλες δραστηριότητες είχε πάντα ιδιαίτερη σημασία. Ήταν ο μόνος που ασχολήθηκε συστηματικά με τα προβλήματα που η έντονη μεταπολεμική οικοδόμηση συσσώρευσε (συντελεστές δόμησης, Γ.Ο.Κ. κ.ά.) στις συνθήκες ζωής της πόλης και έγκαιρα πρότεινε ξανά και ξανά λύσεις απλές, έξυπνες και πραγματοποιήσιμες που αν είχαν εισακουσθεί, η εικόνα και η ζωή των πόλεων θα ήταν σήμερα τελείως διαφορετική.

Σήμερα στις αρχές του 21ου αιώνα, που οι προοπτικές και οι στόχοι για τον πολεοδομικό σχεδιασμό παίρνουν άλλες διαστάσεις και η αύξηση της ευαισθησίας των πολιτών για το περιβάλλον είναι γεγονός, είναι ανάγκη όσο ποτέ, βασικά φαινόμενα και προβλήματα που συνεχίζονται από το παρελθόν να διερευνηθούν σε βάθος και με ειλικρινή κριτική από τους αρμόδιους φορείς.

Στα επόμενα κεφάλαια θα προσπαθήσω να καταθέσω τις εμπειρίες μου. Θα επικεντρωθώ κυρίως στο δύσκολο και προβληματικό δεύτερο επίπεδο του πολεοδομικού σχεδιασμού, το τελικό, το λεπτομερές, θα προσπαθήσω να εξετάσω τις αιτίες της περιπέτειάς του και να προσεγγίσω προτάσεις αντιμετώπισης. Γιατί πιστεύω ότι στη φάση αυτή διαμορφώνονται οι σημαντικότεροι παράγοντες της σημερινής κατάστασης.

## II. Η οικιστική εξέλιξη μεταπολεμικά

### 1 . Π ό λ η

Ο επίσημος πολεοδομικός χάρτης μιας οποιασδήποτε ελληνικής πόλης, των δεκαετιών '50, '60, '70 της Χώρας είναι ένα μωσαϊκό ακανονίστων σχημάτων που καθένα τους, σύνολο ποικίλων επίσης σε σχήμα και μέγεθος οικοδομικών τετραγώνων (Ο.Τ.) αντιπροσωπεύει μια περιοχή που "μπήκε στο σχέδιο" μια δεδομένη στιγμή. Η πόλη στην πραγματικότητα είναι, τότε μεγαλύτερη και τότε μικρότερη απ' ό τι δείχνει στον επίσημο χάρτη. Η δόμηση νόμιμη ή παράνομη είναι αυθόρμητη δηλ. πραγματοποιείται στην χρονική στιγμή που ο ιδιοκτήτης επιλέγει. Ιδιοκτησίες εντός σχεδίου συνήθως μεγάλες, αδόμητες για πολλά χρόνια δείχνουν την πόλη στο χάρτη μεγαλύτερη. Αυθαίρετη δόμηση που δεν εντάχθηκε "στο σχέδιο" δείχνει την πόλη μικρότερη.

Η εικόνα αυτή που περιέχει και εξηγεί τον τρόπο εξέλιξης των ελληνικών πόλεων τις πρώτες δεκαετίες μεταπολεμικά είναι τα χνάρια πάνω στα

οποία στηρίχθηκαν και όλες οι μετέπειτα εξελίξεις. Οι παράγοντες που διαμόρφωσαν την ελληνική πόλη έχουν αρκετά κατά καιρούς αναλυθεί:<sup>5</sup> Το άπλωμα της πόλης προς τα έξω με συνεχείς προσθήκες “σχεδίων” περιστασιακά, οι απαράδεκτα υψηλοί συντελεστές δόμησης (Σ.Δ.) στο κέντρο, η έλλειψη ειδικών κανονισμών για τις χρήσεις γης, η κυριαρχία των μικρών οικοπέδων και οικοδομικών επιχειρήσεων, ο ρόλος του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού.<sup>6</sup> Οι συνέπειες γνωστές, αποτελούν σήμερα τα μεγάλα πολεοδομικά προβλήματα που απαιτούν λύσεις.

Από τη δεκαετία του 70 και μετά, με δεδομένα τις δυσμενείς συνθήκες ζωής στο κέντρο, την άνοδο των εισοδημάτων κ.ά. οι τάσεις μετακίνησης προς την περιφέρεια της πόλης, μεγαλώνουν. Τα προάστεια, βάσει παλιών “σχεδίων πόλης” ή νέων, δομούνται με ταχύ ρυθμό, και η πολυκατοικία και άλλα χαρακτηριστικά μέσω της ισοπεδωτικής κυριαρχίας του Γ.Ο.Κ., επαναλαμβάνονται στο μεγαλύτερο ποσοστό.

Δυο νόμιμοι τρόποι διαφυγής απ’ το σχεδιασμό και τις υποχρεώσεις του, συμμετέχουν σημαντικά στην διαμόρφωση της πόλης. Είναι: (α) Η δόμηση “εκτός σχεδίου” με την οποία αναπτύσσονται κάθε είδους χρήσεις στους άξονες εισόδου της πόλης συνθέτοντας τη γνωστή άναρχη εικόνα και (β) Οι θύλακες των “οικισμών προ του 1923” μέσα και γύρω από τις πόλεις, απολιθώματα από το παρελθόν, “βόλεμα” σε υποβαθμισμένο περιβάλλον και εμπόδιο στη σωστή της λειτουργία.<sup>7</sup>

Μετά το Σύνταγμα του 1975 και τους Οικιστικούς Νόμους που ακολούθησαν σε εφαρμογή του Άρθρου 24, το “ρυμοτομικό σχέδιο” γίνεται “Πολεοδομική Μελέτη” εμπλουτισμένη με στοιχεία που να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις. Παράλληλα εξασφαλίζεται και προηγείται σχεδιασμός για τη γενική πολεοδομική οργάνωση της πόλης, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) ενώ για τα μεγάλα αστικά κέντρα προωθούνται Ρυθμιστικά Σχέδια.<sup>8</sup>

Σήμερα 25 χρόνια αργότερα από την εφαρμογή των παραπάνω, παρατηρούμε σε γενικές γραμμές τα εξής βασικά χαρακτηριστικά: Η πόλη συνεχίζει να ανοίγεται προς τα έξω διάσπαρτα στην ευρύτερη περιοχή της, νόμιμα ή παράνομα και με τη συμβολή της εκτός σχεδίου δόμησης. Η αυθόρμητη δόμηση, με την κυρίαρχη παρουσία της παντού, διαιωνίζει ένα ανολοκλήρωτο, ημιτελές μετασχηματιζόμενο περιβάλλον.<sup>9</sup> Ο πολεοδομικός σχεδιασμός σαν γενική πολεοδομική οργάνωση ή σαν λεπτομερής τελική ρύθμιση δεν μπορεί να ελέγξει έγκαιρα τις εξελίξεις.

## 2 . Ο Ι Μ Ι Κ Ρ Ο Ϊ Ο Ι Κ Ι Σ Μ Ο Ϊ Τ Η Σ Χ Ώ Ρ Α Σ

Οι μικροί οικισμοί, ο καθένας με τη δική του ταυτότητα δεν αποτελούν κατ’ αρχήν, από τη φύση τους αντικείμενο συστηματικού σχεδιασμού και η δόμηση τους μετά το 1923 -που θεσπίσθηκε το πρώτο πλαίσιο πολεοδομικού

σχεδιασμού για οικισμούς άνω των 5.000 κατ.- γίνεται με γενικά Π. Δ/ματα.<sup>10</sup> Εξαίρεση αποτελούν – σε μικρό ποσοστό – οικισμοί που σχεδιάζονται και πραγματοποιούνται από κρατικά προγράμματα (διανομές Υπ. Γεωργίας ή μεταφερομένοι οικισμοί λόγω θεομηνιών, αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ).

Αλλοιώσεις στο χαρακτήρα των μικρών οικισμών έχουν προκύψει από πέσεις Β΄ κατοικίας στις παραλιακές περιοχές που συχνά -κυρίως κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα- έχουν πάρει τη μορφή οικιστικής ζώνης, πολλών χιλιομέτρων.

Το 1985 δυο Π. Δ/ματα<sup>11</sup> προσπάθησαν να οργανώσουν την ανάπτυξή τους. Από το πρώτο προέκυψαν σε πολλές περιοχές τεράστια όρια οικισμών σε βάρος της αγροτικής υπαίθρου, καταστρατήγηση που κατά τη γνώμη μου οφείλεται σε ανοχή του Κράτους, σε συνδυασμό με υπερβολικές λεπτομέρειες στο περιεχόμενο του Π.Δ/τος.

Το δεύτερο Π.Δ/γμα, της πολεοδόμησης, χωρίς χρονική εξάρτηση από το πρώτο, γενικά αποφεύγεται από τους τοπικούς φορείς προκειμένου να ανασταλούν ρυμοτομήσεις, εισφορές κ.λπ.

Έτσι σε σύντομο χρονικό διάστημα με καθολική εφαρμογή του πρώτου Π. Δ/τος, οι παραλιακοί οικισμοί διευρύνθηκαν και πύκνωσαν σε μεγάλη έκταση, με υψηλή εκμετάλλευση -και μεγάλες κατοικίες- χωρίς κοινόχρηστα σ΄ ένα τυχαίο πλέγμα στενών και πρόχειρων αγροτικών δρόμων.

Εξαίρεση αποτελούν οι παραδοσιακοί οικισμοί που η προστασία τους αποτελεί σημαντική προσπάθεια της Πολιτείας. Ειδικά Π.Δ/γματα, γενικά και ειδικά εξασφαλίζουν τη διατήρηση των ιστορικών, αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών τους και ειδικοί κανονισμοί δόμησης προωθούνται για να προστατεύσουν στο σύνολό τους νησιά με ιδιαίτερες αξίες φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος.<sup>12</sup>

### 3 . Η ύ π α ι θ ρ ο ς

Όπως είναι γνωστό, με το Π.Δ/γμα του 1928 και τις συμπληρώσεις του, γνωστό πια ως “η εκτός σχεδίου δόμηση”, σχεδόν κάθε σημείο της Επικράτειας είναι εν δυνάμει “οικόπεδο” εφ’ όσον έχει συγκεκριμένο μέγεθος (4 στρ.) και παρεκκλίσεις αρτιότητας μέχρι και 750 μ<sup>2</sup> κατά μήκος των “εθνικών, επαρχιακών, δημοτικών και κοινοτικών οδών”.

Οι τροποποιήσεις του, από το 1928 μέχρι σήμερα -που ισχύει ακόμα- είχαν κυρίως σκοπό να διευκολύνουν τη δόμηση ή τη νομιμοποίηση για ωρισμένες κυρίως ειδικές λειτουργίες (βιομηχανικές, κοινωφελείς, κ.ά.).<sup>13</sup>

Τα αποτελέσματα από την εφαρμογή αυτής της νομοθεσίας είναι γνωστά:

**α)** Η γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος των οδών, που πυκνώνει συνεχώς, με καταστρεπτικές συνέπειες για οποιαδήποτε μελλοντική ανάγκη οργάνωσης του χώρου.

**β)** Η διάσπαρτη δόμηση σ' όλη την ύπαιθρο που παίρνει επικίνδυνες διαστάσεις με συνεχείς αλλοιώσεις του τοπίου κυρίως σε ευαίσθητες παραλιακές και νησιωτικές περιοχές.<sup>14</sup>

**γ)** Οι αυθαίρετες πυκνές συγκεντρώσεις Β' κατοικίας σε παραλιακές περιοχές, που έχουν προκύψει από παράνομες κατατμήσεις και αποτελούν σήμερα αντικείμενο σχεδιασμού για την αναβάθμιση και νομιμοποίησή τους, όχι και τόσο εύκολα να προωθηθεί.

Πολεοδομικά σχέδια εγκεκριμένα, που προβλέπονται στην ύπαιθρο είναι αυτά των Οικοδομικών Συνεταιρισμών και της Β' κατοικίας, με δικό τους το καθένα νομοθετικό πλαίσιο. Επίσης, τα ΠΕΡΠΟ (ιδιωτικής πολεοδόμησης) και άλλα είδη που εξυπηρετούν ειδικές λειτουργίες και ειδικά προγράμματα (Ν. 2508/97 και Ν. 2742/99) κ.ά.

Στην ύπαιθρο, έχουν κατά καιρούς εγκριθεί ζώνες χρήσεων γης με σκοπό να προστατεύσουν περιοχές, για ειδικούς λόγους, ή να ελέγξουν την οικιστική ανάπτυξη γύρω απ' τις πόλεις. Το συνολικό ποσοστό που αντιπροσωπεύουν είναι ελάχιστο συγκρινόμενο με αυτό που απαιτείται για το σύνολο της Χώρας.<sup>15</sup>

Από τα παραπάνω παρατηρούμε ότι η οικιστική εξέλιξη μεταπολεμικά στη Χώρα μας - και με την ανεκτική στάση της Πολιτείας - ακολούθησε τους δικούς της κανόνες. Οι προσπάθειες, σημαντικές και ειλικρινείς κατά καιρούς, δεν μπόρεσαν να πάρουν μια ολοκληρωμένη μορφή. Φαινόμενα και πρακτικές από το παρελθόν ατονούν το ρόλο του σχεδιασμού θέτοντας μεγάλα ερωτηματικά για τις μορφές και τους τρόπους με τους οποίους ο ίδιος προσεγγίζει το στόχο του, όπως θα δούμε στα επόμενα κεφάλαια.

### III. Ο Πολεοδομικός σχεδιασμός: Περιεχόμενο – διαδικασίες

1. Τα σχέδια των πόλεων του νεοσύστατου Ελληνικού κράτους μέχρι το 1923 – απλά ρυμοτομικά – συνοδεύονταν το καθένα από δικό του κανονισμό που ρύθμιζε κυρίως τη δόμηση του κάθε οικοπέδου σε σχέση με το περιβάλλον του όπως και διάφορες λεπτομέρειες που αφορούσαν στην αρχιτεκτονική, τα υλικά κ.ά.

Το Ν. Δ/μα της 17.7.1923 είναι το πρώτο πλαίσιο που καθορίζει γενικές αρχές και διαδικασίες για συστηματικό σχεδιασμό των πόλεων της Χώρας. Κύριο χαρακτηριστικό τα τρία θεσμικά καθεστάτα που ορίζει: το “εντός σχεδίου” το “εκτός σχεδίου” κ.λπ. και “οι οικισμοί προ του 1923” που και μέχρι σήμερα η παρουσία τους είναι ισχυρή.<sup>16</sup>

Το Ν. Δ/γμα του 1923 μαζί με τον Γ.Ο.Κ. του 1929 αποτέλεσαν ένα πλήρες για την εποχή τους σύνολο διατάξεων, κανόνων και προδιαγραφών που το περιεχόμενό του μέχρι σήμερα εντυπωσιάζει.<sup>17</sup>

Στη συνέχεια όμως, εκτός από εξαιρέσεις, τα σχέδια περιωρίσθηκαν σε απλοποιημένα ρυμοτομικά με στοιχειώδεις όρους και περιορισμούς δόμησης, ο Γ.Ο.Κ. του 1929 αλλοιώθηκε και μέσα στη λαίλαπα, της μεταπολεμικής οικοδόμησης “βόλεψαν” τις ανάγκες που προέκυπταν.<sup>18</sup>

Οι διάφορες μορφές του πολεοδομικού σχεδιασμού που επεκράτησαν είναι: οι επεκτάσεις σχεδίων, οι εντάξεις σε σχέδιο διαμορφωμένων περιοχών, οι τροποποιήσεις, οι αναθεωρήσεις.<sup>19</sup> Οι εγκρίσεις σχεδίων σε ενιαία αδόμητη ιδιοκτησία με οργανώμενη δόμηση, ή οργάνωση της υποδομής αντιπροσωπεύει πολύ μικρό ποσοστό.<sup>20</sup>

Η πρακτική γενικά που ακολουθήθηκε μέχρι σήμερα για την προώθηση ενός πολεοδομικού σχεδίου και χρεώνεται μεγάλη ευθύνη κατά τη γνώμη μου, είναι ο διαχωρισμός κατά την όλη διαδικασία σε τρία τμήματα: Την μελέτη, τη δημοσιοποίηση – έγκριση και την εφαρμογή (με την έννοια της υλοποίησης της οικιστικής ανάπτυξης) που διαδέχονται το ένα το άλλο, χρονικά και λειτουργούν ανεξάρτητα χωρίς να συνδυάζονται μέσα από μια συνεχή παρακολούθηση, ενημέρωση και αλληλοπληροφόρηση.

2. Η διαδικασία δημοσιοποίησης του σχεδίου δυστυχώς εξελίχθηκε σε μακροχρόνια περιπέτεια.

Οι φορείς που γνωματεύουν κατ' αρχήν -απαραίτητα τα Υπουργεία Γεωργίας και Πολιτισμού- δεν έχουν συνήθως άμεσες απαντήσεις ούτε κεντρικά, ούτε στις περιφερειακές τους υπηρεσίες με αποτέλεσμα καθυστερήσεις συχνά πολύ μεγάλες.

Η ανάρτηση των σχεδίων, οι ενστάσεις και οι γνωματεύσεις της Αυτοδιοίκησης είναι απρόβλεπτοι στο χρόνο, παράγοντες. Τα σχέδια, κυρίως οι εντάξεις διαμορφωμένων περιοχών, σε γη κατακερματισμένη και συχνά δομημένη, συγκεντρώνουν πολυάριθμες ενστάσεις και παρεμβάσεις γιατί όλοι γνωρίζουν ότι το σχέδιο αυτό θα επιβάλλει το τελικό καθεστώς σε ό,τι αφορά την τύχη της ιδιοκτησίας τους (ρυμοτόμηση, απαλλοτρίωση, χρήση, εκμετάλλευση). Οι χώροι για πλατείες στο διάστημα αυτό χάνονται γιατί οι ιδιοκτήτες σπεύδουν να τις χτίσουν, οι δρόμοι στενεύουν, αλλάζουν κ.λπ. και οι μελέτες οδηγούνται σε συνεχής τροποποιήσεις.

Όλη αυτή η περιπέτεια του “φακέλλου” του θέματος καταλήγει στη Διοίκηση που παίρνει τις τελικές αποφάσεις (Συμβούλια, υπογραφές κ.λπ.) και προχωρεί στην νομοτεχνική επεξεργασία, εν συνεχεία δε όπου απαιτείται γνώμη του Συμβουλίου της Επικρατείας (Σ.τ.Ε.), υπογραφή Υπουργού και δημοσίευση στο φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως.

Σ' όλη αυτή τη διαδικασία, υπάρχει σημαντικός χαμένος χρόνος, άδικα χαμένος. Χάνεται η ευθύνη της παρακολούθησης κατά διαστήματα. Λείπει ο υπεύθυνος που σε συνεχή βάση από την αρχή ως το τέλος θα παρακολουθεί από κοντά και θα πιέζει για προώθηση όταν χρειάζεται. Μέχρι σήμερα

η διάρκεια αυτής, της διαδικασίας δεν είναι μικρότερη από 5 χρόνια στην καλλίτερη περίπτωση ενώ υπάρχουν διαρκείες 10 ως 15 χρόνων και πάνω που φθάνουν στα όρια του παραλόγου. Έτσι διαμορφώνεται ο φαύλος κύκλος του σχεδιασμού και της δόμησης χωρίς αυτόν.<sup>21</sup>

3. Η εφαρμογή των σχεδίων σύμφωνα με το Ν. Δ/μα του 1923 και τις συμπληρώσεις του, με τις γνωστές σ' όλους μας διαδικασίες κήρυξης απαλλοτρίωσης (με την δημοσίευση της έγκρισης του σχεδίου), τακτοποιήσεων, αυτοαποζημιώσεων κ.λπ. λειτούργησε μεν αποσπασματικά, αλλά ικανοποιητικά, στην εξασφάλιση με το μηχανισμό της αυτοαποζημίωσης, της διάνοιξης των δρόμων. Η Αυτοδιοίκηση όμως (Δήμοι και Κοινότητες) που είχε και την όλη ευθύνη της εφαρμογής, δεν μπόρεσε να κινηθεί κατάλληλα για να εξασφαλίσει τους κοινόχρηστους χώρους και να μεριμνήσει για τους κοινωφελείς.<sup>22</sup> Η συνέχεια είναι γνωστή με την θέσπιση στο Αρθρ. 24 του Συντάγματος του 1975, της υποχρεωτικής συμμετοχής σε γη και χρήμα για κάθε ιδιοκτησία που εντάσσεται σε σχέδιο πόλεως και την ενιαία πράξη εφαρμογής.
4. Οι Ν. 947/79, Ν. 1337/83, και Ν. 2508/97 (Βασικοί οικιστικοί Νόμοι που ακολούθησαν τις επιταγές του Συντάγματος του '75) τοποθέτησαν τον πολεοδομικό σχεδιασμό υποχρεωτικά σε δύο επίπεδα για τις πόλεις. Με τον Ν. 1337/83 που τέθηκε σε ευρεία εφαρμογή, το πρώτο επίπεδο με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.), καθορίζει τις γενικές κατευθύνσεις οργάνωσης και ανάπτυξης της πόλης και το δεύτερο, το λεπτομερές, με την Πολεοδομική Μελέτη εξειδικεύει το πρώτο και συμπληρώνεται με τη διαδικασία της ενιαίας πράξης εφαρμογής για τη διευθέτηση της εισφοράς γης και χρήματος. Ακολούθησε ένα γιγαντιαίο πρόγραμμα μελέτης και εφαρμογής, η Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (Ε.Π.Α.) με κύριο χαρακτηριστικό την σύγχρονη εκπόνηση μελετών και των δύο επιπέδων, που τις συνόδευαν πλήθος προδιαγραφών, πρότυπων κ.λπ.

Υστερα από 20 σχεδόν χρόνια, μπορούμε σήμερα να αναφερθούμε στην αποτελεσματικότητα αυτής της προσπάθειας: Σε σύντομο χρονικό διάστημα και με πίεση της κεντρικής Διοίκησης εγκρίθηκαν σχεδόν όλα τα Γ.Π.Σ. που είχαν εκπονηθεί. Ήταν ένα σημαντικό βήμα γιατί υπάρχει επίσημα για κάθε πόλη της Χώρας, άνω των 2000 κατοίκων, ο οδηγός για τις επί μέρους αποφάσεις. Οι συνέπειές του όμως, -δεσμεύσεις δόμησης σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. - δεν ίσχυαν στα παλιά τμήματα του σχεδίου της πόλης χωρίς τις απαραίτητες αναθεωρήσεις των σχεδίων (σύμφωνα με το Ν.Δ/μα του 1923), διαδικασία που δυστυχώς δεν πραγματοποιήθηκε ακόμα σε ικανοποιητικό βαθμό.<sup>23</sup>

Οι πολεοδομικές μελέτες (Π.Μ.) ακολουθώντας κατά ενότητες, διαμορφωμένες συνήθως περιοχές και τη διαδικασία και πρακτική του παρελθόντος, συνάντησαν δυσκολίες, παρόμοιες με το παρελθόν. Σ' αυτές προστέθηκε και η υποχρεωτική συμμετοχή με τη λέξη "εισφορά" που φόρτισε περισσότερο την κατάσταση.<sup>24</sup>

Η ενιαία πράξη εφαρμογής συναντά δυσκολίες στην πορεία της. Η κλιμακωτή εισφορά,<sup>25</sup> ο υπολογισμός με μέγεθος ιδιοκτησίας πριν το 1982 κ.ά. διαμόρφωσαν ένα λογιστικό δαίδαλο στο χρόνο, του “παίρνω και δίνω” και άλλα προβλήματα και κάποια στιγμή αποφασίσθηκε πριν την τελική έκβαση της να αποδεσμεύεται η χορήγηση οικοδομικών αδειών και να πραγματοποιείται αποσπασματική τοπική εφαρμογή. Μεμονωμένες τροποποιήσεις για βελτιώσεις εντάσσονται σε Νόμους κατά καιρούς. Πάντως τελική εικόνα που να διαμορφώσει συμπεράσματα δεν υπάρχει ακόμη.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, μπορούμε να φτάσουμε στο συμπέρασμα ότι οι διαδικασίες στις οποίες μια πολεοδομική μελέτη υποβάλλεται είτε με την νομοθεσία του Ν.Δ/τος του 1923 είτε με αυτήν του Ν. 1337/83 είναι μακροχρόνιες, σε βαθμό αδικαιολόγητο κι αυτό οφείλεται περισσότερο σε οργανωτικά προβλήματα και χειρισμούς της Διοίκησης και της Αυτοδιοίκησης. Από την προσωπική μου εμπειρία πάντως έχω καταλήξει και θέλω να πιστεύω ότι, την έγκριση “σχεδίου πόλης” που εξασφαλίζει ανοδο της αξίας και αναβάθμιση του περιβάλλοντος της ιδιοκτησίας, δεν την αρνείται ο ιδιοκτήτης και τη διαφυγή απ’ αυτό την εκτιμά σαν προσωρινή κατάσταση που του δίνει την άμεση λύση.

#### IV. Διοίκηση: Ρόλος και λειτουργία

1. Η αρχή του σημερινού Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ήταν στο Υπουργείο Συγκοινωνιών (1914) μετά Υπ. Δημ. Έργων. Τα οικιστικά θέματα ανήκαν στη Γενική Δ/νση Οικισμού. Οι ανάγκες και οι εξελίξεις ωδήγησαν το 1978 στο ανεξάρτητο Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος (ΥΧΟΠ) και αργότερα στο ΥΠΕΧΩΔΕ περιλαμβάνοντας και τον τομέα των Δημοσίων Έργων. Το αντικείμενο των κεντρικών Υπηρεσιών κατανεμημένο σε Δ/νσεις, διαχωρίζεται, εκτός του τομέα των Δημ. Έργων, σε θέματα Οικιστικά, με νομικές και διοικητικές Υπηρεσίες και από το 1978 και μετά και σε θέματα Χωροταξίας και Περιβάλλοντος.<sup>26</sup>

Γενικά ο χαρακτήρας της λειτουργίας του είναι συγκεντρωτικός, με έλλειψη ικανοποιητικού συντονισμού μεταξύ των Δ/νσεων και μικρή επαφή με την Αυτοδιοίκηση.

Γενική διαχρονική διαπίστωση είναι ότι η εκάστοτε πολιτική ηγεσία επηρεάζει λιγότερο ή περισσότερο το αντικείμενό του. Υπήρξαν περίοδοι που σφραγίστηκαν με πολιτικές πολύ αξιόλογες και προσπάθειες των στελεχών και όλου γενικά του προσωπικού, αξιέπαινες. Δεν παύει όμως να υπάρχει και να εκφράζεται συχνά και η μικροπολιτική με την ανοχή στην παράνομη δόμηση κ.ά.

2. Στον τομέα του πολεοδομικού σχεδιασμού, οι ανησυχίες για εκσυγχροनि-

σμούς και συσχετισμούς με τη χωροταξία και την περιφερειακή ανάπτυξη είχαν αρχίσει από τη δεκαετία του '60.<sup>27</sup> Μετά το Σύνταγμα του 1975, το Υπουργείο με νέους Οργανισμούς λειτουργίας και εμπλουτισμό με νέους επιστήμονες παράγαγε σημαντικό έργο σε Νομοθεσία, σε προγράμματα μελετών και έργα.<sup>28</sup> Παρά τις προσπάθειες όμως η εξέλιξη στην πορεία του πολεοδομικού σχεδιασμού δεν υπήρξε ικανοποιητική, τα οργανωτικά προβλήματα συνεχίζονται, και ο επιτελικός χαρακτήρας που πρέπει να παίξει ο κεντρικός φορέας, δεν διαμορφώθηκε ακόμη. Δεν υπήρξε μέχρι σήμερα συνεχής και ειλικρινής πρόθεση αποκέντρωσης πολεοδομικών αρμοδιοτήτων αλλά μόνο αποσπασματικά, με παλινδρομήσεις χωρίς ποτέ να μελετηθεί και να υποστηριχθεί ένα συνολικό, λογικό και ολοκληρωμένο σχέδιο. Σήμερα με καθιερωμένα τα δύο επίπεδα πολεοδομικού σχεδιασμού και το πλαίσιο του χωροταξικού, ο λεπτομερής πολεοδομικός σχεδιασμός είναι πια “τοπική υπόθεση” που θα πρέπει να ανήκει στην Αυτοδιοίκηση α΄ ή β΄ βαθμού σαν σχεδιασμός και σαν έγκριση, ενώ τα υπόλοιπα θα παραμείνουν στις Κεντρικές και Περιφερειακές Υπηρεσίες. Οι φόβοι για χειρισμούς που εξυπηρετούν τοπικά συμφέροντα σε βάρος των πολεοδομικών αναγκών, θα πρέπει να φύγουν, γιατί παράλληλα υπάρχει η συνεχώς αυξανόμενη ευαισθησία των πολιτών για την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και πλαίσια – ασφαλιστικές δικλείδες – που η Νομοθεσία μπορεί να επιβάλλει.

Η φόρτιση της Κεντρικής Υπηρεσίας με το αντικείμενο της διεκπεραίωσης πολεοδομικών μελετών, το χειρισμό εκατοντάδων τροποποιήσεων, γνωματεύσεων κ.ά. και η καθημερινή προσωπική επαφή με τους πολίτες είναι σε μεγάλο βαθμό η αιτία αυτών που συμβαίνουν μέχρι σήμερα.

Αντίθετα, η Κεντρική Υπηρεσία μετά την αποφόρτιση θα μπορέσει να δει το αντικείμενο του πολεοδομικού σχεδιασμού συνολικά, να διαμορφώσει πολιτικές και κατευθύνσεις και να παρακολουθήσει την εφαρμογή τους. Με την εγκατάσταση Παρατηρητηρίου θα μπορέσει να έχει συνεχή πληροφόρηση για την πορεία των θεμάτων σ΄ όλη την Χώρα, για τα προβλήματα, τα λάθη, τα σημεία της Νομοθεσίας που απαιτούν τροποποιήσεις, ακόμη και να συντονίζει στον τομέα αυτό τα συναρμόδια Υπουργεία και τους λοιπούς σχετικούς φορείς.

3. Η πολεοδομική Νομοθεσία σημαντικός παράγοντας στην εξέλιξη των φαινομένων που έχουν σχέση με το σχεδιασμό – όπως ανέφερα προηγουμένα – εμπλουτίστηκε σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες. Η ποσότητα όμως Νόμων, Π.Δ/των κ.α. που προστίθενται συνεχώς από το 1923 μέχρι σήμερα με αποσπασματικές κωδικοποιήσεις και χωρίς καμιά μέχρι σήμερα “ενοποίηση”, δημιουργεί ένα πραγματικό χάος που ναρκοθετεί τις καλές προθέσεις και εκτρέφει την παρανομία. Μια πτυχή του φαινομένου αυτού επίσης, είναι η επιθυμία κάθε Υπουργού να ξεκινήσει την προσπάθειά του με νέους Νόμους.



Πέραν αυτού και το περιεχόμενο των Νόμων, νομοτεχνικά και ουσιαστικά έχει προβλήματα. Θέματα που είναι αντικείμενο Π.Δ/των δεν έχουν τη θέση τους σε Νόμους. Οι μακροσκελείς αναφορές στα αυθαίρετα και στις κατά καιρούς νομιμοποιήσεις τους, κατά τη γνώμη μου δεν έχουν επίσης θέση σε βασικούς Οικιστικούς Νόμους. Θα μπορούσε να καταλήξει κανείς στο συμπέρασμα ότι ο όγκος και η λεπτομέρεια λειτούργησαν μέχρι σήμερα αρνητικά και ότι είναι ανάγκη να γίνει μια μεγάλη προσπάθεια απλοποίησης.

## V. Αδιέξοδα – Προτάσεις

Οι κυριότερες παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι παρά τις κατά καιρούς σημαντικές προσπάθειες και τις βελτιώσεις, η συνέχιση των ίδιων φαινομένων επί πολλές δεκαετίες σημαίνει τη σταθεροποίηση τους σε καταστάσεις που διαμορφώνουν “αδιέξοδα”. Η διατύπωση του όρου αυτού δεν είναι αποδοχή αλλά υπογραμμίζει τη σοβαρότητα της κατάστασης και την ανάγκη να διερευνηθούν και να βρεθούν λύσεις.

Παράγοντες που διαμορφώνουν μόνιμα χαρακτηριστικά στην πορεία του πολεοδομικού σχεδιασμού, κατά τη γνώμη μου είναι:

1. Ο εθισμός επί δεκαετίες σε φαινόμενα και καταστάσεις όπως:
  - α) Η μακροχρόνια διαδικασία έγκρισης πολεοδομικών σχεδίων και οι αλλαγές και ταλαιπωρίες, που καθ’ οδόν υφίστανται από κάθε είδους παρεμβάσεις, για την προστασία της ιδιοκτησίας, και των διαμορφούμενων συμφερόντων.
  - β) Το μίζερο, ημιδιαμορφωμένο και αισθητικά υποβαθμισμένο οικιστικό περιβάλλον χωρίς σωστή υποδομή και εξυπηρετήσεις.
  - γ) Η χαλαρότητα των ελέγχων στην δόμηση, η επαναλαμβανόμενη κατά καιρούς νομιμοποίηση των αυθαιρέτων και η διαμόρφωση νοοτροπίας “χτίζω όπου θέλω, όπως θέλω και μετά βλέπουμε”.
2. Η συνέχιση νόμιμων διεξόδων δόμησης που δεν απαιτούν σχεδιασμό και εισφορά:
  - α) Ο “οικισμός προ του 1923” όρος και καθεστώς που συντηρείται από το μακρινό παρελθόν με αμφίβολη υπόσταση και ασαφή όρια.
  - β) Η “εκτός σχεδίου δόμηση” που συνεχίζεται επιβαρύνοντας συνέχεια την ύπαιθρο και δυσχεραίνοντας το σχεδιασμό.
3. Η συγκεντρωτική λειτουργία της Διοίκησης, η ελλιπής ακόμη παρουσία της Αυτοδιοίκησης και η συντήρηση της προσωπικής επαφής και πελατειακής σχέσης.

Τα φαινόμενα αυτά μπορεί να εξηγούνται κατά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες κάτω από ιδιαίτερες συνθήκες που έζησε η Χώρα αλλά όχι στην σημερινή εποχή κάτω από τις παρούσες συνθήκες και προοπτικές.

Ιδιαίτερα τα οργανωτικά προβλήματα, που χρεώνονται κυρίως στη Διοίκηση και Αυτοδιοίκηση θα μπορούσαν να αντιμετωπισθούν με συνεχείς και μακροχρόνιες προσπάθειες που να στοχεύουν:

- α) Να πεισθεί ο πολίτης ότι ένα πολεοδομικό σχέδιο – ακόμη και μια μικρή παρέμβαση στη γειτονιά του – βελτιώνει τη ζωή του, ανεβάζει, την αξία της ιδιοκτησίας του και η διαδικασία έγκρισης δεν θα είναι μακροχρόνια. Επίσης να κατανοήσει ότι η υποχρεωτική συμμετοχή της ιδιοκτησίας (μέχρι και 50% σε ορισμένες περιπτώσεις) υπήρχε ήδη από το 1923 και είναι το μέσον για την αξιοποίηση της γης του.
- β) Να ερευνηθούν και να δοκιμασθούν απ' την Διοίκηση και την Αυτοδιοίκηση τρόποι πολεοδομικού σχεδιασμού ανάλογοι με τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες των περιοχών – ακόμη και με φάσεις έγκρισης ή τμηματικού σχεδιασμού – προκειμένου να εξασφαλιζεται έγκαιρα και αποτελεσματικά η γενική οργάνωση του και να μην ναρκοθετούν οι λεπτομέρειες, τα βασικά στοιχεία του σχεδίου.  
Οι νέες εξελίξεις και προοπτικές στον τομέα της πολεοδομίας και οι ανάγκες αναμόρφωσης εκτεταμένων διαμορφωμένων περιοχών στη Χώρα μας, θα απαιτήσουν ευελιξία και απλουστεύσεις στο σχεδιασμό, στις διαδικασίες και ενδεχομένως αλλαγές στις έννοιες “εντός” και “εκτός σχεδίου”.
- γ) Να προχωρήσει η διαδικασία αποκέντρωσης των πολεοδομικών αρμοδιοτήτων στην Αυτοδιοίκηση α' και β' βαθμού – σε πρώτη φάση, του λεπτομερούς πολεοδομικού σχεδιασμού – βάσει ολοκληρωμένου σχεδίου μεταβίβασης και στήριξης, και να διαμορφώσει πλέον το ΥΠΕΧΩΔΕ τον επιτελικό του ρόλο.

## Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Για την πολεοδομία και την ανάπτυξη της ελληνικής πόλης μεταπολεμικά σημαντικές είναι οι εργασίες του Συνεδρίου της “Εταιρείας Ιστορίας της Πόλης και της Πολεοδομίας” (σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας στο Βόλο 1999) με θέμα “Η Πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974” Πρακτικά: Βόλος 2000 και άλλες σχετικές εκδόσεις (βλ. βιβλιογραφία).
- 2 Για τις πολιτικές της δεκαετίας του 50, βλ. Κ. Βαρβαρέσος “Εκθεις επί του οικονομικού προβλήματος της Ελλάδος” 2002. Ανάλυση της πολιτικής της δεκαετίας του 50, της εφαρμογής και των αποτελεσμάτων: εισήγηση Δ. Οικονόμου και εισήγηση των Ντ. Βαΐου, Μ. Μαντουβάλου, Μ. Μαυρίδου, στο Συνέδριο Βόλου 1999.
- 3 Για τις συνέπειες από την οικοδομική δραστηριότητα μεταπολεμικά με ιδιαίτερες αναφορές στα προβλήματα της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος και την ευθύνη των Γενικών Οικοδομικών Κανονισμών βλ. Αθ. Αραβαντινός (1997) και Α. Γερόλυμπος (Συνέδριο Βόλου 1999).
- 4 Σταθμοί οι πολιτικές μετά το 1975, με τους Οικιστικούς Νόμους, προγράμματα και μέτρα επί Υπουργών Στέφανου Μάνου και Αντώνη Τρίτση με πολλά θετικά βήματα.
- 5 Αναφορές εκτενείς στα κυκλώματα γης, αυθαιρεσίας, εντάξεων στο σχέδιο κ.λπ. βλ. Δ. Οικονόμου στο “Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων” (1999) και Δ. Φιλίππιδης (1990).
- 6 Σημαντικές αναφορές για το ρόλο του ΓΟΚ και προτάσεις για μέτρα που θα βελτιώσουν το άμεσο περιβάλλον της κατοικίας και τις συνθήκες ζωής (με εσωτερική γραμμή δόμησης, συνδέσεις εσωτερικού ακάλυπτου με εξωτερικό χώρο κ.λπ) και αναφορά επίσης στην πρωτοφανή καταστρατήγηση στα ημιυπαίθρια (ΓΟΚ 1985) βλ. Αθ. Αραβαντινός (1997).
- 7 α. Για την ανάπτυξη κατά μήκος των οδικών αξόνων: βλ. Αθ. Αραβαντινός “Πολεοδομικός Σχεδιασμός” 1997 και Ε.Μ.Π., Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών “Χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο” (2001).  
β. Για το καθεστώς των “οικισμών προ του 1923” υπάρχουν σήμερα ασάφειες και παλινδρομήσεις από νομικής και ουσιαστικής πλευράς (σχετική ή πρόσφατη επανεμφάνιση της ζώνης του Άρθ. 14 του Ν. Δ/τος του 1923).
- 8 Την υπερβολική φόρτιση της Νομοθεσίας για τον πολεοδομικό σχεδιασμό και των μελετών και παρατηρήσεις για αναντιστοιχία στόχων με ανάγκες και δυνατότητες, βλ. Ντ. Βαΐου κ.ά. (1999), Γ. Γιαννακούρου (1999) Δ. Φιλίππιδης (1990) κ.ά.
- 9 Χαρακτηριστική η περιγραφή και ο προβληματισμός από Η. Μπεριάτο (Εισήγηση στο Συνέδριο Βόλου 1999).
- 10 Αρχικά με Π. Δ/μα του 1968 καθορίστηκαν γενικοί όροι δόμησης κατά τομείς (κεντρικό τμήμα και υπόλοιπο) με αρτιότητες 150 μ<sup>2</sup> και 300 μ<sup>2</sup> αντίστοιχα και παρεκκλίσεις 30 μ<sup>2</sup> και 100 μ<sup>2</sup>. Εν συνεχεία τα Π. Δ/ματα 1979 και 1981, ανέβασαν τις αρτιότητες και περιέλαβαν τις παρεκκλίσεις. Χαρακτηριστική σε όλα η

- υψηλή εκμετάλλευση αν και τα δύο τελευταία βελτίωσαν την γενική εικόνα τους. Το 1985 αντικαταστάθηκαν απ' τη νομοθεσία για οικισμούς κάτω των 2000 κατ. (βλ. 11).
- 11 Τα δυο Π. Δ/ματα ΦΕΚ 181Δ/85 και 414Δ/85 (και οι συμπληρώσεις τους) για τους οικισμούς της Χώρας κάτω των 2000 κατ. καθορίζουν, το πρώτο, κριτήρια για κατηγοριοποίηση – ανάλογα με χωρικά, αρχιτεκτονικά, ανάπτυξης κ. ά. στοιχεία – οριοθέτηση και όρους και περιορισμούς δόμησης και το δεύτερο Π.Δ/μα, τους όρους για την πολεοδόμηση και επέκτασή τους.
  - 12 Τα Υπ. Αιγαίου παρέλαβε από το ΥΠΕΧΩΔΕ την αρμοδιότητα για την κήρυξη και προστασία των παραδοσιακών οικισμών του Αιγαίου. Οι παράλληλες αρμοδιότητες στον ίδιο χώρο με το ΥΠΕΧΩΔΕ και ΥΠ. ΠΟ εμποδίζει την ολοκληρωμένη μελέτη των νησιών, ιδιαίτερα των μικρότερων.
  - 13 Οι συνεχείς τροποποιήσεις και συμπληρώσεις του Π. Δ/τος του 1928 για την “εκτός σχεδίων και... δόμηση” που συνέβησαν μεταπολεμικά, αλλοίωσαν σημαντικά το περιεχόμενο και το σκοπό του, με κύριο χαρακτηριστικό τη συνεχή προσθήκη, από περιστασιακές αιτίες, διευκολύνσεων σε ειδικές χρήσεις καθ' όσον μάλιστα χρόνο οι εξελίξεις και οι ανάγκες χωροταξικού σχεδιασμού, ήταν ήδη παρούσες από τη 10ετία του 60.
  - 14 Καταστρατήγηση με το μανδύα “νομιμοφανούς” κατάτμησης ανά 4 στρ. και κατασκευή εξ αδιαιρέτου, πολυτελών κατοικιών, δημιουργούν απρόβλεπτες στην ύπαιθρο οικιστικές συγκεντρώσεις, κυρίως σε νησιά με ζήτηση, όπως οι Κυκλάδες.
  - 15 Το άρθρο 9 του Ν. Δ/τος του 1923 ήταν το πρώτο εργαλείο καθορισμού χρήσεων γης κατά ζώνες και όρων και περιορισμών δόμησης, για την προστασία αρχαιολογικών χώρων και άλλων ευαίσθητων περιοχών. Λειτουργήσε επίσης στηρίζοντας τις ατελείς μορφές χωροταξικού σχεδιασμού της δεκαετίας του 1960 (π.χ. της παραλιακής περιοχής Βουλιαγμένης – Σουνίου). Ακολούθησαν οι Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.) του Ν. 1337/83 για τον έλεγχο ανάπτυξης των πόλεων που στήριξαν και την έγκριση Ειδικών Χωροταξικών Μελετών.
  - 16 Ορισμένα άρθρα του Ν. Δ/τος του 1923 περιέχουν σημαντικά μέτρα προστασίας για τη σωστή ανάπτυξη της πόλης και της υπαίθρου όπως: Το άρθρο 11, για τις χρήσεις των οικοδομών, το άρθρ. 9 για τους όρους δόμησης κατά ζώνες, το άρθρ. 14 για τη “ζώνη πόλεως” (με τελείως διαφορετική έννοια από τη σημερινή), τα άρθρα 16 και 20 για την απαγόρευση οποιασδήποτε μορφής κατάτμησης, το άρθρο 7 για τους όρους ίδρυσης από ιδιώτες σε μεγάλα κτήματα, εξοχικών ή αστικών οικισμών. Διερωτάται κανείς πώς ένα τόσο σημαντικό και πλήρες νομοθέτημα όχι μόνο δεν συμπληρώθηκε μελλοντικά για να προσαρμοστεί στις εξελίξεις αλλά πολλές κατευθύνσεις του αγνοήθηκαν ή αντιστράφηκαν.
  - 17 Το εντυπωσιακό περιεχόμενο του Γ.Ο.Κ. του 1929 με τις κατευθύνσεις τις σχετικές με την ανάγκη ένταξης της δόμησης στο σύνολο της πόλης, την αισθητική της πόλης, την ανάγκη ειδικού κανονισμού για κάθε σχέδιο, αναφέρεται από την Α. Γερόλυμπου στο Συνέδριο του Βόλου 1999.
  - 18 Την κατάληξη των σχεδίων σε απλά ρυμοτομικά χωρίς των μελέτη των δεδομένων και αναγκών, περιγράφει ο Αθ. Αραβαντινός (1997). Την παραμόρφωση του Γ.Ο.Κ. του 29, από το 1955 και μετά η Α. Γερόλυμπου (1999).

- 19 Οι τροποποιήσεις των σχεδίων που αποτέλεσαν διαχρονικά, μεγάλο αντικείμενο των Υπηρεσιών του ΥΠΕΧΩΔΕ είναι κυρίως αποσπασματικά αιτήματα που συνήθως αφορούν σε προσαρμογές του ρυμοτομικού σχεδίου στην υπάρχουσα κατάσταση ή προτάσεις για καθορισμούς χώρων κοινωφελών κτιρίων. Πάγια νομολογία του Σ.τ.Ε. επιβάλλει, η πρόταση να υπαγορεύεται από λόγους κοινής ωφέλειας. Οι αναθεωρήσεις σχεδίων, σύνολο τροποποιήσεων, αναγκαίες για την προσαρμογή παλιών σχεδίων στις σύγχρονες ανάγκες, δεν υπάρχει διάθεση από τους τοπικούς φορείς να προωθηθούν γιατί περιέχουν “κόστος” οικονομικό και πολιτικό.
- 20 Οικοδομικοί Συνεταιρισμοί, Ενεργός Πολεοδομία, προγράμματα κρατικά (προσφύγων, λόγω θεομηνιών κ.α.), Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ), ΒΙΠΑ κ.ά. (Βιομηχανιών), Ιδιωτικής πρωτοβουλίας (ΠΕΡΠΟ). κ.ά.
- 21 Υπάρχουν, περιπτώσεις παραλιακών περιοχών Β΄ κατοικίας που οι απαιτήσεις προδιαγραφών των μελετών δεν μπορούν να προσεγγίσουν την υποβαθμισμένη πραγματικότητα. Διερωτάται κανείς γιατί η επιμονή επί πολύ χρόνο στο λεπτομερή σχεδιασμό. Μήπως χρειάζονται τμηματικές επεμβάσεις ανάλογες του άρθρ. 19 παρ. 3 Ν. 2508/97 για οικισμούς κάτω των 2.000 κατοίκων; Η διαιώνιση της διαδικασίας μιας μελέτης έχει αποτέλεσμα, η δόμηση συνεχώς να πυκνώνει και κυρίως να δομούνται οι χώροι που η μελέτη προβλέπει για δρόμους, κοινόχρηστα και κοινωφελή.
- 22 Η Αυτοδιοίκηση για πολλά χρόνια μεταπολεμικά, με οργανωτικές αδυναμίες δεν μπόρεσε να διαχειρισθεί την εφαρμογή των σχεδίων, αν και είχε σημαντικούς νομοθετημένους πόρους.
- 23 Οι τρόποι ανάπτυξης Ενεργού Πολεοδομίας και Αστικού Αναδασμού και οι διάφοροι μηχανισμοί κινήτρων που τα Γ.Π.Σ. του Ν. 1337 προτείνονται μέσω της Ε.Π.Α. δεν προωθούνται γιατί απαιτούν κατάλληλο οργανωτικό υπόβαθρο, Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης. Η ανάγκη τα Γ.Π.Σ. να είναι ευέλικτα για να προσαρμόζονται στις εξελίξεις διαπιστώνεται και επισημαίνεται συνεχώς (βλ. Α. Αρβαντινός 1997).
- 24 Εκτιμήσεις για την πορεία της ΕΠΑ 10 χρόνια μετά έγιναν σε ημερίδα του ΤΕΕ, 1993 (βλ. Φ. Αναιρούση, Τεύχος 5/93). Γενικές εκτιμήσεις επίσης από Γ. Γιαννακούρου, και Ντ. Βαΐου, κ. ά. (1999). Επισημαίνεται γενικά η υπερβολή στόχων σε σχέση με τις δυνατότητες αλλά και η παιδευτική σημασία και το άνοιγμα των δημοκρατικών διαδικασιών στην όλη πορεία της Ε.Π.Α.
- 25 Η κλιμακωτή εισφορά που ισχύει για όλα τα μεγέθη πόλεων, διαμορφώνει συνήθως διαθέσιμη γη αντιστρόφως ανάλογα προς τις ανάγκες. Στις κατατμήσεις σε μικρά μεγέθη γύρω απ΄ τα μεγάλα αστικά κέντρα, προκύπτει ελάχιστη ενώ στην περιφέρεια μικρών πόλεων που υπάρχουν μεγάλα κτήματα προκύπτει δυσανάλογα μεγάλη, προκαλώντας αντιδράσεις και διαφυγές σε καθεστώς “οικισμών προ του 1923” κ.ά.
- 26 Ο Γ. Σαρηνγιάννης σε εισήγηση του στο Συνέδριο του Βόλου 1999 αναφέρεται στο ιστορικό της διαμόρφωσης των φορέων και του αντικείμενου της Δημόσιας Διοίκησης, του σχετικού με την Πολεοδομία, τη Χωροταξία και την Περιφερειακή Ανάπτυξη, ιδιαίτερα κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο (δεκαετίες ‘50 και ‘60) και στη συνεργασία των με τα Πανεπιστημιακά Ιδρύματα.

- 27 Ο πολεοδόμος, Δ/ντης Πολεοδομικού Σχεδιασμού της τότε Υπηρεσίας Οικισμού Προκόπης Βασιλειάδης διαμόρφωσε νέους τομείς και τμήματα: ρυθμιστικών σχεδίων, κυκλοφοριακών μελετών, ζωνών χρήσεως εδάφους, μελετών αναπλάσεων και προχώρησε σε προγράμματα μελετών και έργων.
- 28 Χαρακτηριστικό το κλίμα υπερβολικής αισιοδοξίας, και επιθυμίας για μια νέα εποχή που θ' αλλάξουν όλα με νέους Νόμους που κατευθύνθηκε από έντονες παρουσίες Υπουργών, όπως χαρακτηριστική και η ασυνέχεια στις πολιτικές με την αλλαγή των προσώπων. Γενικά πάντως οι εκάστοτε πολιτικές δεν στηρίχθηκαν ικανοποιητικά στα φαινόμενα και δεδομένα της Χώρας και σε συμπεράσματα από τις εφαρμογές του παρελθόντος.

## Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

**Αραβαντινός Αθαν.** “Πολεοδομικός Σχεδιασμός”. Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1977.

**“Αρχιτεκτονικά Θέματα”** 1977 “Η ρύθμιση του χώρου στην Ελλάδα”.

**Βαρβαρέσος Κυριάκος** “Εκθεσις επί του οικονομικού προβλήματος της Ελλάδος”. Εκδόσεις Σαββάλας 2002.

**Εταιρεία Ιστορίας της πόλης και της Πολεοδομίας:** “Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974”. Πρακτικά 2<sup>ου</sup> Συνεδρίου (συνδιοργάνωση με το Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Παν. Θεσσαλίας). Βόλος 2000.

**Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο** – Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών. “Χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο”. Τ.Ε.Ε. Αθήνα 2001.

**Μπίρης Κωνστ.** “Αι Αθήναι από τον 19<sup>ον</sup> εις τον 20<sup>ον</sup> αιώνα” Εκδόσεις Καθιδρύματος Πολεοδομίας και Ιστορίας των Αθηνών, 1966.

**Οικονόμου Δ.** – Πετράκος (Επιμέλεια) “Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων – διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής” Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg, 1999.

**Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας** “Ε.Π.Α: 10 χρόνια μετά. Πραγματικότητες και προοπτικές” Πρακτικά διημέρου, Τεχνικά Χρονικά, Τεύχος 5/93.

**Φιλλιπίδης Δ.** “Για την ελληνική πόλη – μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές”. Εκδόσεις Θεμέλιο, 1990.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΣΠΡΟΓΕΡΑΚΑΣ

*Μηχανισμοί διαμόρφωσης του αστικού  
περιβάλλοντος στη μεταμοντέρνα πόλη:  
Σύντομη αναφορά στην ελληνική εμπειρία*

---

### **Μορφολογικός μετασχηματισμός της φορντικής πόλης**

Οι ιστορικές μεταβολές της δομής της οικονομίας και της παραγωγής είχαν σε κάθε περίπτωση σημαντικές επιπτώσεις στην οργάνωση και δομή του χώρου. Η βιομηχανική πόλη κατά την περίοδο επικράτησης του φορντικού παραγωγικού μοντέλου<sup>1</sup> αναπτύσσεται ομοκεντρικά, ακτινωτά επί των βασικών οδικών αξόνων. Ως βασικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά της καταγράφονται η βιομηχανοποίηση της παραγωγής κτιριακού χώρου, οι έντονες χωρο-λειτουργικές διαφοροποιήσεις, η αποκατοίκηση του κέντρου και η ανάπτυξη οικισμών δορυφόρων. Ο τριτογενής τομέας προσαρμόζεται και εξυπηρετεί τη βιομηχανική παραγωγή (Αραβαντινός 1973, Esser & Hirsch 1996). Ο φορντισμός αποτέλεσε αιτία διαμόρφωσης βιομηχανικών περιοχών με υποβαθμισμένο περιβάλλον όπως το Μπέρμινχαμ, η κοιλάδα του Ruhr και η Βόρεια Γαλλία (Coffey & Bailly 1996, Ledgerwood & Broadhurst 1999).

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 ο φορντισμός σταδιακά εγκαταλείπεται παραχωρώντας τη θέση του σε μοντέλα "ευέλικτης εξειδίκευσης"<sup>2</sup> επιφέροντας αναπόφευκτα και την κρίση της φορντικής πόλης. Το νέο πλαίσιο αστικής εξέλιξης περιγράφεται στην έννοια του μεταμοντερνισμού (post-modernism), ένα πολυμορφικό διανοητικό κίνημα που ξεκινάει από την αρχιτεκτονική και τη θεωρία της λογοτεχνίας και στα πεδία επιρροής του συγκαταλέγεται η σύνδεση των νέων μοντέλων οικονομικής ανάπτυξης με τη διαμόρφωση του αστικού χώρου σε αρχιτεκτονικό και πολεοδομικό επίπεδο (Amin 1996, Dear 1999).

Η πόλη της μεταβιομηχανικής εποχής είναι οργανωμένη σε παγκόσμια δίκτυα, τριτογενής, πολυκεντρική και η οικονομία της χρησιμοποιεί ως πρώτη ύλη την πληροφορία (Hall 1997). Η ανάπτυξη σε τοπικό επίπεδο σπριζεται σε μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις ενώ η ανάγκη προσέλκυσης επενδύσεων στον τριτογενή τομέα επιβάλλει ανάπτυξη υποδομών τεχνολογίας και αναβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης. Το μεταμοντέρνο μοντέλο ανάπτυξης προτείνει τη μίξη της κατοικίας με φιλικές προς το περιβάλλον παραγωγικές δραστηριότητες σε μια δυναμική συνύπαρξη (Ledgerwood & Bradhurst 1999).

## Διαμόρφωση της μεταμοντέρνας αστικής εμπειρίας

Η τριτογενοποίηση της αστικής παραγωγής και οι ανάγκες της νέας οικονομίας φαίνεται να αποτελούν έναν επιπλέον μηχανισμό μεταστροφής του πολεοδομικού σχεδιασμού από “πεδίο δράσεων για την κοινωνική αναμόρφωση των πόλεων της φορντικής εκβιομηχάνισης σε πεδίο δράσεων για την αύξηση της επενδυτικής ελκυστικότητας, ανταγωνιστικότητας και εμπορευσιμότητας των επιχειρηματικών πόλεων της ευέλικτης συσσώρευσης, πόλεων εύπλαστης φαντασίωσης, εφήμερου καταναλωτικού θεάματος και μυθοπλαστικών συμβολισμών” (Κουρλιούρος 2001:100).

Το μεταμοντέρνο ρεύμα αναμόρφωσης του αστικού περιβάλλοντος σχετίζεται άμεσα με την κοινωνική - πολιτιστική αναπροσαρμογή, την εξέλιξη των ιδεών των κυρίαρχων τάξεων και τον τρόπο με τον οποίο βιώνεται η αστική εμπειρία. Στο πλαίσιο αυτό η διαδικασία εξυγίανσης (gentrification) και ανάπλασης των πόλεων διαμορφώνεται και ως έκφραση των ομάδων εκείνων στο εσωτερικό της μεσαίας κοινωνικής τάξης που αυτοορίζονται δημιουργοί, φορείς και καταναλωτές προτύπων ζωής αναπτύσσοντας μοντέλα αποδοχής των μεταμοντέρνων προϊόντων και εμπειριών (Featherstone 1996). Παράλληλα με την επιρροή της στους μηχανισμούς της αγοράς, καθότι βασική καταναλωτική ομάδα, η μεσαία τάξη επηρεάζει ουσιαστικά μέσω των αξιών και των αναγκών της και τη στάση της εξουσίας απέναντι στα φαινόμενα και προβλήματα των πόλεων και άρα την εκάστοτε αντιμετώπισή τους (Βασενχόβεν 1995).

Η νέα μεσαία τάξη φαίνεται να εξομοιώνει σε μεγάλο βαθμό την κατανάλωση και τη ψυχαγωγία, γεγονός που επιβεβαιώνεται από τη χωρική συnevύρεση των δραστηριοτήτων τους σε ενότητες όπως τα εμπορικά κέντρα αλλά και την ανάγκη αυξημένης αισθητικής και στοιχείων ψυχαγωγίας (μουσική, multimedia) στο περιβάλλον διάθεσης καταναλωτικών προϊόντων και υπηρεσιών. Η κατανάλωση και ο ελεύθερος χρόνος ανάγονται σε εμπορεύσιμες εμπειρίες. Παράλληλα, θα πρέπει να θεωρηθεί δεδομένη η διαφοροποίηση των βασικών κατευθύνσεων της παραγωγικής διαδικασίας στο τέλος του 20<sup>ου</sup> αιώνα καθώς δεν ολοκληρώνεται με την παροχή αγαθών πρώτης ανάγκης όσο με τη δημιουργία αναγκών χάριν πολιτισμικής επιβίωσης.

Η συμβολική διάσταση των προϊόντων αποτελεί το ουσιαστικό αντικείμενο της κατανάλωσης, λειτουργώντας ως μέσο αναγνώρισης και επαφής των μελών της μεσαίας και ανώτερης κοινωνικής τάξης και ταυτόχρονα διαφοροποίησής τους από το υπόλοιπο κοινωνικό σύνολο (Featherstone 1996). Αναγνωρίζεται σταδιακά η σχέση μεταξύ κατανάλωσης και διαμόρφωσης ταυτότητας που επεκτείνεται στον αυτοπροσδιορισμό μέσω των χώρων συναναστροφής και κατανάλωσης (Crewe & Beaverstock 1998). Δημιουργ-



γείται ένα πλαίσιο αστικής ανάπτυξης με βάση την κατανάλωση (Law 1993, Andranovich et. al. 2001, Crewe & Beaverstock 1998) βασισμένο στις ανάγκες της μεταβιομηχανικής, τριτογενούς λειτουργίας των πόλεων. Απορρέει έτσι φυσιολογικά η αυξημένη διάθεση επένδυσης σε σχεδιασμένο και αισθητικά αναβαθμισμένο περιβάλλον φιλοξενίας των ανθρώπινων λειτουργιών.

Η καταναλωτικογενής ανάπτυξη οδηγεί στην αύξηση της βαρύτητας της αστικής πολιτισμικής ζωής ως παραγωγικού συντελεστή. Οι πόλεις υπήρξαν ανέκαθεν φορείς και δημιουργοί πολιτισμού. Σταδιακά γίνεται αποδεκτή η δυνατότητα κεφαλαιοποίησης των πολιτισμικών και πολιτιστικών στοιχείων που μετουσιώνεται σε θέσεις εργασίας και εισόδημα για τον τοπικό πληθυσμό. Πολιτισμικό κεφάλαιο μιας πόλης μπορεί να θεωρηθεί ένα σημειακό χαρακτηριστικό (κτίριο, μνημείο), μια χωρική ενότητα (παλιά πόλη, θεματικό πάρκο) ή συνολικά η αστική εμπειρία που προσφέρεται προς κατανάλωση μη μετουσιωμένη αλλά μέσω της διέγερσης των αισθήσεων. Κατά τον Hannigan (1998 στο Andranovich et al. 2001) η “πόλη της φαντασίας” (fantasy city) εξασφαλίζει στους “χρήστες” αυθεντική αστική εμπειρία ανεπηρεάστη από αστάθμητους παράγοντες της πραγματικής ζωής.

Συνολικά, υιοθετώντας την επισήμανση του M. Featherstone (1996), ο μεταμοντερνισμός στις πόλεις των δυτικών κοινωνιών μετουσιώνεται σε περισσότερη αισθητική για τον αστικό ιστό και την καθημερινότητα των κατοίκων, σε ανάπτυξη νέων ενοτήτων κατανάλωσης (εμπορικά κέντρα, θεματικά πάρκα, μουσεία, κινηματογράφους) και συνολική αναβάθμιση και ταυτόχρονα εμπορευματοποίηση της αστικής εμπειρίας. Οι πόλεις διαθέτουν περισσότερες στιλιστικές λεπτομέρειες, γίνονται ιδιαίτερα φιλικές προς τους πεζούς, προάγουν τη διαφορετικότητα, την ποικιλία, εμπεριέχουν ιστορικές-γεωγραφικές διασυνδέσεις και παραπομπές (Dear 1999).

## Μηχανισμός αναμόρφωσης του αστικού περιβάλλοντος

Τις τελευταίες δεκαετίες καταγράφονται πολλές προσπάθειες ανάπτυξης – αναγέννησης πόλεων στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ, μέσω της ανάδειξής τους σε καταναλωτικά και πολιτιστικά κέντρα (Hall 2000, Harvey 1996). Η αναμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος εκτός από την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών φιλοξενίας τριτογενών δραστηριοτήτων περιλαμβάνει ανάπτυξη λειτουργιών καταναλωτικού εμπορίου, ελεύθερου χρόνου, τουρισμού και αθλητισμού (Law 1993) και συνολικά την αναβάθμιση της αστικής εμπειρίας. Οι αναπτύξεις είναι σημειακές ή οργανωμένες σε ενότητες ανάπτυξης ή πολυκέντρα κατανάλωσης. Στόχος η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος και η εισροή επενδύσεων καθώς το ποιοτικό περι-

βάλλον διαμονής και εργασίας των στελεχών της νέας οικονομίας ανάγεται σε βασικό κριτήριο επιχειρηματικής χωροθέτησης.

Οι σχετικές αναπλάσεις περιλαμβάνουν κτίρια ή στο σύνολό τους υποβαθμισμένες χωρικές ενότητες με προβληματικό πολεοδομικό περιβάλλον και οικοδομικό απόθεμα με σοβαρές ελλείψεις εξυπηρετήσεων και ανέσεων, που χρήζει συντήρησης ή αντικατάστασης. Οι περιοχές αυτές θεωρούνται από ευρύτερα στρώματα των μεσαίων και ανώτερων τάξεων εμπόδιο στην οικονομική λειτουργία και την περιβαλλοντική και κοινωνική αναβάθμιση των πόλεων (Βασενχόβεν 1995). Η επανένταξη των περιοχών στον οργανισμό της πόλης ευνοείται και από τη σχετικά αυξημένη παραγωγικότητα των δραστηριοτήτων της νέας μορφής οικονομίας, οι οποίες μπορούν να παράγουν πολύ μεγαλύτερο εισόδημα ανά μονάδα επιφάνειας σε σχέση με τις παραδοσιακές παραγωγικές διαδικασίες (Visco 2000).

Παρομοίως, τα δείγματα αντιπροσωπευτικής αρχιτεκτονικής αναδεικνυόμενα μπορούν να αποτελέσουν κεντρικά στοιχεία όχι μόνο μεμονωμένων παρεμβάσεων αλλά και της συνολικής πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης. Κτίρια ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής ή συμβολικής αξίας που παραπέμπουν στην πολιτισμική και ιστορική παράδοση της πόλης καθώς και κτίρια σύγχρονης αρχιτεκτονικής (πανεπιστήμια, πολιτισμικά κέντρα, γήπεδα, συνεδριακά κέντρα) αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα στην προσπάθεια προώθησης της εικόνας της πόλης. Η "παλιά πόλη" αναγνωρίζεται ως σημαντικός πόλος ιστορικής μνήμης και σε πολλές περιπτώσεις η ανάπλασή της αποτέλεσε ουσιαστική αναπτυξιακή παρέμβαση (Ασπρογέρακας 2003).

Τα παραδείγματα παρεμβάσεων προς τις κατευθύνσεις αυτές είναι πολλά και αφορούν ακόμα και πόλεις παραδοσιακά αναγνωρισμένες ως παγκόσμια κέντρα υπηρεσιών και πολιτισμού (Λονδίνο: αναπλάσεις στην περιοχή Docklands - Millennium Dome, Παρίσι: La Defense, Αμβούργο: επιχειρηματικό κέντρο City Nord, Βιέννη: Donau City, Μπέρμινγκχαμ: σύνθετο πρόγραμμα αναζωογόνησης της πόλης, Γλασκόβη: πολιτισμική ανάδειξη με αφορμή την ανάδειξή της σε πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης το 1990) ωστόσο σε πολλές περιπτώσεις με αμφιλεγόμενα αποτελέσματα (βλ για αναλυτική παρουσίαση των παραδειγμάτων: Αραβαντινός 1997, Βασενχόβεν 1995).

## Στοιχεία αναμόρφωσης της Ελληνικής πόλης

Παρά το γεγονός ότι οι Ελληνικές πόλεις παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις στους μηχανισμούς ανάπτυξης σε σχέση με τις πόλεις της δυτικής Ευρώπης φαίνεται να εντάσσονται σε ένα κοινό πλαίσιο αναδιαμόρφωσης. Σύμφωνα με τον Α. Αραβαντινό (2001) το πλαίσιο αυτό συντίθεται

στη γραμμή ισορροπίας δύο αντίπαλων σεναρίων, της “καινοτομίας” και της “ανατροπής”. Επιτυχημένες καινοτομικές πρακτικές δοκιμασμένες σε ευρωπαϊκές πόλεις είναι δυνατό να εφαρμοστούν γενικευμένες και να συμβάλουν στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Ωστόσο, οι ελληνικές πόλεις θα υποστούν μεγάλες επιπτώσεις από διάφορες τάσεις “ανατροπής” καταστάσεων καθώς οι κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις θα διαμορφώνουν πληθυσμιακά μεγεθυνόμενα, πολυπολιτισμικά κέντρα<sup>3</sup> με ιδιαίτερη ρευστότητα ως προς τα “σταθερά” τους στοιχεία.

Οι μεταμοντέρνες τάσεις είναι δυνατό να αναγνωρισθούν στο μηχανισμό αναμόρφωσης του αστικού περιβάλλοντος των ελληνικών πόλεων, διαδικασία που συμβαδίζει με την μεταφορντική – μεταβιομηχανική διαμόρφωση της παραγωγικής διαδικασίας αν και ο φορντισμός δεν αποτέλεσε ποτέ το κύριο χαρακτηριστικό της. Παραδείγματα αποτελούν οι παρεμβάσεις ανάπλασης και ανάδειξης του εγκαταλελειμμένου οικοδομικού αποθέματος, κληροδοτήματος της αποβιομηχάνισης και των ιστορικών κτιρίων και ενοτήτων, η συνολική προσπάθεια αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος των πόλεων συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών κέντρων (πεζοδρομήσεις, ανάδειξη προσόψεων) αλλά και η διάχυτη διάθεση φεστιβαλοποίησης της αστικής ζωής όπως βιώνεται κυρίως στα μητροπολιτικά κέντρα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη).

Πολλά από τα σύγχρονα κτίρια γραφείων που αναπτύσσονται κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων των μητροπολιτικών κέντρων διακρίνονται από την μεταμοντέρνα αισθητική τους. Στα εμπορικά κέντρα παρουσιάζεται όλο και πιο έντονη η διάθεση μίξης των εμπορικών χρήσεων και των δραστηριοτήτων ψυχαγωγίας. Παράλληλα εμφανίζονται στις ελληνικές πόλεις και κυρίως στα δύο μητροπολιτικά κέντρα πολυθεματικά πάρκα ή “χώροι οικογενειακής ψυχαγωγίας” που συγκεντρώνουν εκτός από λειτουργίες εμπορικού κέντρου, πολυκινηματογράφους, εστιατόρια, χώρους ψυχαγωγίας και εκδηλώσεων. Οι αναπτύξεις αυτές (χαρακτηριστικό παράδειγμα το πολυθεματικό πάρκο στην περιοχή του Ρέντη) επιφέρουν σημαντικές αλλαγές και στις χρήσεις των γύρω περιοχών καθώς και στους κυκλοφοριακούς φόρτους.

Σε σχέση με τις προσπάθειες αναπλάσεων που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, είναι ελάχιστα τα δείγματα επιτυχημένου σχεδιασμού ή υλοποίησης σχετικών προγραμμάτων. Η πρωτοβουλία του ιδιωτικού κεφαλαίου προσέφερε κατά κανόνα τις ευκαιρίες “αξιοποίησης” υποβαθμισμένων περιοχών. Στην Αθήνα από την αρχή της δεκαετίας του 1990 ο παλιός “Στάβλος” στην οδό Ηρακλειδών μετατρέπεται σε χώρο διασκέδασης ανοίγοντας το δρόμο για την μετατροπή γειτονικών παλαιών κτιρίων σε διασκεδαστήρια. Παρόμοια υπήρξε η εξέλιξη για βιοτεχνικούς, βιομηχανικούς και αποθηκευτικούς χώρους στις περιοχές Ψυρρή και Γκάζι που από τη δε-

καετία του 1990 φιλοξενούν ποικίλες δραστηριότητες της οικονομίας της νύχτας. Ανάλογη περίπτωση στη Θεσσαλονίκη αποτελεί η περιοχή των λαδάδικων που ως τα τέλη της δεκαετίας του 1980 λειτουργούσε ως παραδοσιακή αγορά χονδρεμπορίου ελιάς, λαδιού και δημητριακών.

Σημαντικές αναπλάσεις είναι δυνατό να συναντηθούν και εκτός των περιοχών αυτών. Στη Θεσσαλονίκη ο “Μύλος”, ιδιαίτερα επιτυχημένος χώρος διασκέδασης παρήγαγε αλεύρι ως το 1986. Οι εγκαταστάσεις που καλύπτουν έκταση μεγαλύτερη των 5 στρεμμάτων αναστηλώθηκαν για να στεγάσουν μετά το 1990 καφετέριες, εστιατόρια, χώρους διασκέδασης, εκδηλώσεων και εκθέσεων. Παρόμοιες χρήσεις απέκτησε από το 1993 το υφαντουργείο “ΒΙΛΚΑ” συγκρότημα κτιρίων του 1908. Ιδιαίτερα φιλόδοξη μπορεί να χαρακτηριστεί η προσπάθεια αποκατάστασης του “Ίμαρέτ Κιουλγιέ” στην Καβάλα. Ιδρύθηκε το 1820 από τον Σουλτάνο Μεχμετ Αλή της Αιγύπτου και αποτελεί αξιόλογο δείγμα Ισλαμικής αρχιτεκτονικής. Από το 2002 ξεκίνησαν οι εργασίες για τη μετατροπή του συγκροτήματος σε ξενοδοχείο.<sup>4</sup>

Σε πολλές ελληνικές πόλεις είναι ιδιαίτερα σημαντική η παρουσία του παλιού οικισμού (Αθήνα-Πλάκα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλος, Ιωάννινα, Καβάλα, Κέρκυρα, Ερμούπολη, Ρόδος, Χανιά κ.ά.). Οι ενότητες αυτές έχουν αξιοποιηθεί σε διαφορετικό βαθμό σε επίπεδο διαμόρφωσης περιβάλλοντος αλλά και λειτουργίας. Στις πόλεις με έντονη τουριστική ανάπτυξη (Ρόδος, Χανιά, Κέρκυρα, κ.α.), οι παραδοσιακοί οικισμοί ενσωματώνονται ως υποδοχείς, κυρίως, τουριστικών δραστηριοτήτων. Η διαμόρφωση του οικιστικού περιβάλλοντος των οικισμών δεν έχει συντελεστεί με οργανωμένες αστικές αναπλάσεις, αλλά με σημειακές ή περιορισμένης κλίμακας παρεμβάσεις (Ασπρογέρακας 2003). Θετικό βήμα αποτελούν ακόμα και κάποιες σημειακές παρεμβάσεις με βασικό περιεχόμενο την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και φυσιογνωμίας. Η ανάπλαση του κτιριακού αποθέματος τμημάτων των παραδοσιακών οικισμών σε ορισμένες πόλεις επέφερε άμεση αύξηση της τουριστικής κίνησης και συνέβαλε αποφασιστικά στην οικονομική τους ανάπτυξη (Βούλγαρης 1998).

Εκτός των παλιών οικισμών πολλές από τις Ελληνικές πόλεις φέρουν ένα επιπλέον μορφολογικό στοιχείο με δυνατότητες αξιοποίησης, το αστικό θαλάσσιο μέτωπο. Πρόκειται συνήθως για το “παλιό λιμάνι”, θαλάσσιο μέτωπο σε εγγύτητα με το κέντρο της πόλης όπου σε προηγούμενες δεκαετίες αναπτύχθηκαν λιμενικές εγκαταστάσεις. Μέρος των εγκαταστάσεων αυτών σταδιακά έπαψε να χρησιμοποιείται ως αποτέλεσμα της μεταφοράς των λιμανιών στην περιφέρεια των πόλεων και την ανάπτυξη νέων εγκατα-

στάσεων σε συμμόρφωση με τις ανάγκες των σύγχρονων θαλάσσιων μεταφορών. Παραδείγματα ανάπλασης του θαλασσίου μετώπου συναντώνται σε πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις (Gosrodini 2001, Norcliff et. al. 1996). Περιλαμβάνουν ανάπτυξη τριτογενών δραστηριοτήτων, εγκαταστάσεων αναψυχής αλλά και προνομιακούς ποιοτικά θύλακες κατοικίας.

Τα εφαρμοσμένα προγράμματα ανάπλασης θαλασσιών μετώπων στην Ελλάδα περιορίζονται στις δύο μητροπολιτικές περιοχές. Πρόκειται για προγράμματα που εφαρμόστηκαν στα πλαίσια της προετοιμασίας για σημαντικά διεθνή γεγονότα: την ανάδειξη της Θεσσαλονίκης σε πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης το 1997 και τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα το 2004. Σε επίπεδο έρευνας το θέμα απασχόλησε ακαδημαϊκούς και δημόσιους φορείς κατά τη δεκαετία του 1990. Οι προσπάθειες υπήρξαν αποσπασματικές και συχνά περιορισμένες στο χώρο δικαιοδοσίας του οργανισμού που τις χρηματοδότησε ενώ πολλές μελέτες δεν ολοκληρώθηκαν (Φιλιππίδης 1995). Δεν κατέστη δυνατό να προκύψει μέσα από αυτές ένα γενικότερο πλαίσιο – οδηγός παρεμβάσεων. Πιθανή ολιστική αντιμετώπιση του θαλασσίου μετώπου μιας πόλης θα επιφέρει σημαντική βελτίωση της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος και παράλληλα θα επανασυνάψει την παραδοσιακή σχέση της πόλης με τη θάλασσα. Αναπτύσσεται έτσι ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό για τα μητροπολιτικά κέντρα αλλά και πόλεις μεσαίου μεγέθους το οποίο μπορεί να αποτελέσει εν δυνάμει συγκριτικό πλεονέκτημα στην προσπάθεια καταξίωσής τους ως προορισμούς αστικού τουρισμού (Gosrodini 2001).

Στην περίπτωση της Αθήνας η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων αποτελεί το βασικό πλαίσιο αναγέννησης της πόλης από την ανάληψή της την τελευταία δεκαετία. Η διοργάνωση μεγάλης κλίμακας γεγονότων με σημαντικότερο αυτό των Ολυμπιακών αγώνων αποτελεί κατ' εξοχήν μεταμοντέρνα λειτουργία και μια βασική στρατηγική διαμόρφωσης και καθιέρωσης της πόλης ως τουριστικού προορισμού στο πλαίσιο της καταναλωτικογενούς ανάπτυξης (Andranovich 2001). Με αφορμή τους αγώνες του 2004 η Αθήνα αποκτά σημαντική υποδομή ψυχαγωγίας και αναψυχής ενώ θεωρείται δεδομένη η συνολική αναβάθμιση της αστικής εμπειρίας με έργα ανάπλασης και ανάδειξης σε πλατείες, οδικές αρτηρίες αλλά και εκτεταμένες αστικές ενότητες (Πειραιάς, Μαρούσι, περιοχή Ελληνικού, Γουδί, Ελαιώνας). Προωθείται παράλληλα η ανάγκη αναγέννησης του κέντρου έτσι ώστε να αυξηθεί η ελκτική ικανότητα και η ακτινοβολία του, κάτι για το οποίο απαιτείται η ορθή χρήση πολεοδομικών εργαλείων και η ουσιαστική παρέμβαση με έργα (Αραβαντινός 1997). Ανάλογο είναι το παράδειγμα της Βαρκελώνης όπου τα Ολυμπιακά Έργα, μετά τους αγώνες του 1992 αποτέλεσαν πεδίο αστικής ανανέωσης.

## Ο ρόλος του σχεδιασμού

Είναι φανερό η μεγάλη ευθύνη της διοίκησης ως προς το σχεδιασμό των παρεμβάσεων και πρωτοβουλιών καθώς η διαμόρφωση των στρατηγικών περιοχών και λειτουργιών των μητροπολιτικών κέντρων “δε μπορεί να αφήνεται να προκύψει τυχαία από τη συσσώρευση αποφάσεων εκατοντάδων ή χιλιάδων “δρώντων” ή από τις απρόβλεπτες συνέπειες των πιθανών συνδυασμών πράξης ή απραξίας δεκάδων ή εκατοντάδων διοικητικών οργανισμών” (Βασενκόβεν 1995:384). Ακόμα και όταν οι επενδυτικές πρωτοβουλίες βρίσκονται αναπόφευκτα στη δικαιοδοσία του ιδιωτικού τομέα, όπως προκύπτει στην περίπτωση εφαρμογής των μεταμοντέρνων προτύπων διαμόρφωσης του περιβάλλοντος των ελληνικών πόλεων, είναι απαραίτητη η εξασφάλιση ελέγχου των εξελίξεων στο χώρο και η κατεύθυνσή τους με βάση στόχους τόσο αναπτυξιακούς όσο και κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς (Αραβαντινός 1997). Η συνεργασία μεταξύ κεντρικού σχεδιασμού και ιδιωτικού κεφαλαίου εξασφαλίζει τη διατήρηση και ισορροπημένη αξιοποίηση των διαθέσιμων αστικών πηγών ανάπτυξης. Το ευρύτερο πλαίσιο διαμόρφωσης αισιόδοξων προοπτικών για το σχεδιασμό προκύπτει ως αποτέλεσμα της “θετικής ενεργοποίησης” του διπόλου πολιτεία-τοπική κοινωνία.

Ένας από τους βασικούς κινδύνους που πρέπει να αντιμετωπισθεί είναι η απομόνωση των περιοχών ανάπτυξης όπως και των τουριστικών περιοχών που συχνά συνθέτουν αποστειρωμένες προστατευόμενες ενότητες κανονικοποιημένων λειτουργιών που δίνουν την εντύπωση ότι έχουν αναπτυχθεί για “χρήση” ψυχαγωγίας και όχι διαβίωσης (Dear, 1999). Οι περιπτώσεις αυτές εντάσσονται σε ένα γενικότερο φαινόμενο ανάπτυξης θυλάκων απομόνωσης, όχι σπάνιο στο εσωτερικό των σύγχρονων αστικών κέντρων, αποτέλεσμα της προσπάθειας διαφοροποίησης της κυρίαρχης μεσαίας κοινωνικής τάξης και της ανάγκης εξασφάλισης ιδιωτικότητας της εμπειρίας (Christopherson 1996).

Το φαινόμενο προβληματίζει ιδιαίτερα όταν αφορά στο δημόσιο χώρο. Τα μεταμοντέρνα πρότυπα συχνά παγιδεύουν το σχεδιασμό του στην ανάγκη αντιμετώπισης των προβλημάτων σύγχρονης κοινωνικής παθολογίας αμφισβητώντας την κάλυψη της βασικής αρχής της δημοκρατικότητας που οφείλει να εκπληρώνει ένας δημόσιος τόπος βρισκόμενος σε όσμωση με το γύρω περιβάλλον και τις ανθρώπινες λειτουργίες που φιλοξενούνται σε αυτό. Είναι απαραίτητη “η ισόρροπη διαχείρισή του ώστε να αποφευχθεί η υπονομευτική ολοκληρωτική προσαρμογή του στο πρότυπο εμπορευματοποίησης της αστικής εμπειρίας και ο εκφυλισμός του σε πλατφόρμα κατάλυσης περιορισμένης πρόσβασης” (Ασπρογέρακας 2002:63).

Ολοκληρώνοντας πρέπει να επισημανθεί η ανάγκη ευελιξίας για τις μορφές, τα κελύφη, και ουσιαστικά τον σχεδιασμό όπως αυτή προκύπτει από τις συχνές μεταβολές των επιμέρους προτύπων λειτουργίας της παραγωγικής διαδικασίας και της κοινωνίας των πόλεων από τα πρώτα βήματα του μεταφορντισμού και μετά. Στοιχείο που επισημαίνεται με γλαφυρότητα και ίσως μια δόση ποιητικής υπερβολής στα λόγια του J. Portugali (1996:154): “Στη μεταμοντέρνα πόλη τίποτα δεν είναι σταθερό, τίποτα δεν είναι αλήθεια ή έχει σημασία για περισσότερο από ένα δευτερόλεπτο, ούτε οι μαρξιστικές αστικές κατηγορίες ούτε καμιά άλλη μεγάλη θεωρία. Όλα πρέπει να φύγουν, πρέπει να μετακινηθούν, να καθαρίσουν το δρόμο για το επόμενο ό,τι κι αν είναι αυτό.”

## Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Τα μοντέλα αυτά βασίζονται στην παραγωγή μεγάλων ποσοτήτων τυποποιημένων προϊόντων έντασης εργασίας, που προορίζονται για μαζική κατανάλωση σε σταθερές, μεγάλες αγορές. Η δυναμική του στηρίχθηκε στην ανάπτυξη εσωτερικών οικονομιών κλίμακας, τον αυστηρό καταμερισμό εργασίας και την χρήση ανειδίκευτου και ημι-ειδικευμένου εργατικού δυναμικού (Amiri 1996).
- 2 Βασικά του γνωρίσματα η ευελιξία στη διαδικασία παραγωγής, η χρήση προηγμένων τεχνολογικών εφαρμογών και εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού (Amiri 1996, Belussi & Garibaldo 1996).
- 3 Βασικά αίτια συνολικά για τις ευρωπαϊκές πόλεις αποτελούν οι μετακινήσεις πληθυσμών από τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης κατά τις τελευταίες δεκαετίες (μετά το 1989) αλλά και η αυξανόμενη παγκόσμια κινητικότητα (Αραβαντινός 2001).
- 4 Υπάρχουν παραδείγματα αναπλάσεων κτιρίων χωρίς να φιλοξενηθούν καθαρά εμπορικές χρήσεις. Το κτίριο της βιομηχανίας ΒΙΟΣΩΛ στην οδό Πειραιώς στεγάζει σήμερα τα κέντρα “Ελληνικός Κόσμος” του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού. Οι λειτουργίες που φιλοξενούνται περιλαμβάνουν συστήματα εικονικής πραγματικότητας, αίθουσες προβολών, εκθέσεων, συνεδριακούς χορούς και ηλεκτρονική βιβλιοθήκη. Το βυρσοδεψείο “Περγαμάλη” στο Ρέντη στεγάζει από το 1997 το δημοτικό κινηματογράφο. Ως χώρος εκδηλώσεων λειτουργεί σήμερα το κτίριο του “Μπέη Χαμάμ” που χτίσθηκε το 1944 στη Θεσσαλονίκη.

## Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Amin, A.** (1996) "Post-Fordism: Models, Fantasies and Phantoms of Transition", in Amin A. (ed.) *Post-Fordism, A Reader*, Blackwell, Oxford.
- Andranovich G., Burbank J., Heying C.** (2001) "Olympic Cities: Lessons Learned from Mega-Events Politics", in *Journal of Urban Affairs*, Vol. 23, No2, pp.113-131.
- Belussi F., Garibaldo F.** (1996) "Variety of Pattern of the Post-Fordist Economy", in *Futures*, Vol. 28, No 2, pp. 153-171.
- Christopherson, S.**, (1996) "The Fortress City: Privatized Spaces, Consumer Citizenship", in Amin A. (ed.) *Post-Fordism, A Reader*, Blackwell, Oxford.
- Coffey W., Bailly A.** (1996) "Economic Restructuring: A Conceptual Framework" in Lever W., Bailly A., (eds.) *The Spatial Impact of Economic Changes in Europe*, Avebury, Aldershot.
- Crewe L., Beaverstock J.**, (1998) "Fashioning the city: Cultures of Consumption in Contemporary Urban Space" in *Geoforum*, Vol29, No3, pp.287-308.
- Dear M.**, (1999) *The post-modern urban condition*, Blackwell Publishers, Oxford.
- Esser J., Hirsch J.**, (1996) "The Crisis of Fordism and The Dimensions of a Post-Fordist Regional and Urban Structure", in Amin A. (Ed.) *Post-Fordism, A Reader*, Blackwell, Oxford.
- Featherstone, M.**, (1996) "City Cultures and Post-modern Lifestyle", in Amin A. (ed.) *Post-Fordism, A Reader*, Blackwell, Oxford.
- Gospodini, A.**, (2001) "Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities. A framework for Redesigning Space", in *Cities*, Vol.18, No.5, pp. 285-295.
- Hall P.** (2000) "Redefining Europe's Cities" in Bellet C., Llop J. (Ed.) *Ciudades Intermedias, Urbanizacion Y Sostenibilidad*, Editorial Milenio, Lleida.
- Hall P.**, (1997) "Modelling the Post-Industrial City", in *Futures*, Vol.29, No.4/5, pp.311-322.
- Harvey, D.** (1996) "Flexible Accumulation Through Urbanization: Reflections on the Post-Modernism in the American City", in Amin A. (Ed.) *Post-Fordism, A Reader*, Blackwell, Oxford.
- Ledgerwood G., Broadhurst A.** (1999) "Post-Modern Regional Development Theory", *Cities*, Vol.16, No:1, pp.43-50.
- Norcliffe G., Bassett K., Hoare T.**, (1996) "The Emergence of Postmodernism on the Urban Waterfront, Geographical Perspectives on Changing Relationships", in *Journal of Transport Geography*, Vol. 4, No. 2, pp. 123-134.
- Portugali, J.**, (1996) "Notions Concerning the Natures of World Urbanisation", in *Progress in Planning*, Vol.46, Issue 3, pp.145-162.
- Visco I.** (2000), "The New Economy: Fact or Fiction?", in *OECD Observer*, 27/7.



- Αραβαντινός Α.**, (1973) Αι αμοιβαία επιδράσεις της βιομηχανικής και πολεοδομικής αναπτύξεως, Αθήνα.
- Αραβαντινός Α.**, (1997) Πολεοδομικός Σχεδιασμός: για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Συμμετρία, Αθήνα.
- Αραβαντινός Α.** (2001) Η ευρωπαϊκή και ελληνική πόλη στον 21<sup>ο</sup> αιώνα: αναμενόμενος ρόλος του σχεδιασμού, 15<sup>ο</sup> Πρόγραμμα Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, ΕΜΠ.
- Ασπρογέρακας Ε.** (2002) “Στοιχεία Μεταμοντερνισμού στο Δημόσιο Χώρο”, Αρχιτέκτονες, Τ.34, Σελ. 61-64.
- Ασπρογέρακας Ε.** (2003) Χαρακτηριστικά και Αναπτυξιακό Δυναμικό των Πόλεων Μεσαίου Μεγέθους, Διδακτορική Διατριβή, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΕΜΠ.
- Βασενχόβεν Λ.** (1995) “Αστικές αναπλάσεις σε μια σύγχρονη μεγαλούπολη: Η περίπτωση του Ελαιώνα” στο Γεωργούλης Δ. (επιμ.) Κείμενα στη θεωρία και στην εφαρμογή του Πολεοδομικού και του Χωροταξικού Σχεδιασμού, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Βούλγαρης Α.**, (1998) “Προοπτικές και Δυνατότητες Εφαρμογής Προγραμμάτων Αστικών Αναπλάσεων στη Σημερινή Ελληνική Πόλη”, στο Infussi F., Σημαιοφορίδης Γ., (επιμ.), Πρόγραμμά Ηρακλής: Δέκα Σχέδια για την Ελληνική Πόλη, Πέργαμος, Αθήνα.
- Κουρλιούρος Η.** (2001) Διαδρομές στις θεωρίες του Χώρου, Οικονομικές Γεωγραφίες της Παραγωγής και της Ανάπτυξης, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.
- Φιλιππίδης Δ.** (1995) “Ένταξη παραδοσιακών συνόλων στη ζωή της πόλης” στο Γεωργούλης Δ. (επιμ.) Κείμενα στη θεωρία και στην εφαρμογή του Πολεοδομικού και του Χωροταξικού Σχεδιασμού, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.



ΣΟΦΙΑ ΑΥΓΕΡΙΝΟΥ - ΚΟΛΩΝΙΑ

## Η πολιτική προτασίας για την αστική κληρονομιά στην Ελλάδα. Ένα επίκαιρο ζήτημα

---

Οι περισσότερες ελληνικές πόλεις και οικισμοί συμπεριλαμβάνουν ιστορικά σύνολα και στοιχεία μνήμης διαδοχικών ιστορικών περιόδων. Ωστόσο, παρά την προφανή ιστορικότητα των ελληνικών πόλεων και οικισμών σήμερα στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα δεν φαίνεται να έχει ολοκληρωθεί ακόμη η σύγκλιση μεταξύ του πολεοδομικού σχεδιασμού και μιας πολιτικής προστασίας της αστικής κληρονομιάς. Το φαινόμενο έχει σύνθετες πλευρές. Ως ένα βαθμό όμως οφείλεται στο γεγονός ότι ο πολεοδομικός σχεδιασμός στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από μικρή διάρκεια ζωής και παρουσιάζει αρκετές ιδιομορφίες.

### 1. Οι απαρχές μιας πολιτικής προστασίας

Οι ελληνικές πόλεις μεσαίου και μεγάλου μεγέθους απέκτησαν στην πλειοψηφία τους σχέδιο ρυμοτομίας κατά την πρώτη περίοδο μετά την Εθνική Απελευθέρωση και τη δημιουργία του Νέου Ελληνικού Κράτους. Χαρακτηριστικό της εποχής ήταν η επείγουσα ανάγκη αντιμετώπισης του στεγαστικού προβλήματος και ο εξοπλισμός των πόλεων με δημόσια κτίρια για τις κάθε τύπου κοινωνικές ανάγκες, όπως η πρόνοια, η εκπαίδευση, η υγεία, οι ανάγκες διοίκησης.

Ο χαρακτήρας των προαναφερόμενων σχεδίων ήταν ατελής. Βασικός στόχος ήταν να οριοθετηθεί ο δημόσιος χώρος (πλατείες, δρόμοι, πράσινο) και να καθοριστεί η δόμηση. Συγκεκριμένα να καθοριστούν ο αριθμός ορόφων, οι επιτρεπτές διαστάσεις και μεγέθη των αστικών οικοπέδων, τα επιτρεπτά ποσοστά κάλυψης και οι συντελεστές εκμετάλλευσης των αστικών οικοπέδων κ.ά. Γενικότερα, οι κανόνες διαχείρισης του αστικού χώρου δεν πήραν τη μορφή μιας συνολικής νομοθεσίας μέχρι την περίοδο του Μεσοπολέμου. Στις μεγάλες πόλεις εφαρμόζονταν τα σχέδια, που είχαν εγκριθεί με βασιλικό διάταγμα. Τα σχέδια αυτά, που εκπονήθηκαν από έλληνες ή ξένους μηχανικούς ή στρατιωτικούς μηχανικούς, υιοθετούσαν τις αρχές της νεοκλασικής πολεοδομίας και τα ευρωπαϊκά πρότυπα συμμετρίας.

Καθώς αυτή η “ανασυγκρότηση” των ελληνικών πόλεων συμπίπτει με τη δύσκολη περίοδο διαμόρφωσης του Νέου Ελληνικού Κράτους μέσα σε ένα πλαίσιο έντονης ιδεολογικής φόρτισης, χαρακτηριστικό της περιόδου, φαίνεται να διαφεύγει ορισμένες φορές η προστασία της ιστορικότητας της αστικής κληρονομιάς.

Συγκεκριμένα, τα σχέδια αυτής της περιόδου συνήθως επιχειρούν:

- α) να αποκαλύψουν και να αναδείξουν, στο μέτρο των δυνατοτήτων της εποχής, την ιστορική κληρονομιά της αρχαιότητας,
- β) να “διαμορφώσουν ορθολογικά” και να εξυγιάνουν τις δομημένες περιοχές της οθωμανικής περιόδου.

Επειδή όμως οι ελληνικές πόλεις χαρακτηρίζονται από ιστορική συνέχεια και ο δομημένος χώρος τους αποτελεί μία πολυπολιτισμική και παλίμψηστη γραφή μέσα στο χρόνο, οι δύο προαναφερόμενοι στόχοι δεν άργησαν να αποδειχθούν αντιφατικοί μεταξύ τους. Δεν άργησαν μάλιστα να εξελιχθούν σε ανασταλτικούς παράγοντες για την εφαρμογή των πρώτων πολεοδομικών σχεδίων στις ελληνικές πόλεις, ενώ εξακολουθούν σήμερα να καθυστερούν τις ενέργειες προστασίας της αστικής κληρονομιάς στην Ελλάδα.

Παρά το γεγονός ότι στη δεκαετία του είκοσι θεσμοθετήθηκαν τα διατάγματα, που περιέλαβαν κανόνες δικαίου για τη δόμηση στις ελληνικές πόλεις και οικισμούς (Περί σχεδίων πόλεων και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών 1923 και Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός του Ελληνικού Κράτους 1929), μέχρι τη θεσμοθέτηση του Συντάγματος του 1975 δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υπήρχαν τα αναγκαία θεσμικά εργαλεία για την άσκηση μιας γενικής πολιτικής προστασίας της αστικής κληρονομιάς.

## **2. Η περίοδος της εντατικής αστικοποίησης και οι απειλές για την αστική κληρονομιά**

Αν και τα πρώτα πολεοδομικά σχέδια παρέμειναν ατελή και παρά τα μεγάλα ιστορικο-κοινωνικά γεγονότα του μεσοπολέμου, όπως η αποκατάσταση της πλημμυρίδας των προσφύγων από τη μικρασιατική καταστροφή, όσο οι ρυθμοί ανάπτυξης παρέμεναν χαμηλοί, οι ελληνικές πόλεις δεν αντιμετώπιζαν οξυμένα προβλήματα και χαρακτηρίζονται από μια σχετική ισορροπία στις κλίμακες των κατασκευών.

Ωστόσο κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο, που διήρκεσε μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του εβδομήντα, πολλά δεδομένα άλλαξαν! Πρόκειται για την περίπλοκη ιστορικά, πολιτικά και κοινωνικά περίοδο, οπότε ενισχύεται η οικονομική εξάρτηση της χώρας από τα μητροπολιτικά κέντρα του εξωτερικού, ενώ παράλληλα ισχυροποιούνται αυταρχικές δομές της

πολιτικής εξουσίας με αποκορύφωμα την επταετή δικτατορία (1967-1974). Στο διάστημα αυτό ανατράπηκε η περιφερειακή ισορροπία του ελληνικού γεωγραφικού χώρου και η Αθήνα αναδείχθηκε σε δυναμικό και κυρίαρχο αστικό κέντρο συγκεντρώνοντας το ένα τρίτο του πληθυσμού της χώρας. Ταυτόχρονα, η υπερεκμετάλλευση της αστικής γης και το κυνήγι του κέρδους, που επέβαλε η κοινωνικοοικονομική συγκυρία, μετέβαλαν οριστικά τη μορφή του δομημένου χώρου και τις χρήσεις του στις πόλεις. Συνακόλουθα προέκυψαν σοβαρές πιέσεις για την αστική κληρονομιά. Οι σημαντικότερες απειλές για την προστασία της ήταν:

#### • Η υπερεκμετάλλευση της αστικής γης

Από την ίδρυση του Νέου Ελληνικού Κράτους η έννοια της εγγείου ιδιοκτησίας ως βασικού αγαθού για τον Έλληνα, αποτέλεσε βασικό ανασταλτικό παράγοντα για την εφαρμογή ριζοσπαστικών προτάσεων των πρώτων πολεοδομικών σχεδίων, είτε επρόκειτο για κάθε τύπου εξωραϊσμούς, είτε για την αποκάλυψη και ανάδειξη αρχαιοτήτων. Το γεγονός ότι η ελληνική πολιτεία δεν διέθετε τα απαραίτητα αποθέματα γης αποτελούσε ένα επιπλέον εμπόδιο για την εφαρμογή μεγάλων παρεμβάσεων. Παράλληλα, μεγάλες κοινωνικές πιέσεις επέβαλαν από τη δεκαετία του τριάντα την υπερεκμετάλλευση της αστικής γης με την παραχώρηση ύψους στις αστικές κατασκευές των κεντρικών αστικών περιοχών.

Αρχίζοντας από τις κεντρικές περιοχές της Αθήνας η αύξηση του ύψους των αστικών κατασκευών και η υπερεκμετάλλευση της αστικής γης γενικεύονται με την καθιέρωση του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου κατά την περίοδο της επταετίας. Η αγορά ακινήτων εξελίσσεται σε επικερδή επιχείρηση με το σύστημα της αντιπαροχής που προκάλεσε την έντονη ανοικοδόμηση των μεγαλύτερων αστικών κέντρων και ιδιαίτερα της Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Αυτή η αλόγιστη ανοικοδόμηση έδωσε ως ένα βαθμό απάντηση στο στεγαστικό αυτών των περιοχών, παράλληλα όμως άνοιξε δύο μεγάλα ζητήματα για την προστασία της αστικής κληρονομιάς στην Ελλάδα.

- α. την ανάδειξη της κρυμμένης στο υπέδαφος κληρονομιάς των παλαιότερων εποχών,
- β. την ανάγκη προστασίας της νεότερης κληρονομιάς από την άκριτη ανοικοδόμηση, η οποία προκάλεσε ανθυγιεινή και ασφυκτική κατασκευή του δομημένου χώρου σε συνδυασμό με μια δαπανηρή και αντικοινωνική λειτουργία του.

Οι νέες πολυώροφες κατασκευές, πολυκατοικίες κυρίως, υπακούοντας στην μεγιστοποίηση του κατασκευαστικού κέρδους, έφεραν όλα τα χαρακτηριστικά της απρόσωπης μαζικής κατοικίας ενός διεθνοποιημένου στυλ. Αποτέλεσμα ήταν να ομογενοποιηθεί η φυσιογνωμία των ελληνικών ιστο-

ρικών κέντρων, να χαθεί ο χαρακτηριστικός μορφολογικός ρυθμός κάθε πόλης, που παραχώρησε τη θέση του στον κτιριακό συνωστισμό και στην αισθητική υποβάθμιση.

- **Οι αυθαίρετες επεκτάσεις των αστικών κέντρων, οι καταστροφικές επιπτώσεις στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον.**

Μέχρι τη δεκαετία του πενήντα δεν παρατηρούνται μεγάλης κλίμακας αντιθέσεις και πολεοδομικά προβλήματα, τα οποία να προκύπτουν από τις επεκτάσεις των πόλεων, οι οποίες γενικά πραγματοποιούνται με νόμιμες μεθόδους. Με την αστικοποίηση της πρώτης μεταπολεμικής περιόδου οι ασθενέστερες οικονομικά ομάδες εσωτερικών μεταναστών εποικίζουν αυθαίρετα τις παρυφές των μεγάλων αστικών κέντρων.

Οι μεγάλες πόλεις επεκτείνονται αυθαίρετα χωρίς την αναγκαία τεχνική και κοινωνική υποδομή, ενσωματώνοντας άκριτα φυσικές και πολιτιστικές τοποθεσίες, σύνολα και μνημεία. Αντίστοιχα οι λαϊκές πύεσις σ'αυτές τις μη "ευνοημένες νέες περιοχές" είναι τόσο έντονες, ώστε καθυστερεί κάθε ενέργεια διάσωσης και προστασίας, όχι μόνον του φυσικού περιβάλλοντος αλλά και των ιστορικών τοποθεσιών, συνόλων και μνημείων, που υπάρχουν εκεί.

### **3. Νέες ανάγκες για την προστασία και διατήρηση των ιστορικών κέντρων: Η απώλεια της παραδοσιακής βιοτεχνίας, η εγκατάσταση των εσωτερικών μεταναστών, ο τουρισμός**

Νέες συμπεριφορές χαρακτηρίζουν σταδιακά κατά τα τελευταία είκοσι χρόνια τις ελληνικές πόλεις:

- **Επιταχύνονται οι αλλαγές στις ιστορικές κεντρικές περιοχές**

Οι κεντρικές περιοχές των ελληνικών ιστορικών πόλεων είχαν κατά παράδοση μικτό χαρακτήρα: παραδοσιακά επαγγέλματα και κατοικίες. Ωστόσο παραδοσιακές τεχνογνωσίες και επαγγέλματα, που επιβιώνουν μέχρι τη δεκαετία του εβδομήντα αρχίζουν να εκλείπουν σταδιακά, ή να μετακινούνται προς νέες θέσεις στον ευρύτερο αστικό χώρο. Στις μεταβολές αυτές συνέβαλαν αρχικά καθοριστικοί παράγοντες που συνδέονται με την ίδια τη λειτουργία της πόλης, όπως είναι οι συνθήκες κυκλοφορίας και τροφοδοσίας. Αντίστοιχα τα χαμηλά ενοίκια των απαξιωμένων παλιών κατοικιών ευνοούν την εγκατάσταση μη ευνοημένων κοινωνικών ομάδων, όπως είναι οι διάφορες μειονότητες, περιθωριακά στοιχεία και οικονομικοί εξωτερικοί μετανάστες.

Οι μεταβολές στις ιστορικές περιοχές συνεχίζονται. Παράλληλα, έχουν αρχίσει να εφαρμόζονται ορισμένα σχέδια αναβάθμισης του δημοσίου χώρου και σχετικές αναπλάσεις, που με τη σειρά τους προκαλούν άνοδο των τιμών γης-ενοικίων και φαινόμενα gendrification.

Έτσι τα προβλήματα προστασίας της αστικής κληρονομιάς στις κεντρικές περιοχές μικτών χρήσεων συνυπάρχουν και πρέπει να αντιμετωπιστούν συνδυασμένα με αυτά της κοινωνικής περιθωριοποίησης και του ελλείμματος κοινωνικού εξοπλισμού, φαινόμενα που επίσης οξύνονται με ταχείς ρυθμούς.

- **Η τουριστική και παραθεριστική αστικοποίηση**

Τα τελευταία είκοσι χρόνια, ενώ μεγθύνεται η τουριστική κίνηση στην Ελλάδα, οι ιστορικές πόλεις και οικισμοί χάρη στους πολιτιστικούς πόρους και το ελκυστικό περιβάλλον, που διαθέτουν, προκαλούν ισχυρή τουριστική έλξη και διαμορφώνουν σημαντικές συγκεντρώσεις τουριστικών υπηρεσιών και ξενοδοχειακού εξοπλισμού.

Οι τουριστικές χρήσεις ασκούν πιέσεις σε μνημεία, σύνολα, τοποθεσίες, στην αστική κληρονομιά, με την ευρύτερη έννοια. Διεισδύουν στον παραδοσιακό ιστό υποτάσσοντας το χτισμένο χώρο στις ανάγκες τους.

Η διασπορά της τουριστικής δραστηριότητας, που γενικεύεται κατά τη δεκαετία του ογδόντα, προκαλεί αρνητικές επιπτώσεις, όχι μόνον στην κληρονομιά των μεγάλων τουριστικών ιστορικών πόλεων, αλλά κυρίως στις μικρομεσαίες πόλεις και οικισμούς των νησιωτικών και παραλιακών περιοχών.

Ένα δεύτερο φαινόμενο, συναφές με αυτό του τουρισμού είναι ο παραθερισμός. Η παραθεριστική κατοικία ευνοήθηκε θεσμικά από τη δικτατορία. Διαδόθηκε όμως σε μεγάλο ποσοστό αυθαίρετα και κατέλαβε μεγάλες εκτάσεις, κατά τις δεκαετίες εβδομήντα και ογδόντα. Κατέλαβε τις περιαστικές περιοχές των μεγάλων αστικών κέντρων, απαντώντας στις ανάγκες των κατοίκων για την έξοδο του σαββατοκύριακου, η οποία γενικεύεται με την καθιέρωση της πενθήμερης εβδομάδας εργασίας. Οι αυθαίρετες επεκτάσεις της παραθεριστικής κατοικίας δημιούργησαν τη δεύτερη γενιά αυθαιρέτων, ενσωματώνοντας φυσικά τοπία, μνημεία, σύνολα και ιστορικές τοποθεσίες, που θα έπρεπε να είχαν προστατευθεί.

#### **4. Η συνειδητοποίηση του προβλήματος και η συγκρότηση μιας πολιτικής προστασίας της αστικής κληρονομιάς**

Η όξυνση των προβλημάτων του φυσικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και οι προφανείς ανάγκες για την προστασία της αστικής κληρονομιάς, παράλληλα με την ανάπτυξη των σχετικών κινήματων επέβαλλαν τη θεσμική αντιμετώπιση της διατήρησης και της προστασίας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ιδιαίτερα σημαντικός συντελεστής στην προώθηση της προστασίας της αστικής κληρονομιάς είναι η συμβολή των επιστημονικών φορέων, που, με τις επιρροές του μοντέρνου κινήματος στην τέχνη και στην αρχιτεκτονική, κινητοποιούνται από τη δεκαετία του τριάντα και των κινημάτων της πόλης, που αναπτύχθηκαν τα τελευταία σαράντα χρόνια και ευαισθητοποίησαν τους κυβερνώντες, αλλά και τη συνείδηση του κοινού.

Είναι γεγονός ότι η ανάγκη για μια συγκροτημένη πολιτική προστασίας της αστικής κληρονομιάς καθυστέρησε να αναγνωριστεί στην Ελλάδα. Πρέπει να σημειωθούν όμως τα θετικά βήματα που έγιναν μετά το 1975 όπως:

- Η αναγνώριση της προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος από το Ελληνικό Σύνταγμα 1975 (άρθρο 24).
- Η προσυπογραφή (1972) και κύρωση (1981) της Σύμβασης για την Παγκόσμια Κληρονομιά
- Η προσυπογραφή της Διακήρυξης του Άμστερνταμ (1975)
- Η προσυπογραφή (1985) και κύρωση (1992) της Σύμβασης της Γρανάδας.

Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του ογδόντα αναγνωρίστηκαν και καταγράφηκαν 400 περίπου παραδοσιακοί οικισμοί, ενώ άρχισε να προωθείται μια πολιτική προστασίας και διατήρησης των ιστορικών κέντρων των μεγαλύτερων πόλεων, όπως της Αθήνας (Πλάκα), της Θεσσαλονίκης (Ανω Πόλη) κ.ά.

Στα πλαίσια της πολιτικής, που εφαρμόζεται με τον οικιστικό Νόμο του 1983, ο οποίος εκσυγχρονίζεται και συμπληρώνεται με το Ν.2508/97 περί Βιώσιμης Ανάπτυξης των πόλεων και οικισμών της χώρας και το Ν.2742/99 για τον Χωροταξικό Σχεδιασμό, Αειφόρα Ανάπτυξη και άλλες διατάξεις, θεσπίζονται αναγκαία θεσμικά εργαλεία για την εφαρμογή μιας γενικής πολιτικής προστασίας της αστικής κληρονομιάς στα πλαίσια μιας βιώσιμης ανάπτυξης των ελληνικών πόλεων και οικισμών.

Θετικό γεγονός, επίσης, αποτελεί η αναγνώριση της αναγκαιότητας να περιληφθεί η προστασία μεταξύ των στόχων του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού (άρθρο 2 του Ν. 3028/2002 για την προστασία αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς). Ωστόσο, το βήμα αυτό δεν είναι αρκετό ώστε να ολοκληρωθεί η σύγκλιση μεταξύ των πρακτικών του ΥΠΠΟ και ΥΠΕΧΩΔΕ.

Επίσης, οι δυνατότητες που δημιουργήθηκαν και ιδιαίτερα τα πολεοδομικά εργαλεία, όπως είναι η μεταφορά του συντελεστή δόμησης, ο αστικός αναδασμός, οι διατάξεις περί αναπλάσεων και άλλοι μηχανισμοί, όπως είναι οι Συλλογικές Συμβάσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων και συναρμοδίων φορέων (όπως ΟΤΑ, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΠΠΟ, ΕΟΤ, κ.ά.), δεν έχουν πάντα ενεργοποιηθεί ολοκληρωμένα.

Από την πολεοδομική πρακτική των τελευταίων χρόνων προκύπτουν τρεις τύποι ειδικών προβλημάτων που απαιτούν έναν ιδιαίτερο χειρισμό ώστε οι ιστορικές συνοικίες, τα σύνολα, τα μνημεία και οι αποκαλυπτόμενοι αρχαιολογικοί χώροι να αντιμετωπίζονται στα πλαίσια μιας ευρύτερης πολιτικής αναπλάσεων:

**Α.** κεντρικές περιοχές μικτών χρήσεων ιστορικού χαρακτήρα των οποίων επιβάλλεται η ανάπλαση προκειμένου να αντιμετωπιστούν, είτε η ανάπτυξη οχλουσών χρήσεων που προκαλεί την υποβάθμισή τους είτε η διαχείριση αποκαλυπτόμενων τοποθεσιών αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.

**Β.** παραθεριστικές περιοχές αυθαιρέτων οι οποίες ενσωματώνουν εκτάσεις ποικίλων χρήσεων: γεωργικών, δασικών, αρχαιολογικών ή γενικότερα ιστορικού ενδιαφέροντος.

**Γ.** οι οικισμοί που δεν υπερβαίνουν τους 2000 κατοίκους, συνήθως παραθαλάσσιοι και ορεινοί, οι οποίοι ανοικοδομούνται και επεκτείνονται, είτε αυθαίρετα, είτε μετά από την οριοθέτησή τους σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της τελευταίας περιόδου. Στην περίπτωση αυτή εκτός της προστασίας ενός παραδοσιακού ιστού και της μορφής του θα πρέπει να αντιμετωπιστεί επίσης η διαχείριση των ενοτήτων που ενσωματώνονται κατά την επέκταση του οικισμού: γεωργικές, δασικές, αρχαιολογικές ή γενικότερα ιστορικού ενδιαφέροντος.

Η συνηθέστερα εφαρμοζόμενη πρακτική για την προστασία της αστικής κληρονομιάς ήταν κατά τα τελευταία χρόνια οι παρεμβάσεις να αφορούν σε επιμέρους ρυθμίσεις και μέτρα σχετικά με τον έλεγχο των χρήσεων γης, των όρων δόμησης, της κυκλοφορίας πεζών και τροχοφόρων, τα οποία ωστόσο παρά τις θετικές προθέσεις αποδείχθηκαν σε πολλές περιπτώσεις ανεπαρκή. Αποτέλεσμα ήταν να αντιμετωπίζονται τα ιστορικά σύνολα, οι συνοικίες και οι αποκαλυπτόμενα αρχαιολογικοί χώροι ως “εμπόδια” ή λειτουργικά “κενοί” χώροι, ενώ η εφαρμοζόμενη πρακτική αδυνατούσε να προτείνει μέτρα επιτυχούς ένταξής τους στη σύγχρονη αστική ζωή.

Επομένως τα αποτελέσματα της ελληνικής πρακτικής επιβεβαιώνουν διαπιστώσεις από τη διεθνή εμπειρία, ότι δηλαδή προκειμένου να έχουν θετικά αποτελέσματα οι ενέργειες προστασίας, θα πρέπει να εντάσσονται σε ευρύτερες παρεμβάσεις και σχεδιασμό ο οποίος θα πρέπει να προωθείται από τους ενδιαφερομένους φορείς και να υλοποιείται με τη συναίνεση και τη συμμετοχή του κοινού και των ειδικών.

Από την πρόσφατη ελληνική εμπειρία προκύπτουν οι ακόλουθες παρατηρήσεις:

- Για τις αναπλάσεις οικιστικών ενοτήτων ιστορικού ενδιαφέροντος μπορεί να εφαρμοστεί το ισχύον βασικό νομοθετικό πλαίσιο, ΓΟΚ για την ίδρυση, λειτουργία φορέων ανάπλασης, εφαρμογή των σχετικών προγραμμάτων συνδυαζόμενο με τον 1416/84 και τους νεώτερους νόμους των ΟΤΑ. Όταν επιβάλλεται η απελευθέρωση τμημάτων του πολεοδομικού



μένου χώρου προκειμένου να αναδειχθούν ιστορικά κτίρια ή τοποθεσίες η νομοθεσία περί αρχαιοτήτων προτείνει την απαλλοτρίωση. Απαιτούνται όμως πόροι που συνήθως δεν υπάρχουν ή δύσκολα μπορούν να αποδεσμευτούν, ενώ συνήθως προηγείται αναγκαστικά μία χρονοβόρα δικαστική διαδικασία. Εφικτότερες λύσεις προβλέπονται από τις διατάξεις του οικιστικού νόμου, που επιτρέπει ανταλλαγή των προστατευόμενων ενοτήτων με εκτάσεις από την εισφορά γης στην πολεοδομημένη περιοχή, αν και τα αποθέματα γης είναι κατά κανόνα περιορισμένα και επόμενα δεν είναι δυνατή η επίλυση όλων των αναγκών.

- Οι ενέργειες προστασίας θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν την **άυλη** και **υλική** (tangible, intangible) **κληρονομιά** των ιστορικών πόλεων. Να μεριμνούν δηλαδή για τους τρόπους ύπαρξης, τους τρόπους έκφρασης των κατοίκων και για τις τεχνογνωσίες που συνθέτουν την ιδιαίτερη πολιτιστική και κοινωνική φυσιογνωμία των ιστορικών πόλεων. Να μεριμνούν επίσης για τα παραδοσιακά στοιχεία και την ταυτότητα του αστικού περιβάλλοντος όπου συμπεριλαμβάνονται τα κτίρια, οι συνοικίες, οι ελεύθεροι και κοινόχρηστοι χώροι στα πλαίσια του αστικού σχεδιασμού.
- Όσον αφορά ειδικότερα στο κέλυφος θα πρέπει οι συγκεκριμένοι κανόνες για την αποκατάσταση ή την δόμηση νέων κατασκευών να στηρίζονται στην ιστορική, στην αισθητική και στην κατασκευαστική αξιολόγηση της αστικής κληρονομιάς. Αντίστοιχη αξιολόγηση επιβάλλεται να προηγείται στο θέμα των χρήσεων, που θα πρέπει να διατηρηθούν ή να προταθούν, ώστε να αποτραπούν οι πιέσεις από την είσοδο των νέων χρήσεων στις ιστορικές περιοχές, όπως είναι ο τουρισμός, οι συναφείς υπηρεσίες και η αναψυχή.
- Προϋποθέσεις επιτυχίας των ενεργειών προστασίας αποτέλεσαν η ευαισθητοποίηση, η συμμετοχή στις αποφάσεις των χρηστών και ο καλός συντονισμός μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων συντελεστών δηλαδή: τα αρμόδια υπουργεία ΠΕΧΩΔΕ και Πολιτισμού, οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, οι ενώσεις των εργαζομένων, οι ειδικοί.

Συμπερασματικά, θα λέγαμε, ότι είναι δυνατόν αρκετά προβλήματα προστασίας να ρυθμιστούν στην τοπική κλίμακα στα πλαίσια κανονιστικών διατάξεων και ορθολογικών ρυθμίσεων από προτάσεις αστικού σχεδιασμού. Ωστόσο, όμως μία αποσπασματική προσέγγιση δεν φαίνεται να είναι μακροπρόθεσμα επαρκής. Θα πρέπει να εντάσσεται σε μία ευρύτερη λογική, η οποία θα αναγνωρίζει ότι με την έννοια **προστασία ιστορικών πόλεων και οικισμών** θεωρείται το σύνολο των αναγκαίων μέτρων όχι μόνον για την προστασία της υλικής και άυλης κληρονομιάς, αλλά και για τη βιώσιμη ανάπτυξή τους.

## Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Αειφόρες Ευρωπαϊκές Πόλεις:** Έκθεση ομάδας ειδικών για το Αστικό Περιβάλλον, 1996.
- Αραβαντινός Αθ.,** *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μία βιώσιμη ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Συμμετρία, Αθήνα, 1997.
- Αυγερινού-Κολώνια Σ.,** *Πολιτιστική Κληρονομιά και αειφόρος ανάπτυξη της Αθήνας*, Εισήγηση στο Διεθνές Συνέδριο του ΕΜΠ Sustainable Development and Spatial Planning in the European Territory, Αθήνα 13 – 16 Μαρτίου 1999.
- Αυγερινού-Κολώνια Σ.,** *Η έννοια της ιστορικής τουριστικής πόλης. Η εναλλακτική πρόταση του αστικού τουρισμού*. Πρακτικά της Επιστημονικής συνάντησης: Προστασία και ανάπλαση της παλιάς πόλης του Ρεθύμνου, Νοέμβριος 1999, Ρέθυμνο.
- Αυγερινού-Κολώνια Σ.,** *Μετασχηματισμοί της σύγχρονης Ελληνικής Πόλης. Νέες χρήσεις και πολιτιστική κληρονομιά*. Πρακτικά 10ου Πανελληνίου Αρχιτεκτονικού Συνεδρίου ΣΑΔΑΣ ΠΕΑ 1999.
- Αυγερινού-Κολώνια Σ.,** *Πολιτιστική κληρονομιά και βιώσιμη ανάπτυξη για τις ιστορικές πόλεις*, Διεθνές Συνέδριο Παραδοσιακής Βαλκανικής Αρχιτεκτονικής, Βέροια 12- 15 Οκτωβρίου 2000.
- Βαΐου Ντ., Χατζημιχάλης Κ.,** *Με τη ραπτομηχανή στην κουζίνα και τους Πολωνούς στους αγρούς*. Πόλεις, περιφέρειες και άτυπη εργασία, Εξάντας, Αθήνα, 1997.
- Βασενχόβεν Λ.,** *Αειφόρος Αστική Ανάπτυξη και η έννοια των αστικών πόρων*, Sustainable Development, Παπασωτηρίου, Αθήνα, 1996.
- Βλάχος Σ.,** *Πολυκατοικία, Προβλήματα κατοικησιμότητας, επικοινωνίας, προτύπων και συμβόλων*, Αρχιτεκτονικά θέματα no.12, Αθήνα, 1978.
- Burgel Guy,** *Croissance Urbaine et développement capitaliste. Le miracle Athénien*, CNRS, Paris, 1981.
- Conseil Européen des Urbanistes:** Nouvelle Charte d'Athènes, 1998.
- Γεράρδη Κλειτώ,** *Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στη δεκαετία το ογδόντα. Η Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης*, Σημειώσεις μαθημάτων Πολεοδομίας, ΕΜΠ, 1990.
- ΕΜΠ/ΓΓΕΤ** (Σ. Αυγερινού - Κολώνια, επ. υπεύθυνη) 1996, *Ερευνα δυνατοτήτων εφαρμογής μιας εξειδικευμένης πολιτικής κατοικίας στα πλαίσια της Πολεοδομικής εξέλιξης-αναβάθμισης ιστορικών περιοχών του κέντρου της Αθήνας. Η περίπτωση του Μεταξουργείου*.
- ΕΜΠ/ΕΟΜΜΕΧ** (Ελ. Παναγιωτάτου, επ. υπεύθυνη) 1987, *Μελέτη και έρευνα προβλημάτων δυσλειτουργίας των ΜΜΕ σε σχέση με την πολεοδομική οργάνωση – προτάσεις*.
- ΕΜΠ/ΚΕΠΕ/ΕΚΚΕ/Παν. Θεσσαλίας/ΥΠΕΧΩΔΕ** (Ελ. Παναγιωτάτου, επ. υπεύθυνη) 1994-1996, *Έρευνα παραθεριστικής κατοικίας και οικιστικής ανάπτυξης στην Ελλάδα*.
- Ζήβας Διον.,** *Τα μνημεία και η πόλη*, Αθήνα, 1991.
- Zivas Dion.- Η Maïstrou,** *Historic towns and villages in Greece. Tourist development versus sustainable development*, Παγκόσμι Επιστημονικό Συνέδριο ICOMOS Le bon usage du patrimoine, Mexico, 1999.

- ICOMOS**, Χάρτα του Τολέδου-Διεθνής Χάρτα για την προστασία των Ιστορικών Πόλεων.
- Καραδήμου-Γερολύμπου Α.**, *Σχεδιασμός και ανάκτηση του χώρου της πόλης, Χαρακτήρας της Πολεοδομικής Παρέμβασης του Κράτους κατά τη μετάβαση από την Οθωμανική στη Νεοελληνική Πόλη*, ΕΜΝΕ, πρακτικά συμποσίου Νεοελληνική Πόλη, τόμος Α', Αθήνα, 1985.
- Καρύδης Δ.**, *Συγκρότηση και εξέλιξη των ελληνικών πόλεων (15<sup>ος</sup>-19<sup>ος</sup> αιώνας)*, Αθήνα, 1989.
- Καυκούλα Κ., Παπαμίχος Ν., Χαστάογλου Β.**, *Σχέδια πόλεων στην Ελλάδα του 19<sup>ου</sup> αιώνα*, Θεσσαλονίκη, 1990.
- Κονταράτος Σ.**, *Η προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς. Καταβολές και χαρακτήρας μιας ιδεολογίας*, Αρχιτεκτονικά Θέματα τεύχος 9, Αθήνα, 1975.
- Λεοντίδου Λίλα**, *Εκβιομηχάνιση και ταξική συγκρότηση στη σύγχρονη Αθηναϊκή Κοινωνία*, Οικονομία και Κοινωνία, Αθήνα Ελλάδα: Το μέλλον, τεύχος 4, 8<sup>ος</sup>-9<sup>ος</sup>, Αθήνα, 1979.
- Μαϊστρου Ελ.**, *Προστασία και ανάπλαση του ιστορικού κέντρου Ρεθύμνου μέσα από την οργάνωση της λειτουργίας της πόλης. Προτάσεις έρευνας*, Ρέθυμνο, Επιστημονική Συνάντηση: Προστασία και ανάπλαση της παλιάς πόλης του Ρεθύμνου, 12-14/11/1999.
- Μαϊστρου Ελ.**, *Επιπτώσεις του τουρισμού σε ιστορικά κέντρα πόλεων και οικισμών. Παράδειγμα το Ναύπλιο, εισήγηση στη διεθνή συνάντηση. Επιπτώσεις του τουρισμού στους παραδοσιακούς οικισμούς των Χωρών της Μεσογείου και της Ν.Ευρώπης*, Θεσσαλονίκη, 1993.
- Μαντουβάλου Μ.**, *Εισαγωγή σε θέματα αστικοποίησης και ανάπτυξης του αστικού χώρου*, (μάθημα Πολεοδομίας), ΕΜΠ, Αθήνα.
- Μαρμαράς Εμ.**, *Η αστική πολυκατοικία της μεσοπολεμικής Αθήνας*, Θεσμικό Πλαίσιο, Χωροθέτηση, Διαδικασία Παραγωγής, διδ.διατριβή, ΕΜΠ, Αθήνα, 1985.
- Μπίρη Κ.Αν.**, *Αθήνα από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα στον 20<sup>ο</sup> αιώνα*, Αθήνα, 1966.
- Μουτσόπουλος Ν.**, *Προτάσεις και εμπειρίες από τις μελέτες αναβιώσεως της Καστοριάς και της παλιάς πόλεως Ρεθύμνου*, Αρχιτεκτονικά Θέματα τεύχος 9, Αθήνα, 1975.
- Πολύζος Ι.**, *Εξέλιξη δικτύου των αστικών κέντρων στην Ελλάδα 1850-1940*, (μάθημα Πολεοδομίας), ΕΜΠ, Αθήνα.
- Ρύθμιση του χώρου στην Ελλάδα.** *Μια σύντομη ιστορική επισκόπηση*, Αρχιτεκτονικά Θέματα τεύχος 11, Αθήνα, 1977.
- Σαρηνιάννης Γ.**, *Μνημεία και παραδοσιακά σύνολα σαν ενεργά στοιχεία της πόλης*, Αρχιτεκτονικά Θέματα τεύχος 9, Αθήνα, 1975.
- Σαρηνιάννης Γ.**, *Η σύγχρονη πολεοδομική νομοθεσία σαν αποτέλεσμα της θέσεως της κατοικίας στην παραγωγική διαδικασία*, Αρχιτεκτονικά Θέματα τεύχος 12, Αθήνα, 1978.
- Σαρηνιάννης Γ.**, *Το δίκτυο των αστικών κέντρων στην Ελλάδα του 19<sup>ου</sup> αιώνα*, Πρακτικά συνεδρίου Νεοκλασική πόλη και Αρχιτεκτονική, Θεσσαλονίκη, 1983.

**Στεφάνου Ι.,** *Η έννοια του μνημείου και η ιδεολογία προστασίας του*, Σημειώσεις μαθήματος Πολεοδομίας, ΕΜΠ, 1985.

**Στεφάνου Ιουλ.,** Στεφάνου Ιωσ., *Περιγραφή της εικόνας της πόλης*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2000.

**Τσοκόπουλος Παν.,** *Τρίπολη Πολεοδομική Μορφολογική Μελέτη της μετάβασης από την Οθωμανική στην Νεοελληνική Πόλη*, ΕΜΝΕ, πρακτικά συμποσίου Νεοελληνική Πόλη, τόμος Α', Αθήνα, 1985.

**Φιλιππίδης Δημ.,** *Νεοελληνική Αρχιτεκτονική*, Μέλισσα, Αθήνα, 1984.

**Φιλιππίδης Δημ.,** *Θυρωροί πολυκατοικιών στο Κολωνάκι*, Αρχιτεκτονικά θέματα no.12, Αθήνα, 1978.

**Φωτίου Θεανώ,** *Αρχιτεκτονικά πρότυπα στην σύγχρονη Αθήνα. Η περίπτωση της Αστικής Πολυκατοικίας. Η μορφολογία της πόλης στο συλλογικό Η νεοελληνική πόλη*, Εξάντας, Αθήνα, 1989.



ΝΤΙΝΑ ΒΑΪΟΥ

## Σκέψεις για ορισμένα «παραλειπόμενα» του αστικού σχεδιασμού

---

Τα τελευταία χρόνια, με τα έργα που πραγματοποιούνται εν όψει της Ολυμπιάδας 2004 (και όχι μόνον), έχουν συχνά αποκτήσει απρόσμενα μεγάλη δημοσιότητα, μέσω κυρίως της παρουσιάσής τους από τον τύπο και την τηλεόραση, ζητήματα αστικού σχεδιασμού (σχεδιασμός κεντρικών δημοσίων χώρων της Αθήνας, αναπλάσεις οδών του κέντρου, ολυμπιακό χωριό κλπ). Μια τέτοια συζήτηση δεν είναι νέα, το νέο είναι ίσως ότι για πρώτη φορά επεκτείνεται πέρα από το χώρο των ειδικών, στη συγκεκριμένη περίπτωση των αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων, και μοιάζει να απασχολεί, έστω και συγκυριακά και στιγμιαία, πολίτες και συλλογικότητες.

“Αστικός σχεδιασμός” είναι μια διατύπωση με αρκετά ρευστό και πολυσυλλεκτικό/πολυσήμαντο περιεχόμενο, που προτείνεται από τη δεκαετία 1970 για να υποδηλώσει μια στροφή ή αντίδραση στον ολιστικό λόγο και τις πρακτικές του Μοντέρνου Κινήματος, οι οποίες θεωρήθηκαν υπεύθυνες για το άξενο της περιφέρειας των ευρωπαϊκών πόλεων. Οι διατυπώσεις στο πλαίσιο αυτό, όπως είναι αναμενόμενο, ποικίλουν και ίσως το μόνο που συνέχει τις διάφορες τάσεις μεταξύ τους είναι ο στόχος της κριτικής/εναντίωσής τους: ενάντια στην παγκοσμιότητα, το συνολικό προγραμματισμό, την ποσοτική κατανομή χρήσεων και τις μακροχρόνιες προβλέψεις του μοντέρνου, προβάλλεται η ιδιαιτερότητα του τοπικού, η ιστορία του τόπου και οι εκφάνσεις της στο χώρο της πόλης, οι τοπικές κουλτούρες και θεσμοί - ως στοιχεία που οφείλουν να αποτελέσουν αντικείμενο μελέτης και κατευθυντήριες αρχές του σχεδιασμού του αστικού χώρου.<sup>1</sup>

Έτσι, εισάγονται στο λόγο για την πόλη έννοιες και σχεδιαστικά εργαλεία όπως ο αστικός ιστός, ο τύπος και η τυπολογία αστικών χώρων και μορφών, δίδεται μεγάλη έμφαση στην ιστορία και την ιστορικότητα, στη διατήρηση κτιρίων και συνόλων, στην τοπικότητα των μορφών και την αστική αρχιτεκτονική και αξιολογούνται θετικά διαστάσεις του αστικού χώρου όπως η κεντρικότητα, η πολυπλοκότητα, η πολυλειτουργικότητα. Η πιο πάνω έντονη δραστηριοποίηση, που εκφράζεται σε συνέδρια, εκθέσεις, διάλογο μέσω αρχιτεκτονικών περιοδικών και βιβλίων, οδηγεί σταδιακά τους αρχιτέκτονες σε λόγο και κριτική που αποκλίνουν όλο και περισσότερο από εκείνες των κοινωνικών επιστημόνων, οι οποίοι, από μια άλλη σκοπιά με-

λετούν τις επιπτώσεις της μεταπολεμικής ανοικοδόμησης των πόλεων, όπως αυτή πραγματοποιήθηκε στο όνομα των αρχών του Μοντέρνου Κινήματος. Οι αρχιτέκτονες, αναζητώντας θεωρία/ες για την πόλη και το σχεδιασμό στο εσωτερικό της δικής τους πειθαρχίας και με τους δικούς της όρους, εστιάζουν αποκλειστικά στο φυσικό σχεδιασμό και στη μορφή των αστικών χώρων.<sup>2</sup>

Οι πιο πάνω προβληματισμοί εισάγονται στην Ελλάδα στη δεκαετία 1980, μέσα από τη δραστηριοποίηση, στο πλαίσιο του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων, πολλών νέων αρχιτεκτόνων με σπουδές στο εξωτερικό, κυρίως στην Ιταλία και τη Γαλλία.<sup>3</sup> Όμως στα καθ' ημάς ο "συνολικός σχεδιασμός" σε οποιαδήποτε κλίμακα αποτελεί μάλλον ζητούμενο από την πλευρά πολλών αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων, παρά εφαρμοσμένη πρακτική στην οποία να αντιπαρατεθούν. Έτσι, η κριτική στην παλαιού τύπου "πολεοδομία" και τα προτάγματα του αστικού σχεδιασμού αποτελούν ένα άλμα σε σχέση με τις ιστορικά διαμορφωμένες πρακτικές παραγωγής του αστικού χώρου, αλλά και σε σχέση με ένα κενό στην παράδοση σχεδιασμού του δημόσιου χώρου. Εξ άλλου, το απόγειο των αναζητήσεων που καλύπτονται από τον όρο-ομπρέλλα "αστικός σχεδιασμός" συμπίπτει στην Ελλάδα με τα πρώτα μεταπολιτευτικά χρόνια, όπου, μέσα στο γενικότερο κλίμα της περιόδου, η συζήτηση για το χώρο και την πόλη αποτελεί πεδίο έντονης πολιτικής και ιδεολογικής αντιπαράθεσης και εστιάζει κυρίως σε κοινωνικές παραμέτρους.

Η αυθαίρετη δόμηση και η εκ των υστέρων (κυρίως προεκλογικά) νομιμοποίησή της, οι διαρκείς επεκτάσεις του σχεδίου πόλης, η αντιπαροχή, ο χαμηλός βαθμός συγκέντρωσης κεφαλαίου στον κατασκευαστικό τομέα, διαφοροποιούνται σημαντικά από τα πρότυπα χωρών με ανεπτυγμένο κράτος πρόνοιας και θεσμούς σχεδιασμού. Έτσι, σε όλη τη δεκαετία 1980 η συζήτηση και οι πολιτικές για την πόλη εστιάζουν κυρίως στην αναζήτηση εργαλείων ρύθμισης και κανόνων παρέμβασης σ' αυτούς τους μηχανισμούς παραγωγής του αστικού χώρου, οι οποίοι, όπως είναι γνωστό, εξασφαλίζουν ευρύτατη κοινωνική συναίνεση. Απόρροια αυτών των αναζητήσεων είναι το εγχείρημα της ΕΠΑ, προσαρμογή στα καθ' ημάς του συνολικού σχεδιασμού, σε μια εποχή που το πρότυπο αυτό βρίσκεται σε κρίση.

Δεν είναι λοιπόν τυχαίο ότι οι ιδέες και αρχές σχεδιασμού που περιλαμβάνονται στον όρο αστικός σχεδιασμός, ή τουλάχιστον η επίκλησή τους, έρχονται στο προσκήνιο αρκετά αργότερα, από τα μέσα της δεκαετίας 1990, όταν η (πολιτική) συζήτηση για την πόλη και οι ίδιες οι πρακτικές σχεδιασμού περνούν σε μια άλλη φάση, που χαρακτηρίζεται από τον "εκσυγχρονισμό" στο πεδίο της πολιτικής και από αποσπασματικές επεμβάσεις βιτρίνας, εν μέσω ολυμπιακών έργων.<sup>4</sup> Οι απόψεις και τάσεις στη συζήτηση αυτή είναι πολλές και μια σύντομη και αναγκαστικά σχηματική αναφορά αδικεί έναν πλούτο ιδεών που διατυπώνονται τα τελευταία χρόνια όλο και πιο

συστηματικά από μια νέα γενιά αρχιτεκτόνων. Όμως μπορεί κανείς να υποστηρίξει ότι, όπως και στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπου ξεκίνησαν αυτοί οι προβληματισμοί, ο νέος λόγος για την πόλη, που κυριαρχείται από αρχιτέκτονες, εστιάζει αποκλειστικά στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και την εικονογραφία του αστικού χώρου.<sup>5</sup>

Οι πιο πάνω διατυπώσεις μπορούν να σχολιασθούν από πολλές πλευρές.<sup>6</sup> Όμως στο κείμενο αυτό θέλω να εστιάσω σε ορισμένα “*παραλείπόμενα*” του του αστικού σχεδιασμού και ενός λόγου για την πόλη που τείνει να γίνει κυρίαρχος στις μέρες μας. Πιο συγκεκριμένα αναφέρομαι στις διαδικασίες κοινωνικής ενσωμάτωσης, στη δυναμική του “άτυπου” και στους κατοίκους της πόλης.

## 1. Κοινωνική ενσωμάτωση μέσω της (μικρο)ιδιοκτησίας

Η γενικευμένη (σχεδόν) πρόσβαση στη (μικρο)ιδιοκτησία και η ευρεία διάχυση των προσόδων από αυτήν, όπως είναι γνωστό, λειτούργησαν ως κύριος μηχανισμός κοινωνικής ενσωμάτωσης ευρέων κοινωνικών στρωμάτων, ιδιαίτερα κατά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες της γρήγορης αστικοποίησης.<sup>7</sup> Έτσι, το σύστημα “αυθαίρετη δόμηση-ένταξη στο συνεχώς επεκτεινόμενο Σχέδιο Πόλης-υψηλοί συντελεστές δόμησης και αντιπαροχή” αποτελεί κλειδί για την κατανόηση της κοινωνικής δυναμικής που συνδέεται με τη μορφή και τη λειτουργία της πόλης. Στο λόγο των αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων οι διαδικασίες αυτές προφανώς εντοπίζονται: παλαιότερα ως βάση της κακοδαιμονίας των ελληνικών πόλεων και ως ελληνική ιδιαιτερότητα που δεν επιτρέπει ένα “σωστό σχεδιασμό” των πόλεων,<sup>8</sup> πρόσφατα δε και ως ένδειξη μιας δυναμικής που προβάλλει νέα αισθητικά πρότυπα.<sup>9</sup>

Όποια κι αν είναι η υιοθετούμενη στάση πάντως δεν εντοπίζεται κάποια στροφή στην αναζήτηση κατάλληλων πολεοδομικών ή σχεδιαστικών εργαλείων για τον έλεγχο και περιορισμό ή την ανάδειξη αντίστοιχα της δυναμικής αυτού του αστικού γίγνεσθαι. Ούτε ενσωματώνεται στον προβληματισμό το γεγονός ότι η διαδικασία αυτή συγκεντρώνει μια ευρύτατη κοινωνική συναίνεση που, από πολλές πλευρές αρνείται τον καθιερωμένο σχεδιασμό, ακόμη και όταν τον επικαλείται (πχ σε σχέση με την έλλειψη δημόσιων χώρων ή την καταστροφή του τοπίου και του περιβάλλοντος). Επί πλέον έχει εδραιώσει ένα σχεδόν αποκλειστικό ενδιαφέρον για τον ιδιωτικό χώρο και την ιδιοκτησία και, κυρίως, την εκμετάλλευσή της και μια μέχρι πολύ πρόσφατα γενικευμένη απαξίωση του δημόσιου χώρου, που συμβαδίζει με το μειωμένο κοινωνικό ενδιαφέρον για τη μορφή και το σχεδιασμό του.

Ο όποιος σχεδιασμός, ως παρέμβαση στο πιο πάνω σύστημα παραγωγής του χώρου, έχει σοβαρό πολιτικό κόστος. Δεν είναι λοιπόν τυχαίο ότι οι κατά καιρούς προτάσεις των αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων παραμένουν στα αζήτητα ή συγκεντρώνουν πολύ περιορισμένο ενδιαφέρον. Όμως ο χώρος που έχει προκύψει, οι διαδοχικές περιφέρειες των ελληνικών πόλεων, και της Αθήνας ειδικότερα, προφανώς διαθέτει ιστορικότητα, τοπικές κουλτούρες, πολυπλοκότητα, τυπολογίες χώρων, εν τέλει αστικότητα, έστω κι αν αυτές δεν υπακούουν στους κανόνες μιας θεωρίας και πρακτικής που έχουν διαμορφωθεί πάνω σε άλλα, (βορειοευρωπαϊκά) πρότυπα. Αυτός ο χώρος δεν είναι δυνατόν να (ανα)σχεδιαστεί ερήμην της ιστορίας και της κοινωνικής δυναμικής του.

## 2. Ο κόσμος της εργασίας και η δυναμική του άτυπου

Ο παραγωγικός ιστός των ελληνικών πόλεων είναι ένα από τα “μαύρα κουτιά” στο λόγο των αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων. Είτε το ενδιαφέρον εστιάζεται αποκλειστικά στις “μεγάλες” παραγωγικές μονάδες,<sup>10</sup> οι οποίες υποτίθεται κατευθύνουν τις τύχες των πόλεων μέσω των πολλαπλών οικονομικών, κοινωνικών και τεχνολογικών επιπτώσεων από τη λειτουργία, την κρίση ή ακόμη και από την απουσία τους. Είτε οι παραγωγικές δραστηριότητες αγνοούνται εντελώς, επικεντρώνοντας μόνο στις αρνητικές επιπτώσεις της παρουσίας παραγωγικών μονάδων στον ιστό της πόλης. Έτσι, συνήθως προτείνεται η εκδίωξή τους, αφού θεωρείται ότι αποτελούν παράγοντα “υποβάθμισης” που πρέπει να κρυφτεί ή να “καθαριστεί”.<sup>11</sup> Ίσως γιατί μεγάλο μέρος τους δεν αντιστοιχεί με τις μεγάλες, επίσημα καταγεγραμμένες επιχειρήσεις, με σαφείς πρακτικές χωροθέτησης, με “κανονικά” ωράρια λειτουργίας, όπως μας μαθαίνει η “θεωρία”, ούτε ταιριάζει με εικόνες αστικών χώρων αποκαθαρμένες από την παρουσία όσων δραστηριοτήτων δεν αφορούν την κατανάλωση και τον ελεύθερο χρόνο. Αντίθετα πρόκειται για μικρές μονάδες διάχυτες στον αστικό ιστό, ακόμη και σε περιοχές κατοικίας, που πράγουν μια μεγάλη γκάμα προϊόντων (από μπλουζάκια, πλεκτά, παπούτσια και τσάντες μέχρι παιχνίδια, σφραγίδες, εξαρτήματα επίπλων, πλαστικά καλούπια, ηλεκτρικούς αυτοματισμούς, ακόμη και κομπιούτερ) και απασχολούν πολύ μεγάλο αριθμό εργαζομένων, ανδρών και γυναικών.

Αυτοί οι άνδρες και γυναίκες, στο μεγαλύτερο μέρος τους, δεν ανταποκρίνονται σε εικόνες χαρούμενων καταναλωτών ή τρυφηλών ραντιέρηδων που χρησιμοποιούν τους αναβαθμισμένους αστικούς χώρους των πρόσφατων αναπλάσεων. Αντίθετα, η σκληρή και πολύωρη εργασία καθορίζει την καθημερινότητα των περισσότερων. Και μάλιστα εργασία που δεν ανταπο-



κρίνεται στα πρότυπα του μεγάλου εργοδότη, των κανονικών ωραρίων, των ρυθμισμένων εργασιακών σχέσεων. Οι χιλιάδες αυτοαπασχολούμενοι, εργαζόμενοι σε περισσότερες από μία δουλειές, εργαζόμενες στην πληθώρα των μικρών επιχειρήσεων ή με το κομμάτι στο σπίτι έχουν διαφορετικά πρότυπα μετακίνησης, άλλα ωράρια, διαφορετικές χρήσεις του χρόνου και του χώρου της πόλης, άρα και διαφορετικές προτεραιότητες για το σχεδιασμό του.

Όλες οι πιο πάνω μορφές εργασίας, που έχει καθιερωθεί να αποκαλούμε “άτυπες”, είναι καθοριστικές για τη λειτουργία της πόλης.<sup>12</sup> Όμως το άτυπο δεν εξαντλείται στον κόσμο της εργασίας, διαπερνά την παραγωγή του χώρου, μέσα από τις διαδικασίες που ήδη επισημάνθηκαν, τη λειτουργία των θεσμών και όλες τις σημαντικές πλευρές της συγκρότησης της πόλης. Γύρω από το άτυπο αναπτύσσεται ο ιστός της πόλης που χαρακτηρίζεται από πολυπλοκότητα, πολλαπλές κεντρικότητες, λειτουργική πυκνότητα, δυναμισμό – χαρακτηριστικά, δηλαδή, που θεωρούνται ότι συγκροτούν την αστικότητα και είναι κεντρικά στο λόγο του αστικού σχεδιασμού. Τα χαρακτηριστικά αυτά κινδυνεύουν άμεσα από σχεδιαστικές παρεμβάσεις που είτε τα αγνοούν είτε επιδιώκουν την κάθαρσή τους.

### 3. Ο “Άνθρωπος” και οι κάτοικοι της πόλης

Στις νεώτερες όπως και στις παλαιότερες διατυπώσεις των αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων οι κάτοικοι της πόλης, υποκείμενα και αποδέκτες της αστικής ανάπτυξης και των κάθε είδους σχεδιασμών, είναι απόντες (και, φυσικά, απύσες). Η άρρητη υπόθεση είναι πως ο αστικός σχεδιασμός αναφέρεται στον (μέσο) Άνθρωπο, ως πρότυπο και αναπαράσταση όλων των ανθρώπων. Έτσι, ακόμη κι όταν υπάρχουν αναφορές στους κατοίκους, ο λόγος είναι απλουστευτικός: οι κάτοικοι (μοιάζει να) είναι ενιαίο σώμα, με κοινή οπτική, επιδιώξεις και σχέση με την πόλη.

Όμως, αυτός ο (μέσος) Άνθρωπος δεν ανταποκρίνεται καθόλου σε τέτοιες γενικεύσεις, που χαρακτηρίζουν τις υποθέσεις του αστικού σχεδιασμού.<sup>13</sup> Έχει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά φύλου, εθνικότητας, σωματικής και κοινωνικής ταυτότητας: είναι άνδρας και όχι γυναίκα, εύπορος, λευκός και ντόπιος κι όχι μετανάστρια, “κανονικός εργαζόμενος” με ορισμένο ωράριο κι όχι με τις πολλαπλότητες του άτυπου, αρτιμελής, ετεροφυλόφυλος, με σύζυγο και παιδιά. Στον Άνθρωπο αυτό δεν μπορούν να εκφραστούν οι ανάγκες, οι επιδιώξεις, οι συνεισφορές όλου του σύνθετου μωσαϊκού κατοίκων που διαμορφώνουν το αστικό γίγνεσθαι και υφίστανται τους σχεδιασμούς ή/και απιστέκονται σ’ αυτούς. Αντίθετα, η πάγια, έστω και άρρητη, αναφορά σ’ αυτόν καθιερώνει οπτικές και πρακτικές σχεδιασμού οι

οποίες περιθωριοποιούν “άλλες” ατομικές και συλλογικές ταυτότητες κατοίκων της πόλης, που αποκλίνουν από τα πιο πάνω χαρακτηριστικά.

Η ιστορία και η ιστορικότητα του αστικού χώρου, όπως αναδεικνύεται και στο λόγο του αστικού σχεδιασμού, δεν εκφράζεται μόνο στις μορφές και τις διατάξεις των κτιρίων. Ο αστικός ιστός, ακόμη κι όταν έχει σχεδιαστεί με υψηλά πρότυπα, μένει κενός περιεχομένου ερήμην των κατοίκων, με τους πολλαπλούς και σύνθετους προσδιορισμούς τους, τις διαφορετικές καθημερινές πρακτικές, τις επαναλαμβανόμενες και έκτακτες δραστηριότητές τους, με τις οποίες συνδέεται αναπόφευκτα η πολυπλοκότητα και η δυναμική της πόλης.

#### 4. Ανοιχτά ζητήματα

Οι όροι με τους οποίους διεξάγεται η συζήτηση για το σχεδιασμό αναδεικνύουν συγκεκριμένες πλευρές της πόλης και αφήνουν στο περιθώριο άλλες, που είναι καθοριστικές για τη μορφή του αστικού χώρου και τις δυναμικές της αστικής ανάπτυξης, άρα και για τα περιθώρια και τις πιθανές μορφές (αστικού) σχεδιασμού. Τα “παραλειπόμενα” στα οποία αναφέρθηκα πιο πάνω, είναι χαρακτηριστικά στο πλαίσιο αυτό και συναρτώνται με μια γενικότερη στροφή, στη δεκαετία του 1990, προς τον “εκσυγχρονισμό”, που, στο πεδίο της ρύθμισης του χώρου, συγκεκριμενοποιείται με μια σταδιακή διαφοροποίηση στο λόγο και τις προσπάθειες εφαρμογών.

Δεν είναι λοιπόν τυχαίο ότι τα προτάγματα του αστικού σχεδιασμού, ή τουλάχιστον η επίκλησή τους, έρχονται στο προσκήνιο την περίοδο αυτή, όταν η κλίμακα των επεμβάσεων αλλάζει σημαντικά με τα ολυμπιακά έργα, ευνοώντας την είσοδο μεγάλων κατασκευαστικών εταιρειών σ’ έναν τομέα που κυριαρχείτο μέχρι πρόσφατα από μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Ο νέος λόγος περιβάλλει και νομιμοποιεί πραγματοποιήσεις σε καίρια σημεία της πόλης, οι οποίες συχνά μετατρέπουν δημόσια αγαθά (πχ δρόμους, πάρκα, μεταφορικά μέσα, αεροδρόμια) σε ιδιωτικά, αδιαφορώντας για τις τοπικές εκφάνσεις όλων εκείνων των χαρακτηριστικών που επιδιώκουν να διαφοροποιήσουν τον αστικό σχεδιασμό από παλαιότερες προτάσεις και υλοποιήσεις.

Όμως για τον αστικό χώρο που έχει προκύψει από τη δυναμική του άτυπου (στην αγορά εργασίας, την παραγωγή, τη λειτουργία των θεσμών) απαιτείται η συγκρότηση διαφορετικών εργαλείων και πολιτικών σχεδιασμού, που θα αναγνωρίσουν τις ποιότητες του αστικού χώρου και θα δουλέψουν με αυτές κι όχι εναντίον τους. Το άτυπο έχει αρνητικά αποτελέσματα που επαναλαμβάνονται όταν μιλάει κανείς για την Αθήνα (πχ. έλλειψη κοινωνικών εξυπηρετήσεων, άναρχη δόμηση, κυκλοφοριακό χάος). Όμως έχει αφήσει “κενά”, όπου μπορούν να λειτουργήσουν – και έχουν λειτουργήσει

ως τώρα – μηχανισμοί κοινωνικής ενσωμάτωσης και στρατηγικές επιβίωσης μεγάλων ομάδων του πληθυσμού. Αυτό δεν σημαίνει αποδοχή της πολύπλευρης παραβατικότητας των μικρών επιχειρήσεων και των πολλαπλών αυθαιρεσιών που συνδέονται με τη (μικρο)ιδιοκτησία ακινήτων και παραγωγικών μονάδων. Και φυσικά δεν περιλαμβάνει τη συνεχιζόμενη και πάντα επίκαιρη κρατική πρακτική των “νομιμοποιήσεων αυθαιρέτων” ως κοινωνικό μέτρο – ιδιαίτερα όταν οι αυθαιρεσίες έχουν πάψει προ πολλού να αφορούν τη στέγαση χαμηλών εισοδημάτων.


Τα “παραλειπόμενα” στα οποία αναφέρομαι “λείπουν”, με ένα διαφορετικό τρόπο, από παλαιότερες και νεώτερες διατυπώσεις και από τον ασκούμενο σχεδιασμό. Η παράλειψή τους είχε οδηγήσει στην πολύ διαδεδομένη μέχρι πρόσφατα αντιμετώπιση της Αθήνας και άλλων ελληνικών πόλεων ως “απόκλιση” από το δέον, και στην άποψη ότι η πολεοδομία είναι “παρά-πολεοδομία”, μιας και δεν ασκείται σύμφωνα με τους κανόνες της επιστήμης. Όμως, κατά την άποψή μου, τα παραλειπόμενα αυτά προσδιορίζουν σε μεγάλο βαθμό το δυναμισμό της πόλης και καθορίζουν τις δυνατότητες παρέμβασης. Η παράλειψή τους όχι μόνο απομειώνει τα ερμηνευτικά σχήματα και την κατανόηση του αστικού γίγνεσθαι, αλλά και οδηγεί στο αλυσιτελές των ποικίλων σχεδιασμών και των απραγματοποιήτων σχεδίων.

## Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 για μια ταξινόμηση των τάσεων βλ. Ellin 1996.
- 2 μια πρόσφατη κωδικοποίηση ιδεών στην κατεύθυνση αυτή, με σημαντικές εφαρμογές στη Β. Αμερική, περιλαμβάνεται στη “Χάρτα της Νέας Πολεοδομίας”, βλ. Congress for the Charter of the New Urbanism 2000.
- 3 μεγάλο μέρος της δραστηριοποίησης αυτής αποτυπώνεται στο *Δελτίο του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων*. βλ. για παράδειγμα τα τεύχη 16/1983, 1 & 3/1985, αλλά και πυκνή σχετική αρθρογραφία σε όλα τα τεύχη της περιόδου αυτής.
- 4 για μια αναλυτική παρουσίαση του περάσματος από την “Αλλαγή” στον “εκουγχρονισμό”, σε σχέση με τα ζητήματα του χώρου, βλ. Βαΐου, Χατζημικαλής 2001.
- 5 Ο λόγος αυτός διατυπώνεται σε μια σειρά εκδόσεων (βιβλία και περιοδικά), σε εκθέσεις, επιστημονικές συναντήσεις και συνέδρια, και στην πρόσφατη συμμετοχή της Ελλάδας στην 8<sup>η</sup> Biennale της Βενετίας (2002), με τον τίτλο *Απόλυτος Ρεαλισμός*.
- 6 για έναν διεξοδικότερο σχολιασμό, βλ. και Μαντουναλου, Μαντίδου, Βαΐου 2003
- 7 βλ. μεταξύ πολλών Μαυρίδου 1987, Μαντουβάλου 1988, Βαΐου, Μαντουβάλου, Μαυρίδου 2000.
- 8 χαρακτηριστικά εδώ τα άρθρα του αφιερώματος “Η ρύθμιση του χώρου στην Ελλάδα”, επιμ. Α. Βοϊβόνδα, κ.ά., στα *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 11/1977.
- 9 βλ. κυρίως τον τόμο *Αθήνα 2002. Απόλυτος Ρεαλισμός*, αλλά και Καζέρος, Λέφας 2003.
- 10 γι’ αυτές υπάρχουν απογραφές και στατιστικές, αρχεία και πληροφορίες που όλα συμβάλλουν στην “κατασκευή” μιας πραγματικότητας, την οποία στη συνέχεια οι πολεοδομικές μελέτες και οι έρευνες θεωρούν δεδομένη.
- 11 βλ. και Βαΐου κ.ά. 1999.
- 12 Το “άτυπο” είναι ένας όρος-ομπρέλλα που συχνά οδηγεί σε σύγχυση στο πεδίο της θεωρίας όσο και της διαμόρφωσης πολιτικής, αφού χρησιμοποιείται για να περιγράψει διαφορετικά μεταξύ τους φαινόμενα. Εδώ το χρησιμοποιώ ως αναφορά σε οικονομικές δραστηριότητες και κοινωνικές πρακτικές που μπορεί να είναι νόμιμες ή παράνομες και έχουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά: παράγουν προϊόντα και υπηρεσίες για την αγορά, δεν είναι καταγεγραμμένες (στο σύνολό τους ή εν μέρει), απορροφούν χαμηλά αμειβόμενη εργασία, συνήθως γυναίκες, μειονότητες και μετανάστες και διαφεύγουν από τον έλεγχο του κράτους. βλ. Βαΐου, Χατζημικαλής 1997/2003.
- 13 βλ. και Greed 1994, Little 1994.

## Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Αθήνα 2002.** *Απόλυτος Ρεαλισμός*, συλλογικός τόμος, 8<sup>ο</sup> Διεθνής έκθεση αρχιτεκτονικής Μπιενάλε Βενετίας 2002, Αθήνα: Υπουργείο Πολιτισμού/ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ.
- Βαΐου, Ντ., Μαντουβάλου, Μ., Μαυρίδου, Μ.** 2000, "Η μεταπολεμική ελληνική πολεοδομία μεταξύ θεωρίας και συγκυρίας", *Πρακτικά Συνεδρίου "Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974"*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Βαΐου, Ντ., Γολέμης, Χ., Λαμπριανίδης, Λ., Χατζημιχάλης, Κ., Χρονάκη, Ζ.** 1999, "Εκδίωξη και επάνοδος της βιομηχανικής παραγωγής στην Αθήνα του 2000", στο Δ. Οικονόμου και Γ. Πετράκος (επιμ.) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας/Gutenberg.
- Βαΐου, Ντ., Χατζημιχάλης, Κ.** 2001, "Τάσεις και συγκρούσεις στη διαμόρφωση πολιτικής για το χώρο στην Ελλάδα τη δεκαετία 1990. Το χρονικό μιας απουσίας", *Πρακτικά Συνεδρίου "Ιδεολογικά Ρεύματα και Τάσεις της Διανόησης στη Σημερινή Ελλάδα"*, Αθήνα: Ίδρυμα Σάκη Καράγιωργα.
- Βαΐου, Ντ., Χατζημιχάλης, Κ.** 2003/1997, *Με τη ραπτομηχανή στην κουζίνα και τους πολωνούς στους αγρούς. Πόλεις, περιφέρειες και άτυπη εργασία*, Αθήνα: Εξάντας (Β' έκδοση).
- Βοϊβόνδα, Α., Κιζήλου, Β., Κλουτσινώτη, Ρ., Κονταράτος, Σ., Πυργιώτης, Γ.** (επιμ.) 1977, "Η ρύθμιση του χώρου στην Ελλάδα", αφιέρωμα στα *Αρχιτεκτονικά θέματα*, τ. 11 (σελ. 128-213).
- Congress for the New Urbanism 2000**, *Charter of the New Urbanism*, New York: McGraw-Hill.
- Ellin, N.** 1996, *Postmodern Urbanism*, Oxford: Blackwell.
- Greed, C.** 1994, *Women and Planning. Creating gendered realities*, London: Routledge.
- Καζέρος, Ν., Λέφας, Π.** (επιμ.) 2003, *Χωρίς Όρια. Οι αχανείς εκτάσεις των Αθηναϊκών προαστείων*, Αθήνα: Futura.
- Little, J.** 1994, *Gender, Planning and the Policy Process*, Oxford: Elsevier.
- Μαντουβάλου, Μ.** 1988, "Ο πολεοδομικός σχεδιασμός της Αθήνας, 1830-1940", στο συλλογικό τόμο *Από την Ακρόπολη της Αθήνας στο Λιμάνι του Πειραιά*, Αθήνα: ΕΜΠ-Politecnico di Milano.
- Μαντουβαλου, Μ., Μαννιδου, Μ., Βαΐου, Δ.** 2003, "On some current urban discourse/s. Approaches from Greece", *Πρακτικά Συνεδρίου "Rethinking Radical Spatial Approaches"* της σειράς Σεμινάρια του Αιγαίου, Νάξος 2003.
- Μαυρίδου, Μ.** 1987, *Η συγκυριακή ανάπτυξη μιας περιφερειακής συνοικίας: Νέα Λιόσια. Πολεοδομικές και κοινωνικές επιπτώσεις από τη διαμόρφωση αστικής γατοπροσόδου μέσω της αυθαίρετης εκτός σχεδίου δόμησης*, ΕΜΠ, αδήμοσιευτη διδακτορική διατριβή.



ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΣ Κ. ΒΑΣΕΝΧΟΒΕΝ

Η θεωρία του Αστικού<sup>1</sup> Σχεδιασμού:  
Ποιο θα είναι το μέλλον της στον 21ο αιώνα;

---

**Προς μια μελλοντολογία του αστικού σχεδιασμού  
και της θεωρίας του;**

Ένα κείμενο με αυτό το θέμα δεν μπορεί παρά να είναι ένα δοκίμιο, που θα βρίσκεται διαρκώς υπό αναθεώρηση. Κάτι σαν ανέασ πρωτόλειο, που θα περιμένει την επόμενη στροφή στην κοινωνική εξέλιξη για να προσαρμοσθεί. Η θεωρία ακολουθεί την εμπειρία και μάλιστα συχνά επικαθορίζεται από αυτήν, ιδιαίτερα όταν διατυπώνεται για να δικαιώσει και νομιμοποιήσει την πράξη, δηλαδή ουσιαστικά όταν διαμορφώνεται για να δώσει κύρος στην πολιτική ή οικονομική εξουσία, πράγμα που δυστυχώς συμβαίνει συχνά. Κατά συνέπεια, όταν προσπαθούμε να υποθέσουμε ποιά θα είναι στον αιώνα που άρχισε η θεματολογία της θεωρίας του αστικού σχεδιασμού είναι σαν να επιχειρούμε ταυτόχρονα να προβλέψουμε πώς θα εξελιχθούν οι πόλεις στο απώτερο μέλλον και πώς θα είναι η ζωή των κατοίκων τους. Κάτι τέτοιο βέβαια δεν μπορεί να γίνει σε βάθος χρόνου. Στην καλύτερη περίπτωση μπορούμε να μιλήσουμε για τις τάσεις που διαφαίνονται για μια ή δύο δεκαετίες και φυσικά και αυτό ακόμη είναι παρακινδυνευμένο. Μπορούμε ακόμη να φαντασθούμε σενάρια “επιστημονικής φαντασίας,” που αν και είναι μικρής αξιοπιστίας, εν τούτοις είναι μια προβολή στο μέλλον στην οποία μας έχουν συνηθίσει η λογοτεχνία και ο κινηματογράφος και δεν μπορούμε να την απορρίψουμε, έστω και σαν ένα, συχνά εφιαλτικό, ενδεχόμενο.

Η προσπάθεια να κινηθεί κανείς σε ένα μελλοντολογικό περιβάλλον επιβάλλει να επιστρατεύσει ένα κόσμο ιδεών, εμπειριών και γνώσεων που είναι δύσκολο να χειρισθεί με την συμβατική πρακτική συγγραφής ενός άρθρου. Η προσφυγή σε βιβλιογραφικές πηγές θα ήταν απίστευτα χρονοβόρα και επίπονη. Θα απαιτούσε όχι ένα απλό δοκίμιο, αλλά μια πραγματεία βασισμένη σε εξαντλητική τεκμηρίωση. Για τον λόγο αυτό, ο συγγραφέας του άρθρου προτίμησε να γράψει κάτι πλησιέστερο προς μια έκθεση ιδεών, μια πολύ προσωπική κατάθεση σκέψεων που βγαίνουν από ένα συνολικό προβληματισμό και μια σφαιρική εμπειρία. Ούτε βέβαια πρόκειται να ανατρέξει εδώ στην εξέλιξη της θεωρίας του αστικού σχεδιασμού και να αναφερ-

θεί στα σχετικά ρεύματα του παρελθόντος.<sup>2</sup> Η ευρύτητα των ερωτημάτων που ζητούν απάντηση από την στιγμή που κινείται κανείς στην σφαίρα της υπόθεσης και της πρόγνωσης είναι τέτοια που δεν μπορεί να τύχει της απαιτούμενης διερεύνησης στο πλαίσιο ενός πειραματικού δοκιμίου όπως αυτό. Έχοντας αντιμετωπίσει και άλλοτε την απροσδιοριστία των παραμέτρων που καλείται να λάβει υπόψη του ο πολεοδόμος στις ρευστές συνθήκες του τέλους του 20ού αιώνα, είχα τονίσει ότι “πρόκειται για ερωτήματα για το ρόλο του σχεδιασμού, για τη δημοκρατικότητα των μεθόδων του, για τη σχετικότητα της επιστημονικά διαπιστωμένης αλήθειας, για την ευθύνη των ειδημόνων και για την ανθρωποκεντρικά ορισμένη τοποθέτηση των προβλημάτων του περιβάλλοντος” (Βασενχόβεν 1994). Εξακολουθώ να πιστεύω ότι το άδηλο μέλλον μας επιτρέπει, ίσως και να απαιτεί, τουλάχιστον σε πρώτο βήμα, μια ελεύθερη περιπλάνηση στις ενδεχόμενες διαδρομές του μέλλοντος.

Πολλές από τις πιθανές πορείες προς το μέλλον των πόλεων, του σχεδιασμού τους και της θεωρίας για τον τελευταίο είναι ήδη εμφανείς ή έστω υπάρχει το σπέρμα τους. Πρέπει εδώ να θυμηθούμε ότι η θεωρία δεν είναι κάτι το ομοιόμορφο, ακριβώς επειδή δεν είναι ανεξάρτητη από το κοινωνικό και οικονομικό γίνεσθαι του κάθε τόπου. Εν τούτοις ξέρουμε ότι η θεωρητική σκέψη στις μικρές και/ή εξαρτημένες χώρες είναι συνήθως ετερόφωτη και ότι η θεωρία εισάγεται και αυτή όπως πολλά υλικά αγαθά, η τεχνολογία, οι καινοτομίες και διάφορες άυλες οικονομικές και οργανωτικές πρακτικές. Αυτό το έχουμε δει επανειλημμένως να συμβαίνει, ειδικότερα μάλιστα στο επιστημονικό πεδίο του αστικού σχεδιασμού, και η παγκοσμιοποίηση της οικονομικής ζωής, όπως και η διεθνοποίηση της πολιτικής εξουσίας, μάλλον θα επιτείνουν την μεταβίβαση και διάδοση ιδεών και θεωρητικών θέσεων. Έτσι, τα θέματα που επιλέγω σ’ αυτό το άρθρο έχουν χωρίς άλλο και αυτά επηρεασθεί από την διαδικασία της διεθνοποίησης των ιδεών. Εντούτοις πιστεύω ότι έχουν ενδιαφέρον και για τον προβληματισμό που μας αφορά στην Ελλάδα, αν και ασφαλώς δεν είναι τα μόνα. Θα εστιάσω λοιπόν το άρθρο στα παρακάτω θέματα:

- Αστικό περιβάλλον και βιωσιμότητα
- Η πληθυσμιακή παράμετρος και αστικοποίηση
- Τα πολλαπλά επίπεδα του σχεδιασμού
- Ανισότητες και πολυ-πολιτισμικότητα
- Συμμετοχή
- Η απόρριψη του αστικού σχεδιασμού
- Κράτος και το “υποκείμενο” του σχεδιασμού
- Η διάχυση της διοίκησης και νέα σχήματα εξουσίας
- Τεχνολογία και η κοινωνία της επιστημονικής φαντασίας

- Η εικονική βίωση της πόλης και το περιβάλλον “μιας χρήσεως”
- Η απειλή των καταστροφών
- Κίνδυνοι για το μέλλον
- Η διαδικασία του σχεδιασμού και η θεωρητική της βάση

Κάποιος άλλος ίσως να έκανε μια διαφορετική επιλογή. Υπενθυμίζω όμως ότι το άρθρο δεν αφορά στα προβλήματα που ενδέχεται να μας απασχολήσουν στον 21<sup>ο</sup> αιώνα ή στην μορφή που θα πάρουν οι πόλεις μας, αλλά στην πιθανή θεματολογία της μελλοντικής θεωρητικής σκέψης. Πάντως, σε οποιαδήποτε από αυτές τις εξελίξεις και αν αναφερόταν, είναι ζήτημα αν μπορεί και δικαιούται κανείς να αποτολμήσει μια πρόβλεψη πέρα από τον ορίζοντα της επόμενης 20ετίας, προεκτείνοντας κατά κάποιο τρόπο τις εξελίξεις της προηγούμενης.

## Αστικό περιβάλλον και βιωσιμότητα

Μια από τις εξελίξεις που σημάδεψαν τα τελευταία 20 – 30 χρόνια της ζωής του πλανήτη ήταν η επιδείνωση, ή καλύτερα η επιτάχυνση της επιδείνωσης της κατάστασης του φυσικού και του αστικού περιβάλλοντος. Η κρίση του αστικού περιβάλλοντος δεν είναι βέβαια ούτε ομοιόμορφη ούτε οφείλεται παντού στις ίδιες αιτίες. Τα προβλήματα της Πράγας, του Μιλάνου, της Πόλης του Μεξικού, της Βομβάης και της Αθήνας, που έχουν όλες προβλήματα αστικού περιβάλλοντος, δεν μπορούν να συμπεισθούν σε ένα καλούπι. Οτι όμως υπάρχουν κάποιες κοινές συνισταμένες σε όλες αυτές τις πόλεις, από την ατμοσφαιρική ρύπανση μέχρι τον κοινωνικό αποκλεισμό, δεν μπορεί κανείς να το αρνηθεί, έστω και εάν από άλλες απόψεις η απόσταση που τις χωρίζει είναι τεράστια. Η απάντηση που με ενθουσιασμό και λαχτάρα αγκάλισαν όλοι οι διεθνείς οργανισμοί, όπως ο ναυαγός πιάνεται από ένα σωσίβιο ή έστω ένα σανίδι που επιπλέει, είναι η ιδεολογία και πολιτική της βιώσιμης ή αειφόρου ανάπτυξης.

Η αντιμετώπιση της αστικής κρίσης περιλαμβάνει όλες τις διαστάσεις του αστικού περιβάλλοντος, που σχολιάζονται παρακάτω στο άρθρο αυτό. Ειδικότερα όμως ο προβληματισμός και η αντίστοιχη πολιτική που αφορούν στο καθαρά φυσικό περιβάλλον δεν περιορίζονται σε θέματα αρμοδιότητας των φυσικών επιστημών, όπως της φυσικής, και χημείας, ή των επιστημών του μηχανικού, όπως των υγιεινολόγων μηχανικών, των συγκοινωνιολόγων, των μηχανικών δικτύων κ.ά. Οι κοινωνικοί επιστήμονες, οι ψυχολόγοι του χώρου, οι αστικοί γεωγράφοι και οι θεωρητικοί του σχεδιασμού των πόλεων, που εστιάζουν το ενδιαφέρον τους στο φυσικό αστικό



περιβάλλον, θα έχουν να ερμηνεύσουν στο μέλλον μια πιθανή νέα σχέση του αστού με το περιβάλλον του. Είτε το αστικό περιβάλλον οδηγηθεί σε μια ακόμη μεγαλύτερη κρίση, είτε βιώσουμε μια βελτίωση οφειλόμενη στην πολιτική της αστικής αειφορίας, η σχέση ανθρώπου – φυσικού περιβάλλοντος μέσα και γύρω από την πόλη θα απαιτήσει νέα ερμηνευτικά εργαλεία. Είναι ήδη εμφανές ότι η πολιτική της βιώσιμης ανάπτυξης προωθεί νέες λογικές οικιστικής ανάπτυξης και μια ποσοτικά και ποιοτικά διαφορετική παρουσία του στοιχείου της φύσης στην πόλη. Κάτι τέτοιο θα επηρεάσει από τις χρήσεις και την αξία της αστικής γης μέχρι την αισθητική της πόλης και ενδεχομένως την καθημερινή ζωή του πολίτη. Τουλάχιστον έτσι θα θέλαμε να ελπίζουμε. Από ένα σχεδιασμό που έδινε κατά κύριο λόγο έμφαση στην οικονομική και οικιστική λειτουργία της πόλης, όπου ο ελεύθερος χώρος ήταν ένα λογιστικό υπόλοιπο, ίσως να περάσουμε σε ένα σχεδιασμό της ισορροπίας μεταξύ φυσικού και τεχνητού στοιχείου, άρα σε μια κατάσταση που θα διαφέρει από άποψη ουσίας, αλλά επιπλέον θα προκύπτει και από διαφορετικές διαδικασίες. Π.χ. το τρίπτυχο “κατοικία – εργασία – μεταφορές” ίσως να πρέπει να δώσει την θέση του στο τρίπτυχο “φύση – ανθρώπινη παρουσία και κοινωνία – συμβίωση και επικοινωνία.” Εκτός από την επιδίωξη μιας τέτοιας μεταβολής στις σχέσεις ανθρώπου και φύσης, η λογική της βιώσιμης ανάπτυξης αναπτύσσεται ήδη σε ένα μεγάλο φάσμα θέσεων, πάνω π.χ. στον κοινωνικό αποκλεισμό, στις κοινωνικές ανισότητες, στην ανοχή της πολύ-πολιτισμικότητας κ.ο.κ.

## Η πληθυσμιακή παράμετρος και αστικοποίηση

Η πληθυσμιακή αύξηση που επιταχύνεται σε παγκόσμια κλίμακα με ιλιγγιώδεις ρυθμούς είναι κατά κύριο λόγο ένα αστικό φαινόμενο και δεν είναι φυσικά άσχετη με τα προβλήματα του αστικού περιβάλλοντος. Μοιάζει κοινοτοπία, αλλά πρέπει να τονισθεί ότι η αύξηση των πληθυσμιακών μεγεθών των πόλεων, ο πολλαπλασιασμός των αστικών κέντρων και γενικότερα η εντεινόμενη αστικοποίηση μεταβάλλουν το αστικό φαινόμενο όχι μόνο ποσοτικά, αλλά και ποιοτικά. Οι πόλεις είναι πλέον ο τόπος κατοικίας και εργασίας για την πλειοψηφία των κατοίκων του πλανήτη. Οι δημογραφικές προβολές μας προειδοποιούν ότι στο τέλος του πρώτου τετάρτου του 21<sup>ου</sup> αιώνα σχεδόν το 85% των κατοίκων των αναπτυγμένων χωρών θα κατοικεί σε αστικά κέντρα. Το αντίστοιχο ποσοστό των κατοίκων ολόκληρου του πλανήτη θα ξεπερνά το 60%. Πέρα όμως από αυτά τα συνολικά ποσοστά, υπάρχουν και άλλοι δείκτες της αστικής επέλασης. Π.χ. οι πόλεις με πληθυσμό άνω του ενός εκατομμυρίου είναι ήδη περισσότερες από 300 και αυξάνονται συνεχώς, καθώς συνεχίζεται η εισροή εσωτερικών με-

ταναστών από αγροτικές περιοχές και η φυσική αύξηση του αστικού πληθυσμού προκαλεί την διόγκωση των πόλεων και την είσοδο τους σε πληθυσμιακά ανώτερες κατηγορίες. Υπάρχει φυσικά και η διεθνής μετανάστευση, που κατευθύνεται και αυτή κυρίως σε αστικά κέντρα και έχει πάρει μεγάλες διαστάσεις σε ορισμένες περιοχές του κόσμου, όπως διδάσκει η ελληνική εμπειρία μετά το 1990. Ένας άλλος κρίσιμος δείκτης είναι η φυσική εξάπλωση του αστικού ιστού, που προκαλείται είτε από τις αυξημένες απαιτήσεις για περισσότερη γη των αστικών νοικοκυριών, είτε από την δυσκολία που αντιμετωπίζουν τα χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα, ιδίως οι μετανάστες, να αποκτήσουν πρόσβαση στην ακριβή γη των ήδη αναπτυγμένων αστικών περιοχών. Το φαινόμενο είναι φυσικά εντονότερο σε χώρες, όπως η Ελλάδα, όπου οι πολεοδομικοί έλεγχοι δεν είναι αποτελεσματικοί και όπου ο σχεδιασμός του χώρου δεν αντιμετωπίζει έγκαιρα την πραγματικότητα της οικιστικής εξάπλωσης. Δεν παύει όμως να απασχολεί και άλλες χώρες, μάλιστα μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου κάποιες χώρες – μέλη βλέπουν να επεκτείνεται η δομημένη επιφάνεια των πόλεων με ρυθμούς που πλησιάζουν το 3% τον χρόνο.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο διαρκούς επέκτασης, όπου φυσικά η πληθυσμιακή και εδαφική διεύρυνση δεν είναι ο μόνος παράγοντας, οι κοινωνικές και οικονομικές σχέσεις μεταβάλλονται, η φύση των προβλημάτων παίρνει άλλο χαρακτήρα και ο αστικός σχεδιασμός, άρα και η σχετική θεωρία, είναι υποχρεωμένος να παρακολουθήσει τις ραγδαίες αλλαγές ή τουλάχιστον να προσπαθήσει. Στις βιομηχανικές χώρες, που βιώνουν από καιρό μια προωθημένη αστικοποίηση, υπάρχει ήδη μια προσπάθεια άρθρωσης ενός νέου θεωρητικού λόγου. Αλλά η αστικοποίηση επηρεάζει με διαφορετικό τρόπο και χώρες, που εξακολουθούν ακόμη να εισάγουν θεωρητικές θέσεις, με τον ίδιο τρόπο που εισάγουν τεχνολογικές καινοτομίες. Εκεί μάλιστα η αστικοποίηση προχωρεί με ταχύτερους ρυθμούς, με πολύ πιο τραυματικά αποτελέσματα, καθώς η μετάβαση από μια αγροτική οικονομία στην κοινωνία της πληροφορίας και της γνώσης γίνεται χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς, αφήνοντας αγεφύρωτες ανισότητες.

Η έμφαση που δίνω στην μεγέθυνση των πόλεων και στην αύξηση της αστικοποίησης δεν σημαίνει ότι απομονώνω το ποσοτικό αυτό φαινόμενο από μια σειρά άλλων συντελεστών που μεταβάλλουν την “συμπεριφορά” των πόλεων. Αυτό όμως που προέχει είναι να συνειδητοποιήσουμε ότι τα αστικά φαινόμενα που συνδέονται με τα “μεγάλα μεγέθη” είναι μιας ποσοτικής και ποιοτικής τάξης διαφορετικής από εκείνην που γνωρίζαμε στο παρελθόν και επιβάλλουν ένα διαφορετικό θεωρητικό λόγο. Στην Ελλάδα μπορεί να έχουμε εξοικειωθεί με το μέγεθος της Αθήνας, δεν έχουμε όμως εξοικειωθεί με μια προοπτική ενός πληθυσμού κατά 80-90% αστικοποιημένου. Τα μεγάλα μεγέθη δεν αφορούν βέβαια μόνο στον πληθυσμό. Αφορούν και στην κατανάλωση και στον γιγαντισμό της συμπεριφοράς των

σύγχρονων πόλεων, που ζητούν και επιβάλλουν ολοένα μεγαλύτερες και πολυπλοκότερες υποδομές και τεχνολογίες, κάνουν χρήση κολοσσιαίων ποσοτήτων φυσικών πόρων, παράγουν πρωτοφανείς ποσότητες αποβλήτων και συνδέονται μεταξύ τους με ένα πλέγμα σχέσεων επικοινωνίας και ανταλλαγής πληροφοριών, όμοιο του οποίου δεν γνώρισε ως τώρα η ανθρωπότητα. Οι εισροές πόρων και οι εκροές αποβλήτων “αστικοποιούν” μια έκταση πολλαπλάσια της πραγματικής έκτασης των πόλεων, με την έννοια ότι υποτάσσουν αχανείς γεωγραφικές ενότητες στην λειτουργία των πόλεων, δηλαδή τις καθιστούν συμμετοχές στην λογική αυτής της λειτουργίας. Οι εκτάσεις αυτές, που αποτελούν το “οικολογικό ίχνος” ή “αποτύπωμα” των πόλεων, καλούνται να τροφοδοτήσουν τις πόλεις με τους αναγκαίους φυσικούς πόρους και, αντίστροφα, να υποδεχθούν τα απόβλητά τους. Ο Herbert Girardet (2001) έχει εκτιμήσει ότι στην περίπτωση του Λονδίνου το “ίχνος” είναι 125 φορές μεγαλύτερο από την πραγματική του επιφάνεια.

## Τα πολλαπλά επίπεδα του σχεδιασμού

Ο θεωρητικός λόγος του οποίου έχουμε ανάγκη για να μιλήσουμε για τα φαινόμενα αυτά, για να διαμορφώσουμε την στάση μας απέναντι τους και να σχεδιάσουμε ένα τρόπο αντιμετώπισης τους πρέπει να στηριχθεί σε μια φαινομενικά αδύνατη σύζευξη της σφαιρικότητας και καθολικότητας των φαινομένων με την αδυναμία μας (ή έστω δυσκολία) να δράσουμε ενορχηστρωμένα και πολυεπίπεδα, ως παγκόσμια, εθνική και τοπική κοινότητα, στον βαθμό που θα το επιθυμούσαμε και που επιβάλλει η σοβαρότητα των προβλημάτων. Ο σχεδιασμός του χώρου πρέπει να κινηθεί σε πολλά επίπεδα ταυτόχρονα και να πείσει τον πολίτη, με την παγκόσμια, εθνική και τοπική του ιδιότητα, που εμπεριέχει αντιφάσεις και αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα, αντιφάσεις που ήδη αντιμετωπίζουμε, χωρίς να βρίσκουμε τρόπους να τις συμφιλιώσουμε. Οι φορείς αυτού του σχεδιασμού εδρεύουν σε διαφορετικά επίπεδα γεωγραφικής εμβέλειας και είναι όλοι απαραίτητοι και νομιμοποιημένοι για διαφορετικούς λόγους ο καθένας, άλλοτε διότι είναι πια φανερό η παγκοσμιοποίηση των φαινομένων και η ανάγκη διεθνούς συνεργασίας, άλλοτε διότι η υπόσταση των εθνικών κρατών διατηρεί (πόσο όμως;) την δύναμη της, άλλοτε τέλος, διότι το δικαίωμα έκφρασης της γνώμης του πολίτη, ως τοπικά προσδιορισμένου φορέα άποψης, πρέπει να γίνει σεβαστό, αν θέλουμε να εξασφαλίσουμε την απαραίτητη συναίνεση. Για τους λόγους αυτούς θέλουμε θεωρία που να νομιμοποιεί ένα σχεδιασμό, απείρως πιο σύνθετο από εκείνο που διαμορφώθηκε σε ένα ειδυλλιακό, πιθανώς απλοϊκό, παρελθόν, όταν οι πολυεπίπεδοι ζούσαν σ'ένα σχεδόν μονοδιάστατο κόσμο.

Μια τέτοια θεωρητική σύνθεση προσκρούει στα προβλήματα ανισότητας των πολιτών, των κοινωνικών ομάδων και των γεωγραφικών περιοχών και στην έλλειψη κοινωνικής συνοχής, που οφείλεται, ανάμεσα στ'άλλα, και στα πληθυσμιακά "μεγάλα μεγέθη," στα οποία αναφέρθηκα παραπάνω. Η σύλληψη του "κοινού καλού," έννοιας έτσι κ'αλλοιώς συζητήσιμης από τότε που οι πολεοδόμοι και χωροτάκτες κατάλαβαν πως οι "νόρμες" της παιδείας τους ήταν κοινωνικά προσδιορισμένες και επικαθορισμένες, πολύ δύσκολα μπορεί πλέον να επιτευχθεί με τρόπο που να πείθει την κοινωνία στο σύνολο της. Ο πολεοδόμος συνήθισε στο παρελθόν να χρησιμοποιεί ως οδηγό ορισμένα πρότυπα, που εκφράζανε μη αμφισβητήσιμες (κατά την άποψη του) αξίες. Τα πρότυπα αντιπροσώπευαν χωρικά εκφρασμένες σχέσεις ή αισθητικές απόψεις. Συχνά οι σχέσεις αυτές ήταν νοητικά κατασκευάσματα ξένης προέλευσης ή, έστω, στενά ταξικής καταξίωσης. Η αντιστοιχία τους με την πραγματικότητα δεν ήταν πάντα η καλύτερη δυνατή. Ακόμη κ'άν δεν υπήρχαν μόνο στο φαντασιακό των πολεοδόμων, είχαν συνήθως μια διάσταση μονοπολιτισμική. Η σημερινή κοινωνία των πόλεων, αυτή που ήδη υπάρχει ή επέρχεται με γρήγορους ρυθμούς, δεν ανταποκρίνεται σ'αυτό τον μονοδιάστατο κόσμο.

## Ανισότητες και πολυ-πολιτισμικότητα

Η θεωρία του σχεδιασμού, τουλάχιστον εκείνη που αναπτύχθηκε με μια νεο-Μαρξιστική ή "στρουκτουραλιστική" έμφαση, ενσωμάτωσε από πολύ νωρίς την προβληματική της ανισότητας στην κοινωνία και στον χώρο. Η προσέγγιση αυτή άσκησε οξύτατη κριτική στην ισοπεδωτική και σε μεγάλο βαθμό α-πολιτική θεωρία του ορθολογικού, συστημικού σχεδιασμού της δεκαετίας του 1960. Η σημασία αυτής της κριτικής διατηρείται αμείωτη. Εντούτοις, η κατά κύριο λόγο ταξική της έμφαση δεν είναι πια επαρκής. Η απειλή κατά της κοινωνικής ισότητας και συνοχής έχει πλέον πολύ περισσότερες πηγές. Η εξασφάλιση τους, στον βαθμό που παραμένει ο στόχος όλων, πράγμα καθόλου βέβαιο, είναι πολύ περισσότερο σύνθετη και πολύ λιγότερο προσιτή. Η ακαδημαϊκή και ερευνητική κοινότητα αναγνωρίζει πλέον ότι τα ρήγματα στον κοινωνικό ιστό δεν οφείλονται μόνο σε ταξικούς λόγους, με την παραδοσιακή, στενή έννοια του όρου, της σχέσης με τους συντελεστές παραγωγής και της ιδιοκτησίας των μέσων παραγωγής, αλλά και σε ένα πολύ ευρύτερο φάσμα κοινωνικών "διαφορετικότητων," που συνδέονται με φυλετικά, εθνικά και/ή πολιτισμικά χαρακτηριστικά, με το φύλο, με χαρακτηριστικά συμπεριφοράς (ακόμη και παραβατικότητας!) και με την προσχώρηση σε "υπο-κουλτούρες," που η επίσημη, κυρίαρχη πολιτισμική άποψη κατά κανόνα περιθωριοποιεί.

Η νέα αυτή οπτική εισάγει στην θεωρία του σχεδιασμού παραμέτρους που ο παραδοσιακός πολεοδόμος δεν έχει ακόμη εντάξει στα εργαλεία του, παρόλο που υπάρχουν εδώ τεράστιες διαφορές ανάμεσα σε διαφορετικές χώρες και κουλτούρες. Η διεύρυνση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης σε μια θεματολογία πέρα από το φυσικό περιβάλλον αρχίζει να καλύπτει και τον προβληματισμό της ισότητας, της πολιτισμικής ποικιλότητας και του κοινωνικού αποκλεισμού. Παρά τον καταιγισμό της βιβλιογραφίας για την βιώσιμη ανάπτυξη των τελευταίων 10-15 ετών, είναι βέβαιο ότι η ανάγκη θεωρητικής ανάλυσης θα ισχύει και στο μέλλον.

## Συμμετοχή

Η εισαγωγή στον σχεδιασμό, και στην σχετική μ'αυτόν θεωρία, των παραμέτρων της πολυ-πολιτισμικότητας επηρεάζει και το τεράστιο ζήτημα της συμμετοχής του πολίτη στην λήψη αποφάσεων και την από μέρους του, αλλά και των πολεοδόμων, συνειδητοποίηση της σημασίας της συμμετοχής. Δεν πρόκειται φυσικά για νέο προβληματισμό, καθώς η πίεση για αποτελεσματικότερη και ουσιαστικότερη συμμετοχή έχει βαθιές ρίζες, τουλάχιστον στην δεκαετία του 1960. Εντούτοις, ο σημερινός κόσμος έχει αλλάξει, από την μια λόγω των κατακτήσεων των κινημάτων διεκδίκησης ευρύτερων δημοκρατικών δικαιωμάτων και από την άλλη λόγω της διεύρυνσης της πολυ-πολιτισμικότητας και διαφορετικότητας σε κοινωνίες, που για πρώτη φορά γνωρίζουν τέτοια φαινόμενα. Τα μεταναστευτικά ρεύματα, η εκρηκτική διεύρυνση των δυνατοτήτων επικοινωνίας, και η παγκοσμιοποίηση (όχι μόνο οικονομική) δημιούργησαν νέες συνθήκες κυρίως στον αστικό χώρο, αν και όχι μόνο. Είναι φανερό ότι η διαδικασία του σχεδιασμού πρέπει να προσαρμοσθεί σ'αυτές τις συνθήκες και ότι η συμμετοχή των πολιτών πρέπει να φτάσει στην ουσία του σχεδιασμού και όχι απλώς στην νομιμοποίηση του.

Γνωστές και χιλιο-ειπωμένες ανησυχίες θα έρθουν ασφαλώς και πάλι στην επιφάνεια. Ενδιαφέρεται ο μέσος πολίτης για αποφάσεις που υπερβαίνουν την καθημερινότητα του; Τον νοιάζει τίποτε παραπάνω από την συλλογή των σκουπιδιών και την προστασία της προσωπικής του ιδιοκτησίας; Και εάν έχει το ενδιαφέρον, έχει τις γνώσεις για να συμμετέχει ουσιαστικά; Δεν θα αποτελέσει η συμμετοχή των πολιτών ένα ακόμη θεσμό που θα εκμεταλλευθούν αποκλειστικά τα μεγάλα συμφέροντα και εκείνοι που μπορούν να βραχυκυκλώσουν και αξιοποιήσουν τις συμμετοχικές διαδικασίες για την επίτευξη των δικών τους στόχων, επιχειρηματικών, πολιτικών, ταξικών κ.ο.κ.; Δεν θα γίνεται υποκριτική εκμετάλλευση της ανάγκης για συμμετοχή, προκειμένου στην πραγματικότητα να υπονομευθούν σωστές και κοι-

ωνικά δίκαιες αποφάσεις; Δεν θα αφεθούν απροστάτευτα κάποια κοινωνικά συμφέροντα (π.χ. μειονοτήτων), για τα οποία το ευρύ κοινό δεν δείχνει προθυμία κινητοποίησης; Μπορεί η συμμετοχή του πολίτη να δώσει καρπούς όταν πρόκειται για την προστασία και ανάδειξη αξιών (π.χ. περιβαλλοντικών ή πολιτισμικών), με τις οποίες δεν ταυτίζονται παρά μικρές ή αδύναμες κοινωνικές ομάδες; Όλες αυτές είναι θεμιτές ανησυχίες, που αποτελούν πραγματικές προκλήσεις τόσο για την υπέρβαση τους στην πράξη, όσο και για την ενσωμάτωσή τους στον θεωρητικό λόγο των πολεοδόμων και χωροτακτών. Υπάρχει ήδη εκτεταμένη πρακτική εμπειρία ανά τον κόσμο, όπως υπάρχει και τεράστιο θεωρητικό έργο. Μπορεί όμως να είναι κανείς βέβαιος ότι η πρόκληση θα συνεχίσει να υπάρχει για το ορατό μέλλον, εκτός και εάν ολισθήσουμε προς ένα κοινωνικο-πολιτικό αυταρχισμό, που όλοι απευχόμαστε, αλλά δυστυχώς δεν μπορούμε να αποκλείσουμε.

Το θέμα της συμμετοχής του πολίτη δεν απασχολεί φυσικά μόνο τους πολεοδόμους. Είναι θέμα που αγγίζει όλους τους τομείς αποφάσεων του δημόσιου τομέα, αλλά, θα μπορούσα να ισχυρισθώ, και του ιδιωτικού, καθώς στην εποχή μας τα όρια μεταξύ των δύο τείνουν να γίνουν δυσδιάκριτα, δυστυχώς ή ευτυχώς. Είναι θέμα που αφορά γενικότερα στην θέση του πολίτη στις σημερινές πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες, στην σχέση του με το (αμφισβητούμενο από παντού) κράτος, στην απόσταση που τον χωρίζει από τα κέντρα των αποφάσεων. Είναι τελικά θέμα λειτουργίας της δημοκρατίας. Είναι συνεπώς σκόπιμο να προβληματισθούμε για τις εκφράσεις του προβλήματος που αποτελούν ιδιαίτερο τομέα ενδιαφέροντος για την θεωρία του σχεδιασμού του χώρου. Πρόκειται για την σχέση του πολίτη με τον χώρο και με τους μετασχηματισμούς του τελευταίου, που οφείλονται σε αποφάσεις τρίτων, αδιάφορο ποιών (του κράτους, της οικονομικής δραστηριότητας ή του γείτονα). Αυτό φυσικά δεν μας απασχολεί για πρώτη φορά. Η χωρική έκφραση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (ατομικών ή συλλογικών) και ο χωρικός αντίκτυπος των αποφάσεων διαφόρων φορέων αποτελούν αντικείμενο μελέτης και θεωρητικής ανάλυσης από καιρό. Όμως η φύση των δραστηριοτήτων και των αποφάσεων δεν μένει αμετάβλητη. Αντίθετα, στο πρόσφατο παρελθόν έχουμε γίνει μάρτυρες ενός απίστευτου πολλαπλασιασμού των ποικίλων μορφών δραστηριότητας και των σχετικών αποφάσεων. Δεν έχουμε παρά να δούμε τις αλλαγές στις οικονομικές δραστηριότητες, τον ταχύτατο ρυθμό εξαφάνισης ορισμένων και εμφάνισης άλλων, την διεύρυνση των τομέων στους οποίους δημόσιοι και μη φορείς καλούνται να λάβουν αποφάσεις και την αμείλικτη αλλαγή των χρήσεων της γης προς πρωτόγνωρες κατευθύνσεις, για να αντιληφθούμε την θεωρητική εγρήγορση στην οποία πρέπει να βρισκόμαστε για να ερμηνεύσουμε την μεταβολή του "τοπίου" μέσα στο οποίο θα κινηθεί στο μέλλον ο σχεδιασμός του χώρου. Και ας μην ειπωθεί ως αντίρρηση ότι αυτά είναι θέματα της θεωρίας όχι του σχεδιασμού του χώρου, αλλά της

αστικής γεωγραφίας, της οικονομικής επιστήμης ή κάποιων άλλων κλάδων της επιστήμης, διότι αυτού του είδους τα στεγανά δεν με ενδιαφέρουν εδώ. Αυτό που ενδιαφέρει είναι το αντικείμενο του οποίου την θεώρηση καλούμαστε να ανανεώσουμε και διευρύνουμε. Πιστεύω ότι η σχέση ανθρώπου και χώρου θα υποστεί ραγδαίες μεταβολές στα χρόνια που έρχονται, και μαζί της τα θέματα στα οποία οι πολίτες θα θέλουν να εκφράσουν τις απόψεις τους, και ότι εκεί θα εστιασθεί ένα μεγάλο μέρος της θεωρητικής μας ενασχόλησης.

## Η απόρριψη του αστικού σχεδιασμού

Υπάρχει βέβαια και η άποψη ότι η έκφραση μιας πολυ-πολιτισμικής άποψης και βούλησης αποτελεί υπαρκτή, σεβαστή και επιθυμητή πραγματικότητα, που έχει μια αυθύπαρκτη αξία, είναι δηλαδή αυτοσκοπός, και δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτε πέρα από το να την αναγνώσουμε και να την δεχθούμε. Δεν μπορούμε δηλαδή, και δεν δικαιούμαστε, να την εντάξουμε σε ένα σχήμα συλλογικού (κρατικού;) σχεδιασμού, που έτσι κίτλοιώς είναι ανεπιθύμητος και καταπιεστικός. Και πάντως δεν μπορούμε να την κατευθύνουμε προς μια γενικότερη συναίνεση, ιδίως μάλιστα συναίνεση γύρω από τους σχεδιασμούς της εξουσίας. Η συναίνεση είναι όχι μόνο ανέφικτη, αλλά και συνάμα ένδειξη αυταρχισμού. Η διαφορετικότητα που χαρακτηρίζει την κοινωνία μας δεν μπορεί να συμπεσθεί στα δεσμά μιας τυραννικής συναίνεσης. Κατά συνέπεια είναι βλάσφημο ακόμη και να διανοηθούμε ένα σχεδιασμό βασισμένο σε υποτιθέμενη συναίνεση. Αυτή η μεταμοντέρνα κριτική είναι προφανές ότι δεν αποδέχεται την έννοια του σχεδιασμού και εκφράζει μια θεωρητική θέση άρνησης. Θα ήταν όμως λάθος να την ταυτίσει κανείς με φιλελεύθερες απόψεις που εκθειάζουν μια θέση non planning, θέση αρκετά παλιά, αλλά πρόσφατα αναβαπτισμένη στην εποχή του νεο-φιλελευθερισμού. Η μεταμοντέρνα άποψη εκκινεί από μια απόρριψη της ρασιοναλιστικής λογικής του μοντερνισμού και της πολιτισμικής της ομοιομορφίας και όχι από την αντίθεση στον κρατικό παρεμβατισμό στην οικονομική ζωή και στην αγορά. Εχθρεύεται βέβαια το κράτος, αλλά περισσότερο ως εκφραστή μιας ενιαίας, θεσμοποιημένης πολιτισμικής άποψης και γλώσσας, παρά ως αντίβαρο (ή και υποκατάστατο) της ελεύθερης αγοράς.

Είναι δύσκολο να προβλέψει κανείς το βάθος χρόνου στο οποίο θα συνεχισθούν αυτές οι θεωρητικές διαμάχες. Στον βαθμό όμως που η διαφορετικότητα θα εντείνεται, ιδίως σε ένα αστικό χώρο όλο και πολυπληθέστερο και ποικιλότερο, η καχυποψία απέναντι στην ενοποιητική (δυστυχώς συχνά και ισοπεδωτική) λογική του σχεδιασμού εκ των άνω θα μεγαλώνει. Η αναγωγή της ποικιλίας και διαφορετικότητας σε κυρίαρχο πολιτισμικό κα-

ρακτηριστικό, σε ευθεία αντιπαράθεση με την επικράτηση μιας “επίσημης” κουλτούρας, συνεπάγεται μια ανατροπή με πολλαπλές επιπτώσεις. Συνεπώς παρά τις ενδεχόμενες ακραίες θέσεις στις οποίες μπορεί να οδηγήσει, δεν πρέπει να θεωρηθεί ως παροδική μόδα, ούτε να ταυτισθεί με τις πιο ελαφρές και εφήμερες εκφράσεις του μεταμοντερνισμού. Ασχέτα προς την έκβαση της διαμάχης μοντερνισμού – μεταμοντερνισμού και των διαμεσολαβητικών προσπαθειών εκείνων που προσπαθούν να διασώσουν αυτό που αποκλήθηκε “σχέδιο της νεωτερικότητας,” εκείνο που παραμένει ως ζητούμενο για την θεωρία του σχεδιασμού είναι η ανάγκη για “λεπτότερο καταμερισμό” των στόχων και προτάσεων του, η αποφυγή της καταπιεστικής μονολιθικότητας και η αναγνώριση των πολλαπλών “πραγματικότητων” και “αληθειών.” Όλα αυτά, ας μην το λησμονούμε, έχουν σοβαρές συνέπειες και για την παιδεία των πολεοδόμων και γενικά όλων των επιστημόνων που ασχολούνται με τον γεωγραφικό χώρο.

## Κράτος και το “υποκείμενο” του σχεδιασμού

Το κράτος και ο ρόλος του στον τομέα του σχεδιασμού είναι στο στόχαστρο πολλών από τις κριτικές απόψεις που αναφέραμε. Το μεγάλο όμως ερώτημα είναι “ποιό κράτος.” Το κράτος που, στο παρελθόν, ήταν ο γεννήτορας του σχεδιασμού ως θεσμού και παρεμβατικής πρακτικής ή ακόμη και ως κεντρικού πυλώνα της ίδιας της κρατικής υπόστασης; Η το αποδυναμωμένο κράτος που εκχωρεί τις αρμοδιότητες του σε υπερεθνικούς μηχανισμούς εξουσίας, άλλοτε έμμεσα και άλλοτε καθόλου ελεγχόμενους από τα ίδια τα κράτη; Το πρώτο ήταν το θεσμικό σχήμα που οι θεωρητικοί του σχεδιασμού συνήθισαν να θεωρούν ως το αυτονόητο “υποκείμενο” του σχεδιασμού, που είχε και την βούληση και τα μέσα για να σχεδιάσει και να εφαρμόσει τα σχέδια του. Ήταν ακόμη μια οντότητα σχετικά ορατή, γνώριμη και οικεία, την οποία οι πολίτες είχαν μάθει να προσεγγίζουν και συχνά να προσεταιρίζονται με θεμιτά ή μη μέσα, ιδίως εκεί όπου μπορούσε να γίνει λόγος για “μαλακό” κράτος.

Είτε το εμπιστευόταν ο πολίτης, είτε όχι, το κράτος ήταν για πολλά χρόνια μια πραγματικότητα με την οποία είχε συνηθίσει να ζει και να έχει μια “φιλική” σχέση, φιλική όχι με την έννοια απαραίτητα της συμπάθειας, αλλά περισσότερο με την έννοια με την οποία αναφερόμαστε στους προσωπικούς υπολογιστές ή στα κινητά τηλέφωνα, όταν λέμε ότι έχουν γίνει φιλικοί προς τον χρήστη (user friendly). Π.χ. για τον Έλληνα το κράτος μπορεί να ήταν (και είναι ακόμη) ο υπεύθυνος για όλα τα στραβά και άξιο να το εξαπατά όποιος μπορεί, ήταν όμως user friendly, διότι ήξερε τα κουμπιά του. Ο κάτοικος της Δυτικής Ευρώπης έχει μια καλύτερη σχέση αμοιβαίας εμπιστοσύνης, που είναι συζητήσιμη για περιθωριοποιημένα κοινωνικά



στρώματα, αλλά δεν παύει να υπάρχει και εκεί μια προϋπόθεση διαφάνειας, η απώλεια της οποίας έχει μοιραία αποτελέσματα για την συνέχιση της εμπιστοσύνης, φαινόμενο που έχει συχνά παρατηρηθεί στην πρόσφατη ιστορία των δυτικών δημοκρατιών. Αυτό πάντως που είναι κοινό χαρακτηριστικό και των δύο περιπτώσεων είναι μία απώλεια προσανατολισμού του μέσου πολίτη όταν το κέντρο των αποφάσεων μεταφέρεται “αλλού,” έξω από τον ορατό και προσβάσιμο κύκλο της εμπειρίας του. Φυσικά ρόλο παίζει ο βαθμός στον οποίο οι προσδοκίες από το “αλλού” είναι θετικές ή αρνητικές και το είδος των εξουσιών που πηγαινούν “αλλού.” Εδώ ασφαλώς υπάρχουν διαφορές από χώρα σε χώρα.

Σε ό,τι αφορά στον σχεδιασμό του χώρου, δεν υπάρχει δυστυχώς καταφύγιο στην σκέψη ότι τα θέματα της πολεοδομίας και χωροταξίας είναι τοπικού μόνο ενδιαφέροντος, διότι απλούστατα έχουν πάψει προ πολλού να είναι. Το πρόβλημα μάλιστα βρίσκεται ακριβώς στο ότι, από την μια, γίνεται όλο και περισσότερο συνείδηση ότι οι πραγματικά κρίσιμες αποφάσεις φεύγουν από τα χέρια της “εγχώριας” εξουσίας και, από την άλλη, οι μεταβολές στον χώρο και στο περιβάλλον που έχουν μακροπρόθεσμα το μεγαλύτερο μερίδιο επιρροής στην ζωή μας δεν έχουν καθόλου τοπική προέλευση και εμβέλεια, ούτε καν εθνική, αλλά σαφέστατα υπερεθνική. Αρκεί να σκεφθεί κανείς τις μεταφορές, την ρύπανση, την διάδοση της τεχνολογίας της πληροφορικής, τις επικοινωνίες, αλλά ακόμη και την αστικοποίηση, αφού και αυτή επηρεάζεται από διεθνείς εξελίξεις, όπως οι νέες μορφές οικονομικής δραστηριότητας, τα νέα πρότυπα ζωής και οι διεθνείς μετακινήσεις ανθρώπων, επιχειρήσεων και κεφαλαίων.

Η ύπαρξη του κράτους (εθνικού ή τοπικού, αλλά πάντως “ντόπιου”), ως “υποκειμένου” του σχεδιασμού επέτρεπε μια παρήγορη προσωποποίηση. Πού οδηγεί άραγε η αποδυνάμωση του; Σίγουρα σε μια πιο απρόσωπη, από την σκοπιά του πολίτη, λήψη αποφάσεων σε διεθνές επίπεδο. Ανεξάρτητα προς την ορθότητα των αποφάσεων αυτών, όπως τουλάχιστον την κρίνει μια κοινότητα “ειδικών,” π.χ. σε σχέση με την προστασία της φύσης, το ενδεχόμενο σύγκρουσης με τα συμφέροντα των πολιτών, π.χ. αυτά που σχετίζονται με την εκμετάλλευση της ατομικής ιδιοκτησίας, είναι μια ορατή πραγματικότητα. Όλο το πλέγμα της λογικής και της διαδικασίας του σχεδιασμού του χώρου, όπως το συνηθίσαμε για χρόνια, κινδυνεύει να καταρρεύσει μπροστά σ’αυτή την προοπτική. Η συμμετοχή του πολίτη, στην οποία ήδη αναφέρθηκα, κινδυνεύει και αυτή να γίνει ανούσια, διότι διυλίζεται πλέον σε ένα διεθνές περιβάλλον, όπου η κινητοποίηση, τουλάχιστον για τέτοια θέματα, για τα οποία δεν μπορεί να υπάρξει κάτι ανάλογο με το Forum της Γένοβας, μοιάζει ανέφικτη. Η ανησυχητική προοπτική μιας τυφλής, στερημένης από συγκεκριμένους στόχους, αντίδρασης γίνεται πολύ πιθανή. Αυτό το ενδεχόμενο είναι επικίνδυνο για την λειτουργία της δημοκρατίας, αλλά, για να περιορισθούμε στο θέμα μας,

οδηγεί σε αμνηχανία τον πολεοδομό και τον ερευνητή του γεωγραφικού χώρου. Τα πράγματα μπορούν να πάρουν ακόμη χειρότερο δρόμο εάν δεν έχουμε να κάνουμε μόνο με μια μετάθεση αποφάσεων και ευθυνών σε ένα “ανώτερο,” μακρινό κέντρο, αλλά με μια διάχυση σε πολλαπλά, διεθνοποιημένα, αφανή, κοινωνικά ανεξέλεγκτα κέντρα, με μια διεθνή ελεύθερη αγορά, όπου και οι όποιοι, καλοπροαίρετοι διεθνείς οργανισμοί αδυνατούν να δράσουν και να την ελέγξουν. Το παράδειγμα της αποτυχίας της συμφωνίας του Κυότο είναι ένα διδακτικό προηγούμενο.

## Η διάχυση της διοίκησης και νέα σχήματα εξουσίας

Όλα αυτά αφήνουν την θεωρία του σχεδιασμού διάτρητη από κενά στους παραδοσιακούς συλλογισμούς της. Την υποχρεώνουν όμως να ερμηνεύσει την νέα πραγματικότητα, ώστε να διατυπωθεί ένα συνεκτικό σώμα υποθέσεων για το τι σημαίνει σχεδιασμός σ’αυτές τις συνθήκες. Τα φαινόμενα κίνησης επενδυτικών κεφαλαίων ανάμεσα στις mega-πόλεις του πλανήτη μας, για τα οποία υπάρχει ήδη πλούσια ανάλυση, θα απασχολήσουν ασφαλώς για πολλά χρόνια τους θεωρητικούς του σχεδιασμού, καθώς θα εξαπλώνονται όλο και περισσότερο στον γεωγραφικό χώρο. Το ερώτημα των κέντρων από τα οποία εκπορεύεται ο σχεδιασμός θα είναι στο επίκεντρο της θεωρητικής αυτής προσέγγισης.

Έχουμε ήδη μια πρόγευση με τις θεωρητικές θέσεις που προβάλλουν μια μορφή διοίκησης που θα εκφεύγει των παραδοσιακών σχημάτων “κυβέρνησης” (δηλ. μιας αιρετής πολιτικής εξουσίας, υποστηριζόμενης από δημόσια διοίκηση) και θα πλησιάζει σε ένα σχήμα “διακυβέρνησης,” δηλ. ένα εταιρικό σχήμα μεταξύ παραδοσιακής διοίκησης και διαφόρων εταιρών από τον κοινωνικό και ιδιωτικό χώρο. Κάτι τέτοιο θα έχει σίγουρα μια έμφαση στον συμμετοχικό χαρακτήρα της διαχείρισης των προβλημάτων και γ’αυτό είναι καλοδεχούμενο. Μας γυρίζει όμως στα αναπάντητα ερωτήματα που θέσαμε σε σχέση με την συμμετοχή των πολιτών. Π.χ. ποιοί θα είναι εκείνοι οι φορείς και οργανώσεις που θα διεκδικούν συμμετοχή στο σχήμα διακυβέρνησης; Και με ποια διαπιστευτήρια αντιπροσωπευτικότητας; Ποια θα είναι τα θέματα των οποίων θα επιλαμβάνεται το οποιοδήποτε σχήμα διακυβέρνησης; Θα είναι το ίδιο για όλα; Υπεισέρχονται εδώ πολύπλοκα ερωτήματα νομιμοποίησης ενός πλέγματος πιθανών σχημάτων, αλλά και αναποτελεσματικότητας ή αποτελμάτωσης, όταν δεν θα είναι σαφές ποιος αποφασίζει για τι. Ποιος θα επωμίζεται την ευθύνη των αποφάσεων και ποιος θα φέρει το βάρος μιας αποτυχίας; Είναι γνωστά τα προβλήματα που ανακύπτουν όταν συγκαλείται έστω και μια απλή σύσκεψη ή συγκροτείται μια συμβουλευτική επιτροπή και πρέπει να γίνει μια επιλογή φορέων ή ατόμων που θα κληθούν.

Είναι ενδεχόμενο, για να μην πει κανείς βέβαιο, ότι μέσα σε ένα ασαφές τοπίο αποφάσεων και ελέγχου, θα προκύψουν “συμμαχίες” φορέων, δημόσιων και μη, που θα οδηγήσουν σε ένα *modus vivendi*, όπου οι τελικές αποφάσεις θα λαμβάνονται εκεί όπου ανέκαθεν λαμβανόντουσαν, αλλά θα υπάρχει μια επίφαση αποδοχής από τους εταίρους αυτών των συμμαχιών. Αυτή η “κορπορατίστικη” συνταγή δεν είναι βέβαια καινούργια και έχει λειτουργήσει κατ’επανάληψη, π.χ. μεταξύ πολιτικής εξουσίας, εργοδοτικών φορέων και συνδικαλιστικών οργανώσεων σε ποικίλα κοινωνικά πλαίσια, για την άσκηση οικονομικής πολιτικής. Πρόκειται για κάτι παρόμοιο; Υπάρχει και το πρόσθετο ερώτημα πώς τέτοια σχήματα μεταφέρονται σε τοπικό επίπεδο. Στην βιβλιογραφία και στην (κυρίως Αμερικανική) πρακτική γίνεται πολύς λόγος για “τοπικά καθεστώτα,” τα οποία σχηματίζονται από δημοτικές αρχές και π.χ. επιχειρηματικά συμφέροντα, ενώ στην Μεγάλη Βρετανία υπήρξε από την δεκαετία του 1980 μια έντονη έμφαση στις δημόσιες – ιδιωτικές εταιρικές συνεργασίες, για την εφαρμογή σχεδίων “αναγέννησης” αστικών περιοχών σε κρίση, συνεργασίες που ήδη τείνουν να καθιερωθούν ως ο αυτονότος τρόπος προώθησης της τοπικής ανάπτυξης. Τέτοια σχήματα επιχειρούν να δημιουργήσουν ευνοϊκές συνθήκες για την προσέλκυση επενδύσεων, που θα λειτουργήσουν ως μοχλός ανάπτυξης, δημιουργίας θέσεων απασχόλησης, αναβάθμισης του δομημένου περιβάλλοντος, αστικής ανάπλασης και στην συνέχεια, μέσα σε ένα ποιοτικά βελτιωμένο αστικό χώρο, ενός νέου γύρου προσέλκυσης οικονομικών δραστηριοτήτων. Υπάρχουν ήδη πολλά τέτοια επιτυχημένα παραδείγματα πολιτικής αστικής ανάπτυξης, όπως όμως υπάρχουν και κοινωνικές αντιδράσεις, στις περιπτώσεις όπου αυτός ο κύκλος δράσης αφήνει απέξω τα συμφέροντα τοπικών κοινωνικών ομάδων και μειονοτήτων. Αυτή λοιπόν η εκ πρώτης όψεως δημοκρατική και αντι-αυταρχική προσέγγιση του ανοιγματος των αποφάσεων σε ένα ευρύτερο πλαίσιο διακυβέρνησης, και που θέλει να είναι απλώς διαχειριστική, έχει τελικά μια πτυχή (και τι πτυχή!) που ενδιαφέρει την πολιτική οικονομία του χώρου και την έρευνα των μηχανισμών κοινωνικού αποκλεισμού. Το θεωρητικό της ενδιαφέρον είναι και θα παραμείνει μεγάλο.

## Τεχνολογία και η κοινωνία της επιστημονικής φαντασίας

Ένα από τα επιχειρήματα υπέρ μιας περισσότερο διάχυτης και διευρυμένης μορφής διακυβέρνησης είναι ότι κάτι τέτοιο είναι πλέον εφικτό χάρις στην κοινωνία της πληροφορίας, που επιτρέπει την υπέρβαση της μονολιθικής και κλειστής διοίκησης και την μετάβαση σε μια διάχυση της πληροφορίας και της γνώσης και, κατά συνέπεια, σε μια πιο συμμετοχική μορφή διακυβέρνησης. Είναι γεγονός ότι οι τεχνολογίες επικοινωνίας και πληροφορικής

προκάλεσαν στην τελευταία 20ετία ένα πραγματικό κοινωνικό σεισμό, μια αληθινή επανάσταση, παρόμοια της οποίας είχε να ζήσει η ανθρωπότητα από την εποχή της εμφάνισης της μηχανής εσωτερικής καύσεως ή, αργότερα, της ηλεκτρικής ενέργειας. Γι'αυτό και οι εξελίξεις στον τομέα αυτό είναι το καλύτερο δυνατό δίδαγμα για τους μαθητευόμενους μελλοντολόγους. Ποιά αξία αλήθεια θα είχε μια συζήτηση για το μέλλον των πόλεων στα επόμενα 100 χρόνια (!), εάν γινόταν στην δεκαετία του 1970 ή ακόμη και στις αρχές της επόμενης, πριν διαδοθεί ο προσωπικός υπολογιστής και υπάρξει το διαδίκτυο; Ο θεωρητικός διάλογος γύρω από τις συνέπειες αυτών των εξελίξεων για την πόλη ήδη δίνει και παίρνει. Μπορούμε να μιλούμε από τώρα για μια α-τοπική πόλη; Καταλύονται οι χωρικές τριβές και αποδυναμώνεται η επικοινωνία "πρόσωπο με πρόσωπο"; Ποιά θα είναι τα αποτελέσματα για την συνοχή κοινωνικών ομαδοποιήσεων, π.χ. των τοπικών κοινοτήτων, ή χωρικών σχημάτων, όπως οι γειτονιές των πόλεων; Η παράμετρος της χωρικής συνάφειας τόπου κατοικίας και τόπου εργασίας, που είχε ήδη μεταβληθεί με την εμφάνιση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και των μέσων μαζικής μεταφοράς μεγάλης ταχύτητας, θα πάψει να μας ενδιαφέρει και να επηρεάζει τον σχεδιασμό των πόλεων; Θα κυριαρχήσει η τηλε-εργασία και ο μελλοντικός εργαζόμενος θα εργάζεται στο σπίτι του, επικοινωνώντας on line, μέσω του προσωπικού του υπολογιστή, με τους συνεργάτες, εργοδότες ή πελάτες του; Ποιές θα είναι οι δραστηριότητες (παραγωγής, κατανάλωσης, αναψυχής ή απλής κοινωνικής επαφής), που θα συνεχίσουν να απαιτούν φυσική μετακίνηση ή συγκέντρωση των ατόμων στους αντίστοιχους χώρους; Και βέβαια, τελικώς, τι σημαίνουν όλα αυτά για την δομή της πόλης, τον σχεδιασμό της (αν θα υπάρχει κάτι τέτοιο) και την θεωρητική σκέψη που θα ασχολείται μαζί τους;

Αν και ήδη έντονος, ο σχετικός προβληματισμός ουσιαστικά μόλις τώρα αρχίζει. Καλό όμως είναι να υπενθυμίσουμε, πρώτο, ότι πολλές από τις τάσεις στην οργάνωση των πόλεων που αρχίζουν να διαφαίνονται στις πόλεις του αναπτυγμένου κόσμου (μήπως θα έπρεπε καλύτερα να μιλούμε για τον "κόσμο της ευημερίας";) οφείλονται σε πολλούς λόγους που συνδέονται με αυτήν ακριβώς την ευημερία και όχι αποκλειστικά με την πρόοδο της τεχνολογίας. Αναφέρομαι π.χ. στον χώρο της πόλης που αφιερώνεται στην αναψυχή ή στο θέαμα. Και, δεύτερο, ότι στον αντίποδα, στις πόλεις του "κόσμου της φτώχειας," η διάδοση της τεχνολογίας αφορά μόνο σε ένα ασήμαντο ποσοστό του πληθυσμού. Εχοντας αυτές τις επιφυλάξεις υπόψη, μπορούμε πάντως να δεχθούμε ότι ανοίγεται μια ενδιαφέρουσα προοπτική θεωρητικής ανάλυσης της πόλης της νέας τεχνολογίας και της έννοιας που μπορεί να αποκτήσει ο σχεδιασμός μέσα στις νέες συνθήκες. Μπορούμε π.χ. να αναφερόμαστε στις τοπικές αστικές κοινότητες με τον ίδιο τρόπο όπως στο παρελθόν;

Το θέμα αυτό υπήρξε για δεκαετίες πολύ αγαπητό στους αστικούς κοινωνιολόγους και γεωγράφους, αλλά και στους πολεοδόμους. Για πολύ καιρό, η γειτονιά και η τοπική κοινότητα ήταν προσφιλή εργαλεία των τελευταίων, που τις αντιμετώπιζαν σαν τα χωρικά κύτταρα από τα οποία συγκροτείται η πόλη (Buttimer 1972; Keller 1972). Δεν μπορώ να επεκταθώ εδώ σ' αυτό το θέμα, είναι όμως αναγκαίο να επισημάνω ότι οι έννοιες αυτές διατηρούν την αξία τους παρά το γεγονός ότι οι κοινωνίες των πόλεων γίνονται ολοένα και πιο α-τοπικές. Όπως τονίζουν οι Amin και Thrift (2002), οι κοινότητες μπορούν συνήθως να επιβιώνουν ακριβώς λόγω της οικειότητας που δίνει η επικοινωνία πρόσωπο με πρόσωπο. Δεν είναι λοιπόν περίεργο ότι οι κοινότητες είναι σχεδόν πάντα τοπικές. Όμως, συνεχίζουν, οι σύγχρονες πόλεις είναι μοναδικές συγκεντρώσεις ροών κάθε είδους και βασισμένες σε πρωτόγνωρο βαθμό πάνω στην κινητικότητα. Το κρίσιμο λοιπόν ερώτημα είναι, δεδομένου αυτού του συνεχούς "πήγαινε - έλα" των πόλεων, όπου η μέγιστη δυνατή κινητικότητα είναι ένα δεδομένο, τι νόημα μπορούμε να δώσουμε στην αστική κοινότητα;

Αναμφισβήτητα, στις πόλεις υπάρχουν πάντα "δεσμοί κοινότητας," πολλών όμως ειδών, ορισμένοι από τους οποίους διατηρούν την τοπικότητα τους. Άλλοι όμως την έχουν χάσει. Οι ίδιοι συγγραφείς διακρίνουν 5 τύπους τέτοιων δεσμών. Ένας είναι αυτός που υφίσταται μέσα στις "σχεδιασμένες κοινότητες," σχεδιασμένες με την έννοια ότι προκύπτουν από τους μηχανισμούς και τις τεχνικές της διοίκησης, που διαμερισματοποιεί τον χώρο για τις ανάγκες της. Ο δεύτερος είναι εκείνος που διαμορφώνεται από τεχνολογικές ενότητες και δίκτυα λογισμικού, δηλαδή κατ'έξοχήν δημιουργείται από την νέα επικοινωνιακή και πληροφορική πραγματικότητα. Μια νέα αναδυόμενη μορφή κοινωνικότητας είναι υπεύθυνη για ένα τρίτο τύπο κοινότητας, λιγότερο παγιωμένης από τις τοπικές κοινότητες, και οφειλόμενης σε κοινούς σκοπούς, ενδιαφέροντα, κόμπυ, μορφές αναψυχής κ.ο.κ. Η τέταρτη κατηγορία είναι οι κοινότητες της διασποράς, καθόλου τοπικές, αλλά μάλλον εθνικές ή φυλετικές, συχνά σχηματισμένες από μετανάστες, όπου το κοινό στοιχείο είναι η προέλευση. Τέλος, εμφανίζεται και μια κατηγορία κοινοτήτων, περισσότερο τυχαίων και παροδικών, γύρω από εφήμερα και κοινότοπα θέματα, έξω από την δομημένη και ιεραρχημένη ζωή. Αρα, έχουμε πλέον να κάνουμε με μια λιγότερο οργανωμένη και πιο ρευστή ή διάσπαρτη δομή, όπου πέρα από την εγγύτητα και τοπικότητα, ρόλο παίζουν νέες σχέσεις, νέες μορφές αναπαράστασης της πραγματικότητας και νέες συνεργασίες αντίστασης προς τον έξω κόσμο. Κατά τους Amin και Thrift, "ανήκουμε" σε κοινότητες με ένα πιο αποστασιοποιημένο και χωρικά απόμακρο τρόπο. Τι σημαίνουν αυτές οι μεταβολές για την δομή της πόλης και την θεωρία που την ερμηνεύει; Το μέλλον και η έρευνα<sup>3</sup> θα το δείξουν. Πιστεύω όμως ότι η ανθρώπινη φύση και κοινωνικότητα θα αποδειχθούν πολύ πιο ανθεκτικές και διαχρονικές από ό,τι

πιστεύουν οι ευφάνταστοι μελλοντολόγοι και ότι θα αντισταθούν στις τάσεις διάλυσης της συνεκτικότητας των ανθρώπινων κοινοτήτων ή, καλύτερα, θα επανεφεύρουν την συνεκτικότητα, έστω και ποιοτικά διαφορετική, για να αντισταθούν στις δυνάμεις της κοινωνίας των εφήμερων αξιών και των απειλών που ο γιγαντισμός της αστικής ανάπτυξης εγκυμονεί.

## Η εικονική βίωση της πόλης και το περιβάλλον “μιας χρήσεως”

Η πόλη σαν καταναλωτικό αγαθό είναι μια μεγάλη πρόκληση για τον πολεοδόμο του 21<sup>ου</sup> αιώνα και για την θεωρητική σκέψη. Απασχολεί εξίσου τον αρχιτέκτονα και τον κοινωνιολόγο, τον οικονομολόγο και τον εικαστικό καλλιτέχνη. Η δυναμική του καπιταλιστικού συστήματος από την μια, με την διαρκή αναζήτηση νέων προϊόντων και επενδυτικών ευκαιριών και την ανάγκη διαρκούς διεύρυνσης της παραγωγής, και η ανελέητη κοινωνική, “αποδομητική” κριτική από την άλλη, που τείνει να γκρεμίσει πυλώνες αξιών και διανοήσης που άντεξαν επί αιώνες, συμβάλλουν στην μετατροπή του αστικού περιβάλλοντος σε καταναλωτική αξία. Το αστικό περιβάλλον αντιμετωπίζεται όχι απλώς σαν προθήκη για την προβολή καταναλωτικών αγαθών (αυτό καθιερώθηκε από πολύ νωρίτερα), αλλά γίνεται το ίδιο καταναλωτικό αγαθό. Η επιτάχυνση της γήρανσης των βιομηχανικών προϊόντων, του παραγωγικού εξοπλισμού, των διαρκών καταναλωτικών αγαθών του νοικοκυριού, των προσωπικών ειδών, ακόμη και της γνώσης, αγγίζει πλέον το ίδιο το αστικό τοπίο, τα κτίρια, τα υλικά κατασκευής, την αισθητική των μορφών. Όλα γίνονται αναλώσιμα και παροδικά. Η παροδικότητα γίνεται αυτοσκοπός, που δίνει μια ιδιότυπη, κανιβαλλική απόλαυση.

Η τουριστική ανάπτυξη, η διαφήμιση, η τριτογενοποίηση της παραγωγής, προς την κατεύθυνση μιας βιομηχανίας θεάματος, και η τεχνολογία της εικόνας και του ήχου μετατρέπουν την πόλη σε εικόνα, όπου το εικονιζόμενο παραπέμπει σε “κάτι άλλο,” σε μια τρίτη, φανταστική πραγματικότητα, που βομβαρδίζει τις αισθήσεις σε σημείο που τις οδηγεί σε ένα κάματο αντίληψης. Η αλληλεπίδραση μεταξύ των ανθρώπων και η μέθεξη σε μια αισθητική ή συμβολική εμπειρία δίνουν την θέση τους σε μια από κοινού θέαση και ακρόαση ενός εφήμερου happening, που τους αποσβολώνει και τους προκαλεί κορεσμό. Η χρήση αυτής της εικονικής πραγματικότητας βρίσκει την αποθέωση της στα θεματικά πάρκα και στις διεθνείς εκθέσεις, αλλά τείνει να γίνει πλέον εργαλείο πολιτικής αστικής ανάπτυξης. Εχουμε άραγε να κάνουμε με μια πολεοδομία των επικοινωνιολόγων και των ειδικών του marketing και των media; Πρόκειται για ένα σχεδιασμό που απευθύνεται σε μια μόνο από τις ιδιότητες του πολίτη, εκείνη του καταναλωτή θεάματος; Η αρένα των θεαμάτων έχει απλωθεί σε όλη την πόλη; Χωρίς να

αρνείται κανείς την ανάγκη να παρέχουν οι πόλεις αισθητική απόλαυση στους κατοίκους και επισκέπτες τους, θα πρέπει να διερωτηθεί για την πολιτική σημασία της εμφάνισης του μαζικού θεάματος που απευθύνεται στον εξίσου μαζικό καταναλωτή – θεατή.

Φυσικά υπάρχει και ο αντίλογος, που σε μεγάλο βαθμό εκφράζεται από την ιδεολογία της βιώσιμης ανάπτυξης, στην οποία ήδη αναφέρθηκα, και στην πολύ παλιότερη ιδεολογία της προστασίας της παραδοσιακής κληρονομιάς. Για την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης κρίσιμο στοιχείο είναι η διατήρηση και κατά το δυνατό επανάχρηση των πόρων, που δημιουργήσε η ανθρώπινη εργασία και εφευρετικότητα. Η νοοτροπία της “μιας χρήσεως” έρχεται σε πλήρη αντίθεση με την λογική της. Η βιώσιμη ανάπτυξη μοιραία βρίσκεται εδώ αντιμέτωπη με την ίδια την λογική του καπιταλιστικού συστήματος. Οι αντίρροπες δυνάμεις που συγκρούονται σ’αυτή την αντιπαράθεση είναι φαινόμενο της εποχής που διανύουμε. Παρά την πολιτική ρητορεία υπέρ της επικράτησης της λογικής της αειφορίας, δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι θα καμφθούν οι οικονομικές δυνάμεις και τα συμφέροντα της καπιταλιστικής διεύρυνσης της παραγωγής.

## Η απειλή των καταστροφών

Οι οικονομικές αυτές δυνάμεις τείνουν να προκαλούν ασταθείς καταστάσεις, ακριβώς διότι έχουν ανάγκη της αστάθειας και της μεταβλητότητας. Προκαλούν όμως και άλλες συνέπειες, όπως π.χ. την ροπή προς αυξημένη διακινδύνευση. Ο λόγος για τον οποίο επιλέγω να αναφερθώ σ’αυτό το θέμα, σαν αντικείμενο μελλοντικού θεωρητικού ενδιαφέροντος, δεν είναι μόνο η εμπειρία της τρωτότητας των Ελληνικών πόλεων στα φαινόμενα φυσικών καταστροφών ή το γεγονός ότι καθώς γράφονται αυτές οι γραμμές βομβαρδίζεται η Βαγδάτη στον πόλεμο του Ιράκ, αν και ασφαλώς και οι δύο αυτοί παράγοντες επηρεάζουν την επιλογή. Ο λόγος είναι γενικότερος και σχετίζεται με την αστικοποίηση και παγκοσμιοποίηση, στις οποίες έγινε ήδη αναφορά, όπως επίσης και με το περιβάλλον ή την τεχνολογία, αν και όχι με την μορφή της τεχνολογίας επικοινωνιών.

Η ίδια η μορφή της αστικής εξάπλωσης, οι περιβαλλοντικές της επιπτώσεις και η εξάρτηση των πόλεων από πολύπλοκες υποδομές και εισροές πόρων τις καθιστούν εξαιρετικά ευάλωτες σε οποιαδήποτε εξωτερική διαταραχή της λειτουργίας τους. Θα μπορούσε βέβαια να αντιτείνει κανείς ότι πάντοτε ήταν ευάλωτες, όπως αποδεικνύουν οι καταστροφικές πυρκαϊές του παρελθόντος ή η εξάπλωση λοιμωδών νόσων που αποδεκάτισαν πολλές φορές τον πληθυσμό τους. Η επισήμανση θα ήταν σωστή, αλλά τα μέγιστα σήμερα είναι τέτοια και οι πιθανές πηγές διαταραχής της λειτουργίας

τους ή και καταστροφής, με την κλασική έννοια του όρου, περισσότερες. Σεισμοί ασφαλώς πάντοτε υπήρχαν, αλλά οι αστικές συγκεντρώσεις είναι τώρα πολύ μεγαλύτερες. Εκτός αυτού, τα εργοστάσια παραγωγής τοξικών χημικών ουσιών ή οι σταθμοί παραγωγής πυρηνικής ενέργειας είναι νέο φαινόμενο. Πόλεις ολόκληρες ισοπεδώθηκαν και στο παρελθόν από εκδικητικούς εισβολείς, αλλά το πολεμικό οπλοστάσιο μαζικής καταστροφής είναι σήμερα απείρως πιο αποτελεσματικό και προκαλεί επιπτώσεις που διαρκούν για χρόνια, όπως μας δίδαξε πρώτη η Χιροσίμα. Δεν μπορούμε λοιπόν παρά να δεχθούμε ότι οι εξελίξεις στην αστική ανάπτυξη, στην παγκοσμιοποίηση των οικονομικών και γεωπολιτικών συμφερόντων και στην τεχνολογία της εκούσιας ή ακούσιας καταστροφής κάνουν τις πόλεις ιδιαίτερα τρωτούς οχηματισμούς, εκτεθειμένους σε πολύ υψηλό βαθμό διακινδύνευσης. Το θεωρητικό (η λέξη αντηχεί βέβαια παράξενα!) ενδιαφέρον δεν περιορίζεται φυσικά στην επινόηση τεχνολογιών προστασίας από την πιθανότητα καταστροφής, αλλά εκτείνεται και στους κοινωνικούς και πολιτικούς μηχανισμούς που καθιστούν την καταστροφή πιθανή. Μπορεί αυτό να μοιάζει άσχετο με την αντίληψη που έχουμε για το περιεχόμενο της θεωρίας του σχεδιασμού, αλλά μιλώντας για την πόλη και τον σχεδιασμό της ανάπτυξης της δεν είναι εύκολο να αφήσει κανείς έξω από τον κύκλο των ενδιαφερόντων του τους μηχανισμούς καταστροφής της. Υπάρχει ήδη ένα θεωρητικό σώμα απόψεων για τον σχεδιασμό πρόληψης που ελαχιστοποιεί την διακινδύνευση από φυσικές καταστροφές και τεχνολογικούς κινδύνους και πολλά ακούγονται για τον “αμυντικό” σχεδιασμό αντιμετώπισης της εγκληματικότητας και της τρομοκρατίας. Ας εντάξουμε στην θεωρία για την πόλη και τον προβληματισμό για τις καταστροφές που απορρέουν από γεωπολιτικές βλέςεις και πολεμικές περιπέτειες, έστω και εάν εκ πρώτης όψεως δεν αφορούν τους πολεοδόμους και την επιστήμη τους. Το αποτέλεσμα φυσικά, είτε πρόκειται για την ανοικοδόμηση μιας βομβαρδισμένης και μολυσμένης πόλης, είτε πρόκειται για την λειτουργία μιας πόλης, χωρισμένης στα δύο από τείχη ή “πράσινες γραμμές,” τους αφορά με το παραπάνω!

## Κίνδυνοι για το μέλλον

Οι κίνδυνοι από πιθανές εξελίξεις που σκιαγράφησα νωρίτερα, και που ασφαλώς θα συνεχίσουν να μας απασχολούν για πολλά χρόνια, καθώς θα προσπαθούμε να βρούμε την λογική της εμφάνισής τους, δεν προέρχονται μόνο από καταστροφές, φυσικές, τεχνολογικές ή πολεμικές. Δεν επισημαίνονται εδώ σαν μια παράθεση σεναρίων τρόμου ή κινηματογράφου “Οργουελιανής” έμπνευσης, αλλά σαν ενδεχόμενα που ακόμη και η πιθανότητα εμφάνισής τους αξίζει να γίνει αντικείμενο προβληματισμού. Ακόμη



κί'αν ήταν να ανατρέξουμε σε λογοτεχνικά ή θεατρικά πρότυπα, δεν θα μας διέφευγε το γεγονός ότι συχνά βασίζονται σε φαινόμενα που έχουμε βιώσει στην πραγματικότητα, όπως η οικονομική κρίση, η ανεργία, ο ρατσισμός, ο ιδεολογικός φονταμενταλισμός, οι φυσικές καταστροφές, η ρύπανση και μόλυνση, ο милитарισμός κ.ά. Ένας συνδυασμός τέτοιων φαινομένων δεν μπορεί να αποκλεισθεί και δεν μπορεί να αγνοηθεί το ενδεχόμενο να προκαλέσει μια καταστροφική αλυσίδα εξελίξεων.<sup>4</sup>

“Σκιτσάροντας” στην συνέχεια κάποια λιγότερο εξωπραγματικά σενάρια, δεν είναι στις προθέσεις μου να ισχυρισθώ ότι ήδη υλοποιούνται, αλλά περισσότερο να δώσω ένα περίγραμμα από την μια κάποιων πιθανών δυσάρεστων τάσεων, από την άλλη του απαραίτητου θεωρητικού προβληματισμού. Π.χ., οι μεταβολές στα σχήματα της πολιτικής εξουσίας και της μεταβίβασης των κρίσιμων αποφάσεων σε ανώτερα, απόμακρα και δημοκρατικά ανεξέλεγκτα κέντρα, με μια παράλληλη ενίσχυση τοπικών κέντρων αποφάσεων που θα ασχολούνται με θέματα στενά τοπικού ενδιαφέροντος μπορούν να οδηγήσουν σε ένα ανεπιθύμητο κατακερματισμό του χώρου. Ο κίνδυνος είναι να ενθαρρυνθεί μια εσωστρέφεια μέσα σε μικρές αυτοδιοικούμενες ενότητες, που θα έχουν εκ των προτέρων αποκλεισθεί από τα μεγάλα θέματα, που κάποτε διαχειριζόταν η διοίκηση του εθνικού κράτους. Η προσπάθεια εξασφάλισης των μέγιστων δυνατών πλεονεκτημάτων και προνομίων από μέρους αυτών των μονάδων εύκολα οδηγεί σε μια λογική αποκλεισμού των “εκτός” και φρουριακού εγκλεισμού των “εντός.” Μπορεί βέβαια να οδηγήσει και σε μια αυξημένη αίσθηση εσωτερικής αλληλεγγύης και διάθεση αυτοδιαχείρισης. Καθώς όμως οι μεγάλες αποφάσεις λαμβάνονται πολύ μακριά και έξω από την σφαίρα δυνατής επιρροής, προκύπτει μιας νέας μορφής τοπικότητα, μέσα σε αποκομμένους θύλακες, όπου γίνεται η διαχείριση των αποφάσεων που μένουν σαν κατάλοιπα.

Ο συνδυασμός σοβαρών οικολογικών προβλημάτων και ανεπάρκειας ή απορρύθμισης δικτύων ζωής στις πόλεις δεν χρειάζεται να οδηγήσει σε πλήρη κατάρρευση, για να δημιουργήσει σοβαρές συνέπειες. Μια από αυτές είναι μια εξατομικευμένη λογική αντιμετώπισης των προβλημάτων, που οδηγεί σε φαινόμενα αναρχίας και εύκολα διολισθαίνει σε άσκηση βίας. Ανάλογα φαινόμενα, δυστυχώς πολύ οικεία, προκαλούνται τελικά και από την παρατεταμένη αδυναμία (ίσως και σκόπιμη) της πολιτείας να ελέγξει την πολεοδομική αυθαιρεσία, με αποτέλεσμα οποιαδήποτε καθυστερημένη απόπειρα ελέγχου να αντιμετωπίζεται με εχθρότητα και βίαιες αντιδράσεις. Η χρήση βίας είναι κατά βάση αντίδραση σε αυτό που ο πολίτης αντιλαμβάνεται ως άδικη μεταχείριση του, με την απαραίτητη όμως έμφαση στην λέξη “αντιλαμβάνεται,” που οφείλεται στην αναπόφευκτη σύγκριση με ένα προηγούμενο και πιθανώς οιορτουμιστικό καθεστώς ανεκτικότητας. Το φαινόμενο της βίαιης αντίδρασης στην οποιαδήποτε προσπάθεια ρύθμισης, όπως έχω και άλλοτε τονίσει (Βασενχόβεν 2002α),

πρέπει να μας απασχολήσει για να εντοπισθούν τα γενεσιουργά του αίτια. Αν η αποδιοργάνωση και η δυσλειτουργία των συστημάτων της πόλης αποτελεί ένα ανησυχητικό σενάριο, η τέλεια οργάνωση, στηριγμένη σε άψογα δίκτυα πληροφορικής και τηλεπικοινωνίας, με πλήρη όμως απομόνωση του ατόμου, που κλείνεται στην ατομική του “κυψέλη,” όπου υποστηρίζεται από πολύπλοκα δίκτυα και μηχανικό εξοπλισμό, αποτελεί μια ακόμη περισσότερο εφιαλτική προοπτική. Και πάλι, καλό είναι να τονίσουμε ότι δεν έχουμε φτάσει στο σημείο αυτό, παρά μόνο ίσως στα διηγήματα του Isaac Asimov. Σκοπός όμως εδώ είναι να κατευθύνουμε την θεωρητική σκέψη προς τις πιθανές εξελίξεις του μέλλοντος. Τον κίνδυνο του απομονωμένου εργαζόμενου βρίσκουμε στις τεχνολογικές εξελίξεις που ήδη διαγνώσαμε και καλό είναι να προειδοποιήσουμε πριν οι ακρότητες της “ευέλικτης” παραγωγής οδηγήσουν σε κοινωνικά φαινόμενα διάσπασης και απομόνωσης.

## Η διαδικασία του σχεδιασμού και η θεωρητική της βάση

Όλες οι παραπάνω κατευθύνσεις είναι ενδεχόμενο να είναι παρούσες στα θεωρητικά εγχειρίδια του 21<sup>ου</sup> αιώνα, τουλάχιστον όσο μπορούμε να προβλέψουμε με τα σημερινά δεδομένα. Είναι όμως άγνωστο πώς θα επηρεάσουν την διαδικασία του σχεδιασμού, αυτήν που ο συνάδελφος πολεοδόμος του μέλλοντος θα επιλέγει να ακολουθήσει, όταν π.χ. θα ξεκινά την εκπόνηση ενός ρυθμιστικού σχεδίου ή όταν θα ετοιμάζει τις σχετικές προδιαγραφές ή έστω, αν υποθέσουμε ότι ο σχεδιασμός βρίσκεται πλέον στα αζήτητα μιας μελλοντικής υπερ-νεο-φιλελεύθερης εξουσίας, όταν θα διατυπώνει κάποιους απαραβίαστους κανόνες παιχνιδιού, που ούτε και η κυρίαρχη ελεύθερη αγορά θα μπορεί να παραβιάσει. Μια υπόθεση των πιθανών δρόμων που ενδέχεται να ακολουθήσει ο σχεδιασμός έχει γίνει ήδη (Healey 1997 και 2000) και μπορούμε να την παραθέσουμε και σχολιάσουμε. Βέβαια ο σκοπός της συγκεκριμένης συγγραφής ήταν να διατυπώσει, ως προσωπική της συμβολή, μια νέα προσέγγιση του σχεδιασμού, στην οποία έδωσε τελικά την ονομασία “συνεργατικός σχεδιασμός” (collaborative planning). Γι’αυτό και ακολούθησε μια διαφορετική πορεία και επιλογή θεμάτων από εκείνη που ακολούθησε σ’αυτό το κείμενο.

Ας δούμε ποιές είναι οι 5 πιθανές εξελίξεις, κατά την άποψη της Patsy Healey. Η πρώτη πιθανή εξέλιξη είναι να συνεχίσει να λειτουργεί ο αστικός σχεδιασμός όπως στην ουσία λειτουργεί σήμερα, θέτοντας απλώς το πλαίσιο λειτουργίας της αγοράς και ακολουθώντας τις παραδοσιακές αρχές του επιστημονικού ορθολογισμού, στηριγμένες στα νεοκλασικά οικονομικά. Η προσέγγιση αυτή, αν και αποδεκτή υπό ορισμένες συνθήκες και σε συγκεκριμένους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας, θα λέγαμε ότι

δύσκολα δίνει συνολική απάντηση στις ανισότητες, στην διαφορετικότητα και στα συλλογικά προβλήματα, που προκύπτουν από την σωρευτική δράση των ατόμων, π.χ. τα περιβαλλοντικά. Οπωσδήποτε, εδώ είναι που η μεταμοντέρνα κριτική θα ισχυριζόταν με το δίκιο της ότι μια τέτοια προσέγγιση μας απομακρύνει από την ανάγκη να βρούμε λύσεις όλοι μαζί, έστω και αν ο καθένας δέχεται την διαφορετικότητα του άλλου. Μια πολιτική όπου η χρήση της γης, οποιασδήποτε γης, ρυθμίζεται από την αγορά προσφοράς και ζήτησης και από τον ρυθμιστικό ρόλο των τιμών, είναι η συνέπεια (όχι βέβαια άγνωστη σήμερα!) αυτής της σχολής σκέψης.

Υπάρχει όμως και ένα δεύτερο, ακόμη χειρότερο σενάριο, σύμφωνα με το οποίο στην θέση της ορθολογικής προσέγγισης μπαίνει μια ιδεαλιστική προσέγγιση με βάση ηθικές και αισθητικές αρχές, που βέβαια, καλό είναι να το επισημάνουμε, δύσκολα επιδέχονται διαφάνεια και λογική αιτιολόγηση. Το βασικό πρόβλημα είναι ότι σε μια τέτοια εκδοχή επικρατούν απόλυτες αξίες, που δεν επιδέχονται αμφισβήτηση. Κάποια “φωτισμένα” άτομα τις ασπάζονται σχεδόν με τρόπο μεταφυσικό, σχεδόν φονταμενταλιστικό, με βάση ηθικά και αισθητικά αξιώματα. Εθνικιστικές, φυλετικές ή ακόμη και φανατικές οικολογικές θέσεις (ας θυμηθούμε την “βαθεία οικολογία” ή *deep ecology*) μπορούν να οδηγήσουν σε ακραίες τοποθετήσεις, που αρνούνται ουσιαστικά εκ των προτέρων τις αρχές, τις μεθόδους και τους στόχους του σχεδιασμού, της επικοινωνίας ή της προσπάθειας για συναίνεση. Ο σχεδιασμός κοινωνικών και φυλετικών γκέτο θα μπορούσε να είναι μια πολεοδομική έκφραση της προσέγγισης αυτής. Εξίσου, η απόλυτη προστασία της φύσης με πλήρη περιφρόνηση των οποιωνδήποτε κοινωνικών συνεπειών θα μπορούσε να είναι ένα άλλο παράδειγμα. Η πολεοδομία έχει ήδη περάσει από κάποιες φάσεις προσκόλλησης σε άκαμπτες αισθητικές αρχές, που ούτε υπακούανε σε μια ορθολογική αιτιολόγηση, ούτε είχαν υποστεί μια δοκιμασία ευρύτερης κοινωνικής αποδοχής, αλλά εδώ υπονοείται μια πιο ακραία και μάλλον αυταρχική εκδοχή.

Ο αντίπολος της προηγούμενης προσέγγισης είναι μια τρίτη πιθανή πορεία, στην οποία ουσιαστικά αναφέρθηκε στην ενότητα για την απόρριψη του σχεδιασμού. Πρόκειται για την επικράτηση μιας τάσης σχετικισμού, σχεδόν μηδενισμού, όπου τα πάντα θεωρούνται σχετικά και τα άτομα, κρατώντας τις απόψεις τους, απλώς προσαρμόζονται για να μην συγκρουστούν. Περίπτωση συναίνεσης δεν υφίσταται, ούτε φυσικά αποδοχή μιας άνωθεν εκπορευόμενης άποψης. Κάτω από αυτές τις συνθήκες δεν μένουν περιθώρια σχεδιασμού, παρά μόνο ως μιας αποδομητικής τεχνικής, που ξεσκεπάσει τα συστήματα εξουσίας με στόχο να τα εξαλείψει. Εδώ κυριαρχεί μια έντονα ατομιστική διάσταση. Η διαφορετικότητα όχι μόνο γίνεται αποδεκτή, αλλά και ανάγεται σε μια πλήρη άρνηση της συλλογικότητας. Ο σχεδιασμός μπορεί ίσως μόνο να οροθετήσει την πολλαπλότητα της διαφορετικότητας, σχεδόν άπειρης, και να την αναδείξει. Το αποτέλεσμα εί-

ναι σχεδόν μηδενιστικό ή απόλυτα αναρχικό. Ο πλουραλισμός οδηγείται στα άκρα του. Ο καθένας ενεργεί όπως θέλει, με μια ελάχιστη ρύθμιση, μόνο για να αποφευχθεί η σύγκρουση των πάντων με τους πάντες. Στον πολεοδομικό χώρο, η άρνηση κάθε ελέγχου, περιορισμού, κανονισμού και αισθητικών κριτηρίων, δηλαδή μια απόλυτα αναρχική πολεοδομία, θα ήταν το αποτέλεσμα τέτοιων συνθηκών, στην ακραία επικράτηση τους.

Σε ένα είδος βελτιωμένου μίγματος της πρώτης και της τρίτης εκδοχής, βασίζεται η τέταρτη πιθανή προσέγγιση. Πρόκειται για μια διευρυμένη σύλληψη ενός δημοκρατικού σοσιαλισμού, που θα αναγνωρίσει, εκτός των οικονομικών αντιθέσεων για την εξασφάλιση υλικών αγαθών, και άλλου είδους εστίες διχασμού, όπως οι αντιθέσεις των δύο φύλων ή οι φυλετικές διακρίσεις, και θα αφήσει χώρο για πολιτισμικές διαφορές, πθικού ή αισθητικού χαρακτήρα. Μια τέτοια αναγνώριση οδηγεί σε μια νέα θεματολογία της προβληματικής του σχεδιασμού. Απαιτείται κατ' αρχήν να απομακρυνθούμε από την στενή αντίληψη ότι το μόνο που απασχολεί τον σχεδιασμό είναι οι υλικές συνθήκες και οι οικονομικά προσδιορισμένες ανισότητες, αναγνωρίζοντας όμως ότι αυτές παραμένουν στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος του σχεδιασμού. Η προσέγγιση δέχεται ότι αν και ο σχεδιασμός υπήρξε ιστορικά ένα ακόμη δημοκρατικό, συλλογικό εργαλείο απελευθέρωσης και αποτίναξης της καταπίεσης, φεουδαρχικής, καπιταλιστικής και/ή αποικιοκρατικής, μετεξελίχθηκε όμως σε ένα όργανο κυριαρχίας του κράτους, που καταδυναστεύει την ελευθερία έκφρασης. Χρειάζεται λοιπόν περισσότερος πλουραλισμός, όχι απαραίτητα εκείνος της ανεξέλεγκτης και τελικά άδικης ελεύθερης αγοράς, αλλά ένας πλουραλισμός που σέβεται την διαφορετικότητα, την ποικιλία των αξιών και αναγκών και την ύπαρξη περισσότερων της μιας αληθειών και λογικών. Η κριτική, που αποτελεί την βάση μιας τέτοιας προσέγγισης, βάζει στο στόχαστρο την αυθεντία κάποιων που αρνούνται ή αδυνατούν να ακούσουν και να δουν τους διάφορους τρόπους με τους οποίους άτομα και ομάδες βιώνουν την πραγματικότητα. Ο σκοπός είναι να ανατραπεί αυτή η μονολιθικότητα, αυτή η μυωπική αντίληψη. Ένας σχεδιασμός βασισμένος σε τέτοιες αρχές όχι μόνο ανέχεται, αλλά και ενθαρρύνει π.χ. την διαφορετικότητα του τρόπου ζωής, αλλά και του πολεοδομικού περιβάλλοντος, μιας μειονότητας, π.χ. των τσιγγάνων. Ακόμη, προσπαθεί να αποτρέψει μια αμυντική πολεοδομία και αρχιτεκτονική, που κατασκευάζει οικιστικά συμπλέγματα - φρούρια, διαλύοντας την συλλογική έννοια της πόλης.

Το κύριο χαρακτηριστικό της πέμπτης και τελευταίας προσέγγισης, που παραθέτει ως πιθανή μελλοντική εξέλιξη η Patsy Healey και που η ίδια ευνοεί, είναι η απομάκρυνση από την απόλυτη λογική του ορθολογικού σχεδιασμού. Η Healey προτείνει μια επικοινωνιακή σύλληψη του ορθολογισμού, που θα ξεπεράσει τις αρχές της λογικής και της εμπειρικά θεμελιωμένης επιστημονικής γνώσης, ως μοναδικών οδηγιών δράσης. Μια τέτοια

προσέγγιση προϋποθέτει μια δι-υποκειμενική προσπάθεια αμοιβαίας κατανόησης, έτσι ώστε οι στόχοι του σχεδιασμού να ανακαλυφθούν και αποκαλυφθούν μέσα από μια διαδικασία επικοινωνίας. Στην πρόταση αυτή επιδιώκεται η αναδιατύπωση της λογικής αρχής του μοντερνισμού, με βάση το έργο του Jürgen Habermas, που υποστήριξε μια μετάθεση έμφασης από μια ατομιστική σύλληψη, βασισμένη στην σχέση υποκειμένου - αντικειμένου, παρατηρητή και παρατηρούμενου, σε μια λογική που πλάθεται μέσα από την επικοινωνία διαλεγόμενων υποκειμένων.

Αυτός ο “επικοινωνιακός ορθολογισμός” (communicative rationality) σημαίνει ότι αξιολογούμε ισότιμα τόσο την χρήση της λογικής και του επιστημονικού εμπειρισμού, όσο και τους άλλους ποικίλους τρόπους με τους οποίους κατανοούμε την πραγματικότητα και χρησιμοποιούμε την κατανόηση αυτή για να δράσουμε στην συνέχεια. Οι απόψεις που προκύπτουν από τις διάφορες “λογικές” έχουν και αυτές εγκυρότητα, που όμως διαπιστώνεται μέσα από διάλογο και όχι απαραίτητα προσφεύγοντας σε αυστηρή λογική ή επιστημονική επαλήθευση. Έτσι, η γνώση που χρειάζεται για να δράσουμε, οι αρχές που διέπουν αυτή την δράση και οι απαραίτητες για τον σκοπό αυτό μεθοδεύσεις συγκροτούνται και διατυπώνονται από τα μέλη μιας κοινότητας ή ομάδας, που αποκαθιστούν μια επικοινωνία μεταξύ τους. Σημασία αποδίδεται όχι μόνο στην ορθολογική σκέψη, αλλά και σε συστήματα ηθικών και πολιτισμικών αξιών και παραδόσεων. Δεν απαιτείται να προσφύγουμε σε οικουμενικής αποδοχής ιδεώδη ή αρχές που διέπουν την άριστη κοινωνική οργάνωση ή π.χ. την τέλεια πόλη. Ο σχεδιασμός μετατρέπεται μάλλον σε ένα κοινό τρόπο δράσης που μπορούμε να επιλέξουμε, μετά από διάλογο. Η σημασία της λογικής δεν εγκαταλείπεται όπως σε αναρχικά μεταμοντέρνα συστήματα σκέψης, διότι η κοινή δράση μέσα στον κόσμο που μας περιβάλλει και μας περιλαμβάνει χρειάζεται πάντοτε επιχειρηματολογία και διάλογο. Βέβαια η διατήρηση ενός ορθολογισμού, έστω και με διαφορετικές βάσεις, μπορεί να γίνει αντικείμενο επικρίσεων από την πλευρά εκείνων που θεωρούν ότι ο ορθός λόγος του Διαφωτισμού έχει χάσει οριστικά το κύρος του, μέσα σε ένα κόσμο όπου τα πάντα είναι σχετικά και υπάρχουν πολλές ισότιμες “αλήθειες.”

### **Κάτι σαν επίλογος**

Εάν, και φυσικά υπάρχει ένα μεγάλο εάν, η προσέγγιση του “επικοινωνιακού ορθολογισμού” μπορεί να αναστήσει το ορθολογικό μοντέλο του σχεδιασμού, χωρίς να μεταπέσει σε μεταμοντέρνους ακροβατισμούς και σε ένα μηδενισμό, που τελικά αφήνει το πεδίο ελεύθερο στις δυνάμεις της αγοράς και στην λογική του μηχανισμού των τιμών, τότε μένει να δούμε

την χρησιμότητα του στο πλαίσιο του προβληματισμού της εποχής μας. Αυτός περιστρέφεται γύρω από περιβαλλοντικούς και κοινωνικούς άξονες. Τα τελευταία χρόνια έχουμε γίνει μάρτυρες μιας αναζωογόνησης του ενδιαφέροντος για θέματα όπως η σώφρων διαχείριση της οικονομικής ανάπτυξης, η ενδυνάμωση του πολιτισμού μας, η καταπολέμηση της κοινωνικής πόλωσης, η αναγνώριση και ο σεβασμός ενός ευρύτερου φάσματος τρόπων ζωής, η αποκατάσταση της οικολογικής ισορροπίας και η συνύπαρξη με το φυσικό περιβάλλον. Πρόκειται για θέματα στα οποία η επίτευξη ευρύτερης αποδοχής έχει αναγνωρισθεί από όλους ως αναγκαία, ακόμη και στο επίπεδο χάραξης εθνικής και διεθνούς πολιτικής.

Είναι αδύνατο να ξέρουμε από τώρα τι εκπλήξεις μας επιφυλάσσουν τα επόμενα χρόνια και πώς αυτές θα επηρεάσουν την σκέψη μας. Ανέφερανωρίτερα τις ριζικές αλλαγές που προκύψανε και συνεχίζουν να προκύπτουν από τις εξελίξεις της δεκαετίας του 1980 στις τεχνολογίες επικοινωνιών και πληροφορικής. Θα μπορούσαμε να γυρίσουμε και πιο πίσω, π.χ. στην δεκαετία του 1930 και να σκεφθούμε την αλλαγή σε υπαρκτά προβλήματα και σε μεθόδους που σηματοδότησαν λίγα χρόνια αργότερα (στην δεκαετία του 1940) οι τραυματικές εμπειρίες εκείνης της περιόδου για την πολεοδομική σκέψη. Ποιός θα φανταζόταν πριν από τον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο τις αγωνιώδεις ανάγκες, που, λίγο μετά την λήξη του, θα καλούνταν να αντιμετωπίσουν οι πολεοδόμοι για την ανοικοδόμηση των κατεστραμμένων πόλεων, για την υποδοχή των μεταναστών που αναγκαστικά κατέφευγαν στις πόλεις από μια ρημαγμένη ύπαιθρο και για την παραγωγή σε ελάχιστο χρονικό διάστημα κατοικιών, για να στεγάσουν τους πληθυσμούς των πρώην εμπόλεμων χωρών! Αλλά και ποιος μπορούσε να προβλέψει την εμφάνιση και διάδοση τεχνικών και τεχνολογιών, που επρόκειτο να εκθρέψουν οι συνθήκες του πολέμου και της ανοικοδόμησης, από την επιχειρησιακή έρευνα, προϊόν του πολεμικού προγραμματισμού, μέχρι την προκατασκευή οικοδομικών στοιχείων! Ας ευχηθούμε οι αλλαγές που θα δούμε στο μέλλον, τόσο στην πρακτική, όσο και στην θεωρία του αστικού σχεδιασμού να μην προέρχονται από ανάλογες τραγικές εξελίξεις.

## Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Αν και φαίνεται παράξενο να μην έχει συμφωνήσει η (μικρή) επιστημονική κοινότητα των πολεοδόμων στην Ελλάδα πάνω στην έννοια μερικών όρων, θεωρώ αναγκαίο να τονίσω ότι όταν αναφέρομαι στον αστικό σχεδιασμό (urban planning) δεν εννοώ την δραστηριότητα που προτιμώ να ονομάζω “πολεοδομική σύνθεση” (urban ή civic design), δηλαδή ένα σχεδιασμό που αποτελεί προέκταση του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού σε μεγαλύτερη κλίμακα. Ορισμένοι συνάδελφοι προτιμούν τον όρο “αστικός προγραμματισμός” αντί του “αστικός σχεδιασμός.”
- 2 Για μια τέτοια απόπειρα βλ. Βασενχόβεν 2002α, 2002γ και 2003.
- 3 Βλ. π.χ. G. Melissourgos, L. Wassenhoven and M. Wassenhoven 2003.
- 4 Μια τέτοια συγκυρία οδηγεί στην κατάρρευση των ΗΠΑ και στην εφιαλτική ουτοπία της “Δημοκρατίας της Gilead,” στην σύγχρονη όπερα του Δανού συνθέτη Poul Ruders “The Handmaid’s Tale,” που βασίζεται σε μυθιστόρημα της Margaret Atwood.

## Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

Allmendinger, P. (2002), *Planning Theory*, Basingstoke: Palgrave.

Ambrose, P. (1986), *Whatever Happened to Planning?*, London: Methuen.

Amin, A. and N. Thrift (2002), *Cities: Reimagining the Urban*, Polity, Cambridge, U.K.

Βασενχόβεν, Λ. (1971), “Πολεοδομία: Ανάγκη ολοκληρωμένης θεωρίας,” *Ο Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 11.11.1971, 916: 14-16.

Βασενχόβεν, Λ. (1994), Περιβάλλον και επιστήμες στο τέλος του 20ού αιώνα από τη σκοπιά του πολεοδόμου, στο Δ. Ρόκος, επ., *Επιστήμες και Περιβάλλον στα Τέλη του Αιώνα: Προβλήματα και προοπτικές*, Εναλλακτικές Εκδόσεις / Οικολογική Σκέψη 9, Αθήνα, 1994, σελ. 78-87.

Βασενχόβεν, Λ. (2002α), Υπάρχει ακόμη θεωρία του σχεδιασμού του χώρου;, στο *Αρχιτεκτονική και η Ελληνική Πόλη στον 21<sup>ο</sup> Αιώνα*, Πρακτικά του 10ου Πανελληνίου Αρχιτεκτονικού Συνεδρίου (1999), Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Αθήνα, 2002, σελ. 393-399.

Βασενχόβεν, Λ. (2002β), “Μεγάλες πολεοδομικές παρεμβάσεις: Μπορούν να βοηθήσουν στην αναζήτηση καλύτερου μέλλοντος για την Αθήνα;,” στο Σ. Τσέτσος (επ.), *Ενα Μέλλον για την Αθήνα*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση, σελ. 153-177.

Βασενχόβεν, Λ. (2002γ), Η θεωρία του χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού και η Ιδεολογία της Βιώσιμης Ανάπτυξης, *Διαχείριση και Βελτίωση Παρακτίων Ζωνών*, Πρακτικά 2ου Πανελληνίου Συνεδρίου, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 25 - 28 Νοεμβρίου 2002 (υπό έκδοση).

- Βασενκόβεν, Λ.** (2003), Η δημοκρατικότητα του σχεδιασμού του χώρου και η αμφισβήτηση του ορθολογικού "μοντέλου," *Αειχώρος*, Τόμος 1, Νο 1, 20023, σελ. 30-49.
- Bell, G. and J. Tyrwhitt**, επ. (1972), *Human Identity in the Urban Environment*, Harmondsworth: Penguin.
- Benko, G. and U. Strohmayer**, επ. (1997), *Space and Social Theory: Interpreting modernity and postmodernity*, Oxford: Blackwell.
- Bianchini, F. και Greed, C.H.** (1999), "Cultural planning and time planning" στο Greed, C.H. (επ.) (1999): 195-207.
- Brindley, T., Rydén, Y. και Stoker, G.** (1996), *Remaking Planning: The Politics of Urban Change*, London: Routledge.
- Bruton, M.J.** (επ.) (1974), *The Spirit and Purpose of Planning*, London: Hutchinson.
- Buttimer, A.** (1972), Community, στο Stewart, επ., *op.cit.*, pp. 195-216.
- Γεωργουλής, Δ.** (1993), *Ζητήματα Θεωρίας στον Αστικό Σχεδιασμό*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- Camhis, M.** (1979), *Planning Theory and Philosophy*, London: Tavistock Publications.
- Campbell, S. και Fainstein, S.** (επ.) (2000), *Readings in Planning Theory*, Oxford: Blackwell.
- Cherry, G.E.** (1996), *Town Planning in Britain since 1900*, Oxford: Blackwell.
- Elliott, J.A.** (1999), *An Introduction to Sustainable Development*, Routledge, London.
- Evans, G.** (2001), *Cultural Planning: An Urban Renaissance?*, London: Routledge.
- Faludi, A.** (1973), *Planning Theory*, Oxford: Pergamon Press.
- Faludi, A.** (επ.) (1973), *A Reader in Planning Theory*, Oxford: Pergamon Press.
- Friedmann, J.** (1973), *Retracking America: A Theory of Transactive Planning*, Garden City N.Y.: Anchor Press / Doubleday.
- Friedmann, J.** (1987), *Planning in the Public Domain: From Knowledge to Action*, New Jersey: Princeton University Press.
- Girardet, H.** (2001), *Creating Sustainable Cities*, Green Books, Dartington /Devon.
- Godschalk, D.R.** (επ.) (1974), *Planning in America: Learning from Turbulence*, Washington D.C.: American Institute of Planners.
- Greed, C.H.** (επ.) (1999), *Social Town Planning*, London: Routledge.
- Healey, P.** (1997), *Collaborative Planning*, London: Macmillan.
- Healey, P.** (2000), "Planning through debate: The communicative turn in planning theory," στο Campbell, S. και Fainstein, S. (επ.) (2000): 234-257 (πρώτη δημοσίευση: 1992).



- Healey, P., Khakee, A., Motte, A. και Needham, B. (επ.), (1997), *Making Strategic Spatial Plans: Innovation in Europe*, London: UCL Press.
- Kirkby, J. et al., eds. (1995), *The Earthscan Reader in Sustainable Development*, London: Earthscan.
- Kenny, M. και J. Meadowcroft, (επ.) (1999), *Planning Sustainability*, London: Routledge.
- Lafferty, W.M. και J. Meadowcroft, eds. (2000), *Implementing Sustainable Development*, Oxford: Oxford University Press.
- Lindblom, C.E. (1999), "A century of planning," στο Kenny, M. και Meadowcroft, J. (επ.) (1999): 39-65.
- McConnell, S. (1981), *Theories for Planning*, London: Heinemann.
- McLoughlin, J.B. (1969), *Urban and Regional Planning: A Systems Approach*, London: Faber and Faber.
- Melissourgos, G., L. Wassenhoven and M. Wassenhoven, Urban resources and sustainability at the neighbourhood level: The case of Kypseli and Rentis in the Athens conurbation, *International Sustainable Development Research Conference 2003*, Proceedings of the conference, University of Nottingham / 24-25 March 2003.
- OECD (2001), *Towards a New Role for Spatial Planning*, Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Paris, C. (1982), *Critical Readings in Planning Theory*, Oxford: Pergamon Press.
- Sager, T. (2001), "Positive theory of planning: The social choice approach," *Environment and Planning A*, 33: 629-647.
- Satterthwaite, D., επ., (1999), *The Earthscan Reader in Sustainable Cities*, London: Earthscan.
- Stewart, M., επ. (1972), *The City*, Harmondsworth: Penguin.
- Taylor, N. (1999), *Urban Planning Theory since 1945*, London: Sage.

ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΣ Κ. ΒΑΣΕΝΧΟΒΕΝ

## Ο Σχεδιασμός των Πόλεων στον Αστερισμό της Περιβαλλοντικής Ευθύνης<sup>1</sup>

---

Η ιστορία της πολεοδομίας ή, καλύτερα, του σχεδιασμού των πόλεων, από τις αρχές του 20ού αιώνα χαρακτηρίζεται από μεταβολές, τόσο ως προς την θεωρία της, όσο και ως προς τις πρακτικές της προτεραιότητες. Η προτεραιότητα που πολλοί δίνουν τελευταία στην διάσταση του φυσικού περιβάλλοντος δεν ήταν πάντα η κύρια έμφαση, έστω και αν στις αρχές του αιώνα υπήρξε ένα κίνημα επαναφοράς της φύσης μέσα στην πόλη. Η εισήγηση αυτή έχει σαν σκοπό να δώσει μια συνοπτική επισκόπηση αυτών των μεταβολών και να υπενθυμίσει τον πολυσύνθετο χαρακτήρα του πολεοδομικού σχεδιασμού, που πρέπει πάντα να υπηρετεί πολλαπλούς και ισότιμους στόχους.

Κάθε μια από τις σύντομες ενότητες που ακολουθούν καλύπτει μια θεματική ενότητα, που έχει σαν τίτλο τις προτεραιότητες, τις ιδεολογικές προτιμήσεις, τα κυρίαρχα προβλήματα ή τους βασικούς στόχους, που υπηρετήθηκαν ή τονίσθηκαν σε κάθε φάση της εξελικτικής πορείας του πολεοδομικού σχεδιασμού. Βέβαια στην πορεία αυτή δεν υπήρχαν ξεκάθαρες και αυτόνομες φάσεις. Υπήρξαν αλληλοεπικαλύψεις και ρεύματα που κινήθηκαν παράλληλα. Στο τέλος της κάθε ενότητας δίνεται σε μια φράση, τηλεγραφική και αναπόφευκτα συνθηματική, το γενικότερο ιδεολογικό κλίμα μέσα στο οποίο εκτυλίχθηκε η αντίστοιχη φάση. Το κλίμα, που στην εισήγηση αυτή, με κάποια λογοτεχνική διάθεση, ονομάζω “αστερισμό”.

### Υγιεινή - ομορφιά - λειτουργικότητα - οργανικότητα

Την επαύριο της βιομηχανικής επανάστασης, που αφήνει πίσω της τα περιβόητα slums, τις ανθυγιεινές γειτονιές με τις απαράδεκτα υψηλές πυκνότητες και τις βιομηχανικές περιοχές με τις “σκοτεινές σατανικές φάμπρικες”, ο πρώτος στόχος της πολεοδομίας, όπως διαμορφώνεται τον 19ο αιώνα και παίρνει

---

<sup>1</sup> Η εισήγηση αυτή παρουσιάσθηκε σε συνέδριο με θέμα «Δόμηση και Περιβάλλον», που έγινε στις 17-18 Σεπτεμβρίου 2001 στην Αθήνα και οργανώθηκε από την «Δήλος Επικοινωνίες Α.Ε.», σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Αθηνών και το Αθηναϊκό Κέντρο Οικιστικής. Στην αρχική εισήγηση έχει προστεθεί μια παράγραφος.

θεσμική υπόσταση στις αρχές του 20ού, δεν μπορεί παρά να είναι η υγιεινή των πόλεων. Η εξασφάλιση της υπαγορεύει τα πρώτα πολεοδομικά πρότυπα και διαμορφώνει τον πρώτο πυλώνα του θεωρητικού μοντέλου της νέας επιστήμης της πολεοδομίας. Παράλληλα, η αντίδραση στην χαοτική βιομηχανική πόλη και οι δαρβινικές επιστημολογικές, φονξιοναλιστικές επιρροές της εποχής, εισάγουν οργανισμικές εικόνες της πόλης ως ζωντανού οργανισμού, με σκελετό, όργανα και κυκλοφοριακό σύστημα. Επιζητείται μια πόλη με οργανικότητα και λειτουργικότητα, βολική για την άσκηση των βασικών λειτουργιών της κατοίκησης, της εργασίας και της κίνησης. Πρόκειται για τον δεύτερο πυλώνα του πολεοδομικού μοντέλου. Ο τρίτος, κ' αυτός σε αντίδραση στον βαρβαρισμό της βιομηχανοποίησης, έχει ρομαντικές ρίζες και μεταφέρει τις αναμνήσεις του προβιομηχανικού παρελθόντος, αναζητώντας την αθρωπιά και ομορφιά της πόλης που χάθηκε. Οι βάσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού του πρώτου μισού του 20ού αιώνα κτίζονται πάνω σ' αυτές τις παραδοχές.

*Η πολεοδομία βρίσκεται στον αστερισμό της ωραίας, λειτουργικής και υγιεινής πόλης*

## Η επανασύνδεση με την φύση - Η φύση μέσα στην πόλη

Η μισπητή και απάνθρωπη πόλη των βιομηχανικών μαζών είναι όμως και ο ένοχος της αποξένωσης από την ζωοδότρα φύση, την φύση που εξορίστηκε έξω από τον χώρο διαβίωσης του ανθρώπου, υπακούοντας στο πρόσταγμα της ανάγκης συσσώρευσης πάγιου παραγωγικού κεφαλαίου και ανθρώπων - γρναζιών των διαβολικών μηχανών. Η φύση λοιπόν πρέπει να επανέλθει στην πόλη. Την θέση της αστικοποίησης της υπαίθρου πρέπει να πάρει η εισβολή της υπαίθρου μέσα στην πόλη. Η ιδεολογία της πόλης - κήπου έχει γεννηθεί και μαζί της το πολεοδομικό μοντέλο της garden city, της κηπούπολης για το αύριο της ανθρωπότητας.

*Η πολεοδομία βρίσκεται στον αστερισμό της πόλης - κήπου*

## Η πόλη του καθαρού αέρα και ελεύθερου χώρου

Η συμφορημένη πόλη της μολυσμένης ατμόσφαιρας, με τις δαιδαλώδεις ακάθαρτες γειτονίες, οδηγεί όμως και σε άλλες απαντήσεις. Σε απαντήσεις που δεν αρκούνται στην επάνοδο της φύσης. Απαντήσεις που θέλουν την άπλα του ανοικτού χώρου γύρω από τις μονάδες κατοικίας και τις καθαρές

οριζόντιες και κάθετες γραμμές των κτιριακών όγκων του μοντερνισμού. Η ιδεολογία του μοντέρνου κινήματος, με τις οργανικές σχέσεις των λειτουργιών κατοικίας, εργασίας, αναψυχής και κίνησης, κτίζει την θρησκεία της πολεοδομίας με τις στεγανές διακρίσεις των λειτουργιών και των απλών οργανικών συνόλων. Της πολεοδομίας των ευτυχημένων ανθρώπων που ζουν σε μια ευάερη, ευήλια ουτοπία.

*Η πολεοδομία περνά στον αστερισμό  
της ουτοπίας του μοντερνισμού*

## **Η στενότητα του αστικού χώρου και η αντίδραση στην ανένα αστική εξάπλωση**

Η ανθρωπότητα όμως ξυπνάει ξαφνικά στον εφιάλτη της στενότητας της γης που δεν την χωράει, της αγροτικής γης που καταβροχθίζεται από την εξάπλωση των πόλεων και των ατέλειωτων αστικών επεκτάσεων. Διαπιστώνει πως οι αστικές λειτουργίες μάχονται η μια την άλλη για ένα μερίδιο του αστικού εδάφους που βρίσκεται σε στενότητα. Η αστική γη γίνεται αγαθό σε ανεπάρκεια. Οι ιδιωτικές ανάγκες για γη ωθούν σε αδιέξοδο τις δημόσιες χρήσεις. Η έγγεια πρόσοδος μετατρέπεται σε ρυθμιστικό παράγοντα. Οι συγκρούσεις των χρήσεων, η ιλιγγιώδης άνοδος των αξιών γης και ο αγώνας για την κάρπωση της δημιουργούμενης υπεραξίας επιβάλλουν μια πολεοδομία με ρυθμιστικό ρόλο στην αγορά γης και ρόλο διαιτητού στην διαμάχη για τον έλεγχο της αστικής γης.

*Ηρθε η ώρα της πολεοδομίας του zoning  
και του ρυθμιστού της αγοράς γης*

## **Η πόλη ως πεδίο ανταγωνισμού και συσσώρευσης κεφαλαίου**

Οι συγκρούσεις που ανέφερα ήδη δεν είναι βέβαια άσχετες με το γεγονός ότι η καπιταλιστική πόλη είναι τόσο η "βιτρίνα" του αντίστοιχου οικονομικού συστήματος, όσο και ο χώρος όπου το σύστημα αυτό έχει τις επενδυτικές ευκαιρίες πρωτόγνωρης, για την ιστορία της πόλης, συσσώρευσης κεφαλαίου. Είναι όμως και το σημείο, λόγω της συγκέντρωσης του καταναλωτικού κοινού και των εργαζόμενων, όπου εκδηλώνεται σε πολύ μεγάλο βαθμό η συνεργασία κράτους και ιδιωτικού τομέα για την δημιουργία από τον δεύτερο υποδομών, κύρια εμπορίου και αναψυχής, που συμβάλλουν στην αναπαραγωγή του εργατικού δυναμικού. Εκεί είναι όπου ο σχεδιασμός των πόλεων

παίζει ένα κύριο ρόλο στην διευκόλυνση του επενδυτικού κεφαλαίου, μέσα από την ρύθμιση των χρήσεων γης και τα δημόσια έργα, άρα μέσα από την δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών, χωρικά άνισα κατανεμημένων, δηλ. μέσα από την δημιουργία αλλού θετικών και αλλού αρνητικών εξωτερικοτήτων.

*Η πολεοδομία στον αστερισμό (και στην υπηρεσία;) του κεφαλαίου που επενδύεται στις πόλεις*

## Κοινωνική δικαιοσύνη και πόλη – Η άνιση ανάπτυξη

Η άνιση χωρική ανάπτυξη που προκύπτει επιδεινώνεται από τις ανισότητες που δημιουργεί και η ίδια η αγορά. Προκύπτει έτσι, όπως είπαμε ήδη, ένα τοπίο άνισων χωρικών εξωτερικοτήτων, όπου, σε μεταφορική γλώσσα, άλλοι βρίσκονται στις κορυφές του, δηλ. στις προνομιούχες περιοχές του, και άλλοι στις κοιλάδες του, δηλ. στις υποβαθμισμένες ζώνες. Διαμορφώνεται κατά συνέπεια μια αγορά γης, στα φτηνά και περιθωριακά σημεία της οποίας σωρεύονται τα χαμηλά εισοδήματα, οι παρακατιανές κατοικίες, οι ελλείψεις υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων, τα κοινωνικά προβλήματα και τα συμπτώματα κοινωνικού αποκλεισμού. Αντίθετα, στα ακριβά και περιζήτητα σημεία της συγκεντρώνονται τα υψηλά εισοδήματα, οι ακριβές και ποιτικές κατοικίες, οι υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, η καλή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, ενώ απουσιάζουν τα συμπτώματα κοινωνικής περιθωριοποίησης και ανομίας. Ο κοινωνικά συνειδητοποιημένος πολεοδομικός σχεδιασμός καλείται να αποκαταστήσει τις ισορροπίες και να αναχαιτίσει αυτές τις τάσεις. Πρόκειται για μια στροφή στην θεωρία και ιδεολογία του σχεδιασμού, με κατεύθυνση προς τις κοινωνικές επιστήμες και απομάκρυνση από τις αρχιτεκτονο - κεντρικές του ρίζες. Σ' αυτήν ακριβώς την στροφή εντάσσεται και η ανάπτυξη του ρόλου του πολεοδόμου ως συνηγόρου των λιγότερο ευνοημένων κοινωνικών ομάδων στην πόλη.

*Η πολεοδομική ιδεολογία κινείται πλέον στον αστερισμό της ενίσχυσης της κοινωνικής χωρικής δικαιοσύνης*

## Η ιδεολογία της παθογούς και παρασιτικής πόλης

Η περιπλάνηση μας στις ιδεολογίες για την πόλη και τις συνακόλουθες θέσεις για τις προτεραιότητες του σχεδιασμού και της ανάπτυξης θα άφηνε εδώ ένα κενό, αν δεν κάναμε λόγο για την δυσπιστία απέναντι στην πόλη και την άποψη ότι αυτή είναι η πηγή πολλών δεινών της σύγχρονης κοινωνίας. Οι ρίζες

αυτής της θέσης βρίσκονται και αυτές στην εποχή της αντίδρασης απέναντι στην ανθυγιεινή και βρωμερή βιομηχανική πόλη, τροφοδοτήθηκαν όμως και από άλλα, πιο πρόσφατα ρεύματα, που σχετίζονται ιδίως με την σαρωτική αστικοποίηση των λιγότερο αναπτυγμένων χωρών, του λεγόμενου “Τρίτου Κόσμου”. Η πόλη είναι λοιπόν η εστία της παθογένειας της αστικοποιημένης κοινωνίας, της ανομίας και αποκλίνουσας συμπεριφοράς, της εγκληματικότητας, της παρασιτικότητας και της αλλοτρίωσης. Είναι ακόμη εκείνη που απομυζάει το πλεόνασμα του αγροτικού χώρου, τις κρατικές επενδύσεις και το ενδιαφέρον της πολιτείας. Εκείνη που συγκεντρώνει τα μη παραγωγικά στοιχεία της κοινωνίας και καταδικάζει στην υπανάπτυξη τον υπόλοιπο εθνικό χώρο. Η ιδεολογία αυτή δεν τροφοδοτεί απαραίτητα κάποια θεωρία ή πρακτική του πολεοδομικού σχεδιασμού, αλλά σημαδεύει μια γενικότερη στάση απέναντι στην πόλη, ακόμη και μέσα σε διεθνείς οργανισμούς.

*Η πόλη ως «μυλόπετρα» στον λαιμό της ανάπτυξης  
και ως παρασιτικός κοινωνικός σχηματισμός*

## Η πόλη ως εργαλείο και κινητήρας της ανάπτυξης

Στον αντίποδα αυτής της αντίληψης βρίσκεται η θέση ότι η πόλη είναι το πιο παραγωγικό κομμάτι της εθνικής οικονομίας, που συγκεντρώνει τα πιο ανήσυχα, προοδευτικά και καινοτομικά άτομα της κοινωνίας. Είναι ο τόπος όπου οι οικονομικές επενδύσεις πίνουν περισσότερο τόπο, διότι η παραγωγικότητα είναι υψηλότερη και τα πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα πάνω στην απασχόληση, έστω και στον “κρυφό” τομέα της οικονομίας, πιο άμεσα και μεγάλα. Δεν είναι άσχετες με την θέση αυτή, οι θεωρητικές αναλύσεις που τονίζουν την εμφάνιση και πυκνότητα των καινοτομιών στις πληθυσμιακές και οικονομικές συγκεντρώσεις, την ανάδειξη νέων ιδεών στην παραγωγική διαδικασία μέσα στα αστικά συγκροτήματα και την τάση των πιο προοδευτικών εσωτερικών μεταναστών να εγκαταλείπουν τις αγροτικές περιοχές για να βρουν την τύχη τους στις πόλεις. Η επίδραση όμως στον σχεδιασμό των πόλεων είναι εδώ εμφανής, διότι η έμφαση σ’ αυτόν μετατίθεται από τον απλό σχεδιασμό του φυσικού χώρου στον σχεδιασμό της οικονομικής ανάπτυξης των αστικών κέντρων. Εχουμε κατά συνέπεια μια μετακίνηση προς ένα σχεδιασμό με μεγαλύτερη συνείδηση του κρίσιμου ρόλου των πόλεων για την εθνική και περιφερειακή ανάπτυξη. Οι πόλεις αντιμετωπίζονται πλέον ως η ατμομηχανή, που θα σύρει και τις άλλες, λιγότερο παραγωγικές, περιοχές στον δρόμο της ανάπτυξης.

*Ο πολεοδομικός σχεδιασμός των πόλεων στον αστερισμό  
της χωρο - οικονομικής ανάπτυξης*

## Χώρος καινοτομίας και ευνοϊκών εξωτερικών οικονομιών

Οι αντιλήψεις, που εκτρέφονται από την διαπίστωση ότι η πόλη είναι χώρος καινοτομιών και ευνοϊκών εξωτερικών οικονομιών, κινούνται προς την ίδια κατεύθυνση, ιδίως όταν συνοδεύθουν από την παρατήρηση, ιδιαίτερα σημαντική για την εποχή μας, ότι η πόλη χαρακτηρίζεται από μια μεγάλη πυκνότητα υφιστάμενης γνώσης και παραγωγής νέας και από την παρουσία έντονης ερευνητικής δραστηριότητας για την τεχνολογία και οργάνωση της παραγωγής. Οι κατάλληλοι άνθρωποι βρίσκονται στην πόλη, τα ιδρύματα μάθησης εκεί εδρεύουν και η αναζήτηση για το καινούργιο εκεί εκδηλώνεται. Ο σχεδιασμός των πόλεων πρέπει να βοηθήσει αυτές τις τάσεις και να προβλέψει τις κατάλληλες υποδομές και το αναγκαίο ενισχυτικό περιβάλλον. Οι ευνοϊκές εξωτερικές οικονομίες, που από μόνες τους εμφανίζονται στο δημιουργικό και πιο ελεύθερο περιβάλλον της πόλης, όχι μόνο δεν πρέπει να εξουδετερωθούν από γραφειοκρατικές, αντι-αναπτυξιακές και δογματικές αγκυλώσεις, αλλά αντίθετα να ενθαρρυνθούν περισσότερο. Ας θυμηθούμε τις πολιτικές για σύνδεση της έρευνας με την παραγωγή, για δημιουργία τεχνοπόλεων και για περιβάλλον που να ελκύει το υψηλής μόρφωσης και πολιτιστικών απαιτήσεων επιστημονικό δυναμικό.

*Η πόλη ως φυτώριο ιδεών και ερευνητικής - τεχνολογικής - παραγωγικής δραστηριότητας*

## Αρνητικές εξωτερικές οικονομίες

Υπάρχει όμως και η άλλη πλευρά του νομίσματος. Όπως διαμορφώνονται οι θετικές εξωτερικές οικονομίες, έτσι εμφανίζονται και οι αρνητικές, τόσο ως προϊόν της λειτουργίας της αγοράς, όσο και λόγω των αστοχιών του σχεδιασμού. Μιλώντας για αγορά, δεν εννοούμε μόνο εκείνη, κυρίως αγορά γης, που λειτουργεί μέσα στην πόλη. Εννοούμε και τις αγορές κεφαλαίων και εργασίας, σε εθνική και περιφερειακή κλίμακα, που ευθύνονται για τις μετακινήσεις συντελεστών της παραγωγής στον ευρύτερο χώρο. Έτσι η πόλη αναπτύσσει π.χ. αρνητικές οικονομίες κλίμακας και συγκέντρωσης, κάτω από το βάρος της συρροής ανθρώπων και δραστηριοτήτων, της συμφόρησης και της ρύπανσης. Αναπτύσσει ταυτόχρονα αρνητικές οικονομίες γειτονίας μέσα στον ιστό της, λόγω των διαφορών όχλησης ή έλξης των λειτουργιών που αναπτύσσονται σ'αυτήν. Η χωροταξία (στον εθνικό - περιφερειακό χώρο) και η πολεοδομία (στο μητροπολιτικό - αστικό επίπεδο) καλούνται να καταπολεμήσουν και εξαλείψουν αυτά τα φαινόμενα.

*Η πολεοδομία ως μηχανισμός ανάσχεσης των αρνητικών εξωτερικών οικονομιών που αναπτύσσονται μέσα στην πόλη*

## Προβλήματα της πόλης και προβλήματα μέσα στην πόλη

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό πως τα προβλήματα που εκδηλώνονται στην πόλη δεν είναι απαραίτητα συμφυή με την φύση των αστικών περιοχών. Δεν είναι δηλαδή προβλήματα που η πόλη σαν μορφή κοινωνικής και οικονομικής οργάνωσης γεννά ως εκ της φύσης της. Ορισμένα έχουν σίγουρα αυτόν τον χαρακτήρα (προβλήματα “της πόλης”). Απορρέουν π.χ. από το γεγονός και μόνο της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων και δραστηριοτήτων σε ένα περιορισμένο χώρο, που παρουσιάζει μοιραία μια ένταση χρήσεων και πυκνότητα ανύπαρκτη στον εξω-αστικό χώρο. Αλλά όμως προβλήματα, που απλώς εκδηλώνονται “μέσα στην πόλη”, έχουν την αφετηρία τους σε ευρύτερες χωροταξικές αιτίες ή ακόμη σε εξελίξεις πολιτικού, κοινωνικού και οικονομικού χαρακτήρα, που δεν έχουν, τουλάχιστον στο ξεκίνημα τους χωρική μορφή. Τέτοιο μπορεί να είναι το φαινόμενο της μετανάστευσης και της συρροής στα αστικά κέντρα οικονομικών και πολιτικών μεταναστών. Τέτοιου χαρακτήρα είναι και οι μεταβολές στην τεχνολογία, π.χ. μεταφορών και επικοινωνιών, που ανατρέπουν τις παραδοσιακές ισορροπίες του αστικού χώρου. Το απλό μάθημα από αυτές τις παρατηρήσεις είναι ότι ο πολεοδομικός σχεδιασμός αδυνατεί να αντιμετωπίσει τέτοιες αλλαγές, που ανήκουν σε μια άλλη σφαίρα αποφάσεων και είναι θέμα ευρύτερου αναπτυξιακού προγραμματισμού και χωροταξικού σχεδιασμού, όταν βέβαια δεν εξέρχονται και αυτών ακόμη των ορίων της δράσης του κράτους.

*Η πολεοδομία ως πολύ θαμπό αστέρι στον αστερισμό του ευρύτερου οικονομικού, γεωπολιτικού και χωροταξικού σχεδιασμού*

## Η πόλη ως πρόβλημα διοίκησης και διαχείρισης

Αν εξαιρέσουμε κάποιες ακραίες, και σπανιότατες πλέον, φωνές που υπερασπίζονται την ρύθμιση του χώρου της πόλης από τις δυνάμεις της αγοράς και μόνο, το βάρος της αντιμετώπισης των προβλημάτων των αστικών κέντρων πέφτει στους ώμους της δημόσιας διοίκησης, εθνικής ή τοπικής, που λειτουργεί κάτω από τις επιταγές της πολιτικής εξουσίας. Εξουσίας, που μόνο σε λιγότερες συγκριτικά χώρες είναι ταυτόχρονα και δημοκρατικά εκλεγμένα. Η πολυπλοκότητα των σύγχρονων αστικών κέντρων και όλες εκείνες οι υπερτοπικές και τοπικές δυνάμεις και διαδικασίες, που έμμεσα περιγράψαμε παραπάνω, κάνουν το έργο της διοίκησης εξαιρετικά δυσχερές. Αλλοτε καλείται να δαμάσει δυνάμεις που έχουν την προέλευση τους έξω από τα όρια αρμοδιότητας της. Αλλοτε δεν μπορεί να επιβάλλει τις απόψεις της, διότι διατρέχει τον κίνδυνο να υπονομεύσει τα δημοκρατικά



της διαπιστευτήρια ή διότι συναντά ασυμφιλίωτες μεταξύ τους κοινωνικές συγκρούσεις. Αλλοτε πάλι γονατίζει μπροστά στα τεράστια οικονομικά προβλήματα που δημιουργεί η λειτουργία των πόλεων, ιδίως εκεί όπου η παραγωγική δραστηριότητα φθίνει, ενώ οι κοινωνικές ανάγκες μεγαλώνουν. Το πρόβλημα της διοίκησης των πόλεων εμφανίζεται τότε από κάποιους, χωρίς η διάγνωση να είναι πάντοτε επαρκής, ως πρόβλημα διαχείρισης, του πανταχού παρόντος management, και ως πρόβλημα κατάλληλης οργάνωσης και κατανομής αρμοδιοτήτων των φορέων διοίκησης.

*Η πολεοδομία στον αστερισμό των θεωριών και «συνταγών» της αστικής διοίκησης (urban management) και της «διακυβέρνησης» (governance) των πόλεων*

## Η πόλη ως χώρος εμφάνισης περιβαλλοντικών προβλημάτων

Όσα ειπώθηκαν ήδη για προβλήματα εγγενή στον τρόπο ανάπτυξης των πόλεων ή για τις αρνητικές εξωτερικές οικονομίες που αναπτύσσονται σ' αυτές αφορούν ουσιαστικά στο αστικό περιβάλλον. Ομως, η διαδρομή που ακολουθήσαμε για να φτάσουμε σ' αυτό κάνει φανερό πως δεν μπορούμε να το δούμε ερήμην των όσων προηγήθηκαν. Εντούτοις γινόμαστε μάρτυρες, ιδίως στο πλαίσιο της ιδεολογίας της βιώσιμης ανάπτυξης, της οποίας την χωρική έκφραση στις πόλεις προσπαθούμε εναγωνίως να βρούμε, μιας συρρίκνωσης αυτού του ευρύτατου προβληματισμού που έχει διανύσει ο σχεδιασμός των πόλεων τα τελευταία 100 χρόνια σε μια επιφανειακή περιβαλλοντική διάσταση, επειδή είναι η πιο χειροπιαστή, ακόμη και ορατή. Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός που, κατά κάποιο τρόπο, υποκαθιστά τις κοινωνικές προτεραιότητες του σχεδιασμού των πόλεων, γίνεται έτσι η νέα ιδεολογία που κινδυνεύει να θέσει σε δεύτερη μοίρα ακόμη και τα γενεσιουργά αίτια των περιβαλλοντικών προβλημάτων.

*Η πολεοδομία στον αστερισμό της περιβαλλοντικής διαχείρισης ή ακόμη και ενός στενού περιβαλλοντικού εξωραϊσμού*

## Η πόλη ως παραγωγός περιβαλλοντικών προβλημάτων

Η πόλη βέβαια, όπως είπαμε ήδη, παράγει προβλήματα για τον εαυτό της και εισάγει προβλήματα, τα οποία απλώς εκδηλώνονται μέσα σ' αυτήν, και μάλιστα με εκρηκτικό τρόπο, ιδίως προβλήματα κοινωνικής συνύπαρξης

και κοινωνικού αποκλεισμού. Ταυτόχρονα όμως εξάγει προβλήματα. Αυτό συμβαίνει διότι παράγει ρύπανση και απόβλητα σε μαζική κλίμακα και απαιτεί, όπως σε όλη την ιστορία της, τώρα όμως σε ολοένα μεγαλύτερη κλίμακα, την χρήση φυσικών πόρων. Χρειάζεται νερό, ενέργεια, τους καρπούς της γεωργικής γης και φυσικό χώρο για την αναψυχή, ξεκούραση και αναπαραγωγή του εργατικού της δυναμικού. Και ως προς το σημείο αυτό η πολεοδομία μόνο μερικές απαντήσεις μπορεί να δώσει. Μπορεί όμως να κάνει πολλά για να μειώσει τις υπερτοπικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις της λειτουργίας της πόλης. Κατά συνέπεια, ο σχεδιασμός των πόλεων πρέπει να υποταχθεί στις περιβαλλοντικές απαιτήσεις μιας σφαιρικής περιφερειακής, ακόμη και παγκόσμιας, διαχείρισης και να βρει τρόπους να τις ενσωματώσει στο περιορισμένο εύρος των θεσμικών του αρμοδιοτήτων. Αυτό απαιτεί νέες δυνατότητες και νέα εργαλεία σχεδιασμού και ελέγχου. Εδώ πραγματικά φθάνουμε στον τίτλο της εισήγησης.

*Η πολεοδομία στον αστερισμό  
της περιβαλλοντικής ευθύνης*

## Η πόλη ως Βιτρίνα της εθνικής και περιφερειακής οικονομίας

Τα νέα όμως ρεύματα, οι νέες προτεραιότητες, πραγματικές ή όχι, δεν παύουν να εμφανίζονται. Η πόλη, ο δαιμονοποιημένος κάποτε αστικός χώρος, ο δήθεν υπεύθυνος για όλα τα στραβά της κοινωνίας, προβάλλεται και πάλι τελευταία ως ο “μπροστάρης” της ανάπτυξης. Όχι μόνο αυτό, αλλά και ως η βιτρίνα της, η προθήκη όπου τα επιτεύγματα της κάθε χώρας απλώνονται για να τα δουν οι ανταγωνιστές της. Ο εθνικός και υπερεθνικός χώρος σχεδόν εξομοιώνεται με το δίκτυο των πόλεων του, που αναπτύσσουν μεταξύ τους ένα ανταγωνισμό, σαν να είναι οι πολέμαρχοι ιππότες που βγαίνουν μπροστά από το υπόλοιπο στράτευμα και καλούν τους ιππότες του αντιπάλου σε προσωπική μονομαχία. Η ευημερία της εθνικής οικονομίας και η συμμετοχή της σε μια παγκόσμια πίττα ανάπτυξης εμφανίζεται να εξαρτάται από τα στρατηγικής σημασίας κέντρα της, τα Λονδίνα και τις Φρανκφούρτες αυτού του κόσμου. Δεν είναι βέβαια χωρίς βάση αυτή η κυρίαρχη σήμερα άποψη. Έχει όμως και ένα παρεπόμενο που θα μας απασχολήσει αμέσως.

*Η πολεοδομία στον υπηρεσία του παγκόσμιου καταμερισμού  
μεταξύ των στρατηγικών αστικών κέντρων*

## Η πόλη ως κράτης προσέλκυσης επενδύσεων και ως προθήκη επίδειξης επιτευγμάτων

Το παρεπόμενο είναι το φαινόμενο της ταύτισης της ανάπτυξης των πόλεων με την ικανότητα τους να προσελκύουν φανταχτερές επενδύσεις, ιδίως στον τομέα της αστικής ανάπτυξης ακινήτων, και να προβαίνουν σε “αστικές αναπτύξεις” που “βάζουν την πόλη στον χάρτη”. Η αστική αρχιτεκτονική της επίδειξης, του glamour, της συνθετικής μαεστρίας και του τεχνολογικού εντυπωσιασμού είναι μια από τις συνέπειες αυτής της λογικής. Συμβολισμοί αυτού του είδους δεν είναι απαραίτητα κακοί. Ο κίνδυνος είναι να ταυτίζουμε την αστική ανάπτυξη με αυτό το φαινόμενο.

*Η πολεοδομία ως διακόσμηση της φυσιογνωμίας των πόλεων και ως κίνηση εντυπωσιασμού στη διεθνή σκακιέρα του κυνηγητού των κεφαλαίων*

## Παγκόσμια δικτύωση, επικοινωνίες και μεταμοντέρνα ιδεολογία

Το φαινόμενο του διεθνούς ανταγωνισμού των πόλεων ως οργανισμών αυτονομημένων και χειραφετημένων από το ευρισκόμενο, σε κρίση, εθνικό κράτος, αλλά και ως κόμβων σ' ένα εθνικό και υπερεθνικό δίκτυο, εμπνέει νέες μορφές ιδεολογίας, θεωρίας και πολιτικής. Μέσα από τις κοσμογονικές εξελίξεις των τηλεπικοινωνιών, του διαδικτύου, της μεταμοντέρας θεωρίας και της οικονομικής παγκοσμιοποίησης, η πόλη αναδύεται ως ένα στοιχείο του διεθνούς α-χωρικού τοπίου, όπου επικρατούν νέες μετά-Φορντικές γεωγραφίες. Τόσο η ίδια η πόλη, όσο και ο περιφερειακός εθνικός και διεθνής χώρος, χαρακτηρίζονται από κατακερματισμό, πολύ-πολιτισμικότητα και διαφορετικότητα. Το “τοπικό” και το “παγκόσμιο” συγκρούονται. Πρωτόγνωρες μορφές αστικοποίησης, αλλά και χωρικών ανισοτήτων, κάνουν την εμφάνισή τους. Ο χωρικός σχεδιασμός, στον βαθμό που είναι δυνατός, αναζητεί νέα ταυτότητα που δεν χωράει πλέον στο παραδοσιακό καλούπι της ορθολογικής και πατερναλιστικής πολεοδομίας. Η θεωρία του σχεδιασμού στρέφεται σε κατευθύνσεις βασισμένες στην επικοινωνία με την κοινωνία, όπου κυριαρχεί η διαφορετικότητα και στη συνεργασία κοινωνικών ομάδων και οργανισμών.

*Η πολεοδομία στον αστερισμό της παγκόσμιας δικτυακής οργάνωσης και της κρίσης του ορθολογισμού.*

## Η Βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων

Αυτό είναι βέβαια τελικά το ζητούμενο. Επειδή όμως έχουμε συχνά την τάση στην πολεοδομία και την χωροταξία να συρρικνώνουμε ένα πολύ-πλευρο αντικείμενο, σε κάποιες συνθηματικές ρετσέτες (ας θυμηθούμε τις δογματική θεολογία της “γειτονιάς” ως πανάκειας κοινωνικής αρμονίας ή των “πόλων ανάπτυξης” ως σίγουρης συνταγής περιφερειακής ανάπτυξης), θα πρέπει πάντοτε να κρατάμε στην μνήμη μας όλα τα ρεύματα, θεωρίες και προβληματισμούς, που απαριθμήσαμε, που έχουν όλα δικαίωμα σε ένα μέρος της αλήθειας. Η πόλη και η πολεοδομία είναι όλα αυτά, μεταξύ τους αλληλένδετα και αλληλοεπηρεαζόμενα. Η πόλη, και μαζί της ο σχεδιασμός της, δεν είναι απλώς κάτι που παρατηρείται και θαυμάζεται. Είναι κάτι που βιώνεται, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, είτε σαν πλαίσιο ζωής, είτε σαν πηγή επίδρασης και αλλαγής του κοινωνικού γίγνεσθαι του ευρύτερου χώρου που επηρεάζει. Ο σχεδιασμός των πόλεων είναι μια πολύπλοκη διαδικασία, που πάντα θα παλεύει με πολλαπλούς και συχνά αντιφατικούς στόχους.

*Η πολεοδομία τελικά θα μείνει πάντα στον αστερισμό της πολυπλοκότητας και της αντιφατικής λειτουργίας της πόλης, της πιο θαυμαστής από τις μορφές κοινωνικής συνύπαρξης που δημιούργησε ως τώρα η ανθρωπότητα.*

ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΑΚΗ

## Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων\*

*«Τίποτα δεν τους ευχαριστεί, παρά μόνο η πιο τελευταία άκρη  
της στεριάς... Πρέπει να πλησιάσουν το νερό όσο πιο πολύ μπορούν,  
χωρίς όμως να πέσουν μέσα. ... Πες μου, μήπως είναι η μαγνητική δύναμη  
στις βελόνες των πυξίδων όλων εκείνων των καραβιών  
που τους τραβάει εκείθε;»*

Herman Melville, Μόμπι – Ντικ ή η Φάλινα,  
μετάφραση Α. Κ. Χριστοδούλου, εκδόσεις Gutenberg

### 1. Οριοθέτηση του θέματος

Η αιτία που οδήγησε στην εκπόνηση της διατριβής ήταν η παρατήρηση των ανταγωνιστικών σχέσεων που έχουν αναπτυχθεί μεταξύ της πόλης και του λιμανιού του Πειραιά, αλλά και πολλών άλλων ελληνικών πόλεων - λιμανιών. Η έκφραση τους στο χώρο είναι τα πολεοδομικά προβλήματα που παρατηρούνται στο περιλιμενικό αστικό περιβάλλον και στις δύο πλευρές του μετώπου της πόλης και του λιμανιού.

Μέχρι τώρα, η αστική περιοχή που επηρεάζεται άμεσα από την παρουσία του λιμανιού δεν έχει μελετηθεί ξεχωριστά, αλλά αντιμετωπίζεται σαν οποιοδήποτε τμήμα της πόλης. Με τον όρο ΑΖΑΠΛ εισάγεται η έννοια της Αστικής Ζώνης Αλληλεπίδρασης Πόλης και Λιμανιού, αστικού τμήματος με λειτουργίες συνυφασμένες με την παρουσία του λιμανιού και με χωρικά και αισθητικά χαρακτηριστικά που συνεπάγονται από αυτές.

Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των λειτουργιών συνάγονται από το είδος των σχέσεων της πόλης και του λιμανιού. Σ' αυτήν τη ζώνη συνυπάρχουν δευτερογενείς βιομηχανικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες και τριτογενείς υπηρεσίες, στενά συνυφασμένες με τις λιμενικές λειτουργίες, που μαζί με

\* Απόσπασμα διδακτορικής διατριβής, με κύριο επιβλέποντα τον καθηγητή Α. Αραβαντινό.

τις άλλες αστικές λειτουργίες, προκαλούν κυκλοφοριακή ασφυξία και μεγάλες περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις στον χώρο.

Από τη δεκαετία του '60 και μετά, σε πολλά σημεία του κόσμου, παραλιμάνιες βιομηχανικές δραστηριότητες έχασαν την οικονομική τους σημασία και έπεσαν σε μαρασμό, προκαλώντας την ερήμωση μεγάλου μέρους της ΑΖΑΠΛ, με τα συνεπαγόμενα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα στο τμήμα αυτό της πόλης. Επίσης, οι λειτουργικές και χωρικές αλλαγές στα συστήματα των λιμανιών είχαν εξαναγκάσει σε μεταφορές τμημάτων σε άλλους χώρους, με αντίκτυπο την εγκατάλειψη τμημάτων του λιμανιού που έχρηζαν πλέον επεμβάσεων αναδιάρθρωσης.

Για την αντιμετώπιση των παραπάνω, αποφασίστηκε η ανάγκη πληρέστερης μελέτης των σχέσεων της πόλης και του λιμανιού, καθώς και της ΑΖΑΠΛ. Στην ερευνητική εργασία, ένα απόσπασμα της οποίας παρατίθεται εδώ, η πόλη και το λιμάνι αντιμετωπίστηκαν σαν δύο ανοικτά συστήματα σε επαφή. Οι σχέσεις τους καθορίζονται, κάθε φορά, από το βαθμό εσωτερικής ανάπτυξης και από τις τάσεις και επιδράσεις που δέχονται από το εξωτερικό περιβάλλον τους.

### **1.1. Γέννηση και εξέλιξη σχέσεων πόλης - λιμανιού και ΑΖΑΠΛ**

Η ιστορία των αρχαίων πολιτισμών της Μεσογείου, η Ευρωπαϊκή ιστορία και η μετέπειτα παγκόσμια συνεργασία έχουν σαν βασικό στοιχείο της πορείας τους την εξέλιξη των πόλεων, των οποίων τα λιμάνια, σαν μεταφορικοί κόμβοι, ήταν πάντα κλειδιά στην ανάπτυξη τους. "Η αρχική θέση των λιμενικών λειτουργιών συχνά έχει καθορίσει την ανάπτυξη της πόλης", (Hoyle and Pinder, 1992).

Ο Hoyle, (1988), διακρίνει πέντε στάδια ιστορικής εξέλιξης της σχέσης της πόλης με το λιμάνι της. Το πρώτο στάδιο εκτείνεται από την αρχαιότητα μέχρι τον 19ο αιώνα και χαρακτηρίζεται από τη στενή χωρική και λειτουργική σχέση πόλης και λιμανιού. Το δεύτερο στάδιο, από τον 19ο αιώνα μέχρι τις αρχές του 20ου, είναι η φάση επέκτασης της πόλης -λιμανιού, ενώ το τρίτο, στα μέσα του 20ου, είναι η σύγχρονη βιομηχανική πόλη- λιμάνι. Από τη δεκαετία του εξήντα ως αυτή του ογδόντα, έχουμε την απομάκρυνση λειτουργιών του λιμανιού από το υδάτινο αστικό μέτωπο, ενώ στο τελευταίο στάδιο, από το εβδομήντα και μετά, παρατηρείται επανα-ανάπτυξη του μετώπου με αστικές, κυρίως, λειτουργίες, (Hoyle, 1988). Η παραπάνω αντιμετώπιση των σταδίων εξέλιξης των σχέσεων που εξετάζουμε έχει ληφθεί σαν βάση για την παραπέρα θεώρηση της εξέλιξης της ΑΖΑΠΛ.

Στην αρχαιότητα, η αγορά που αποτελούσε το κέντρο της πόλης βρισκόταν συνήθως δίπλα στον χώρο του λιμανιού, όπως η Δήλος ή η Μίλητος, (χάρτης Δήλου). Η Πομπηία είναι επίσης χαρακτηριστική πόλη με εξάρτηση, χωρική και λειτουργική, από το λιμάνι. Συνέχεια αυτού του φαινομένου εμφανίζεται στις πόλεις του μεσαίωνα που αναπτύχθηκαν σε συνάρτηση με το λιμάνι τους, όπως το Λονδίνο και η Μπρύζ.



**Εκ. 1.1.1:** Αναπαράσταση της πόλης και του λιμανιού της Δήλου, στα τέλη του 2ου αι. π.Χ. (Τσάκος, 1994)

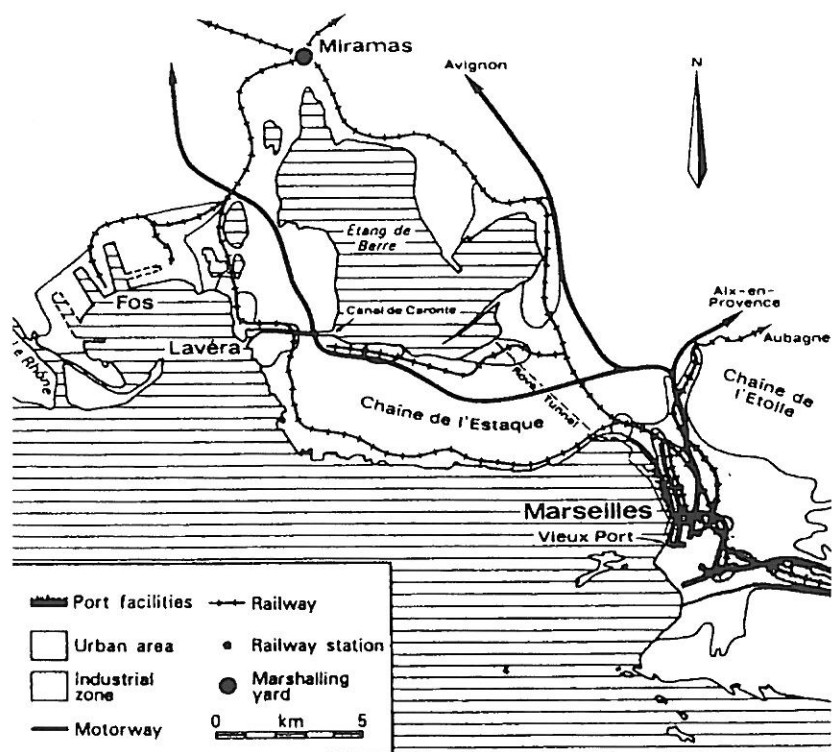
Στη Μεσόγειο ειδικότερα, στα λιμάνια του Ιταλικού Μεσαίωνα δημιουργήθηκε η στενή χωρική και λειτουργική, πέρα από την οικονομική, σχέση της πόλης με το λιμάνι, με το πιο ακραίο παράδειγμα την Βενετία, ακολουθούμενη από τη Γένοβα και τη Μασσαλία. Στις περιπτώσεις αυτές, ένα σημαντικό τμήμα της πόλης, αν όχι όλη, έχει στενή σχέση με το λιμάνι, μπορεί να θεωρηθεί δηλαδή ότι ανήκει στην ΑΖΑΠΛ. Τον δέκατο έβδομο αιώνα, ένα δίκτυο πόλεων -λιμανιών είχε δημιουργηθεί σε ολόκληρη την Ευρώπη και με την ανάπτυξη των αποικιών επεκτάθηκε σ' όλο τον κόσμο.



**Σχ. 1.1.2:** Η Μασσαλία και το λιμάνι της, 1602, (Hoyle, 1988,1994 2nd end.)

Η αλλαγή έρχεται από τον 19ο αιώνα, με την αύξηση του εμπορίου που ακολούθησε τη βιομηχανική επανάσταση και την εισαγωγή της χρήσης του ατμού στα πλοία που πολλαπλασίασαν δραματικά τον όγκο των εμπορευμάτων και απαίτησαν νέες μεγαλύτερες αποβάθρες για την εξυπηρέτηση των ατμόπλοιων. Με την καθιέρωση του σιδηρόδρομου, οι παλιές αποβάθρες, κατά μήκος των οποίων γινόταν οι φορτοεκφορτώσεις, ήταν ανεπαρκείς για να δεχθούν τις απαιτήσεις του νέου μέσου μεταφοράς. Νέες αποβάθρες κατασκευάζονται, έξω από τους παραδοσιακούς χώρους του λιμανιού, αφού η επέκταση των παλαιών προς το εσωτερικό θα απαιτούσε γκρέμισμα κτιρίων της πόλης, πράγμα τις περισσότερες φορές, ασύμφορο. Οι νέες αποβάθρες έχουν εξειδικευμένες λειτουργίες και εξοπλίζονται με μεγάλες αποθήκες και κατάλληλα νέα μηχανήματα αναγκαία για την αποτελεσματικότητα των εργασιών. Συντελείται ο διαχωρισμός του λιμανιού από την πόλη με την κατασκευή μαντρών, τοίχων και πυλών για λόγους ασφαλείας και ελέγχου του χώρου του λιμανιού. Η έκταση της ΑΖΑΠΛ μεγαλώνει παράλληλα με το λιμάνι, ενώ τα νέα χαρακτηριστικά των λειτουργιών συντείνουν στην υποβάθμιση τμημάτων της.





Σχ 1.1.3: Μασσαλία -Φος, (Hoyle, 1988, 1994 2nd end.)

Τα σύγχρονα λιμάνια του 20ού αιώνα, με την αύξηση του διεθνούς εμπορίου και την εφαρμογή νέων τεχνολογιών, επεκτάθηκαν σημαντικά και προκάλεσαν την εγκατάσταση μεγάλων βιομηχανικών συγκροτημάτων με βάρος στη θαλάσσια μεταφορά πρώτων υλών και προϊόντων κατά μήκος της ακτής, δίπλα ή και μακρύτερα από τους παραδοσιακούς λιμενικούς χώρους, σύμφωνα και με τη θεωρία του τόπου εγκατάστασης. Οι κατοπινές θεωρίες των πόλων ανάπτυξης, των κεντρικών τόπων και των οικονομιών κλίμακας μπορούν να εξηγήσουν τις εγκαταστάσεις συναφών ή μη βιομηχανιών στην ενδοχώρα, γύρω από τις αρχικές, με αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων αστικών περιοχών, με χρήσεις βιομηχανίας, αποθήκευσης, γραφείων και εργατικών κυρίως κατοικιών. Μεγάλης κλίμακας έργα υποδομής, κυρίως δίκτυα προσπέλασης, δημιουργήθηκαν και άλλαξαν ταχύτατα τον χώρο.

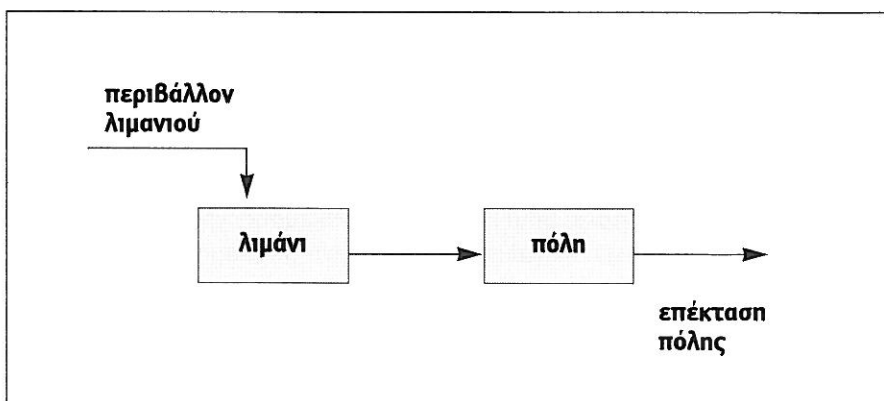
Οι παραπάνω συγκεντρώσεις θεωρούνται πλέον περιφέρειες για τις οποίες οι διεθνείς οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις είναι οι κυριότεροι παράγοντες διαμόρφωσης της οικονομικής οργάνωσης και της χωρικής προ-

βολής τους. Επιπλέον, “η οριοθέτηση και ανάλυση τους θα πρέπει να λάβει υπόψη τη διεθνή διαίρεση της εργασίας, ιδιαίτερα σε στιγμές θεμελιωδών αλλαγών, καθώς και να κατανοήσει το φαινόμενο της περιφερειοποίησης, πχ το σχηματισμό και ανασχηματισμό των περιφερειακών δικτύων”, (Vallega, 1982).

Η αντιμετώπιση των παραπάνω ευρύτερων λιμενικών συγκεντρώσεων δεν είναι στις προθέσεις της εργασίας αυτής, επομένως θα περιοριστούμε στη πολεοδομική θεώρηση του τμήματος της αστικής ζώνης όπου αλληλεπιδρούν η πόλη και το παραδοσιακό κεντρικό λιμάνι, χωρίς να αγνοούνται οι τυχόν επιδράσεις των παραπάνω συγκεντρώσεων. Η παραδοσιακή ΑΖΑΠΛ των περισσότερων λιμανιών γνωρίζει, σ’ αυτή την περίοδο, εποχές υποβάθμισης. Η σταδιακή εγκατάλειψη λιμενικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων που μεταφέρονται έξω από την πόλη, προκαλεί οικονομικό μαρασμό και ανεργία των κατοίκων. Οι μεγάλοι άξονες προσέλασης που είχαν κατασκευασθεί, καθώς και οι κατασκευές για την απομόνωση και ασφάλεια του λιμανιού εντείνουν τον διαχωρισμό, χωρικό και, μέχρι ένα σημείο, λειτουργικό της πόλης από την ΑΖΑΠΛ.

Απο τη δεκαετία του εξήντα και μετά, τα φαινόμενα απομάκρυνσης λειτουργιών του λιμανιού εντείνονται και προκαλούν παραπέρα αλλαγές στη σχέση με τη πόλη και απελευθέρωση χώρων. Η ανάγκη επέμβασης στις αλλαγές που συντελούνταν, επέβαλε τα αναπτυξιακά προγράμματα που ακολούθησαν.

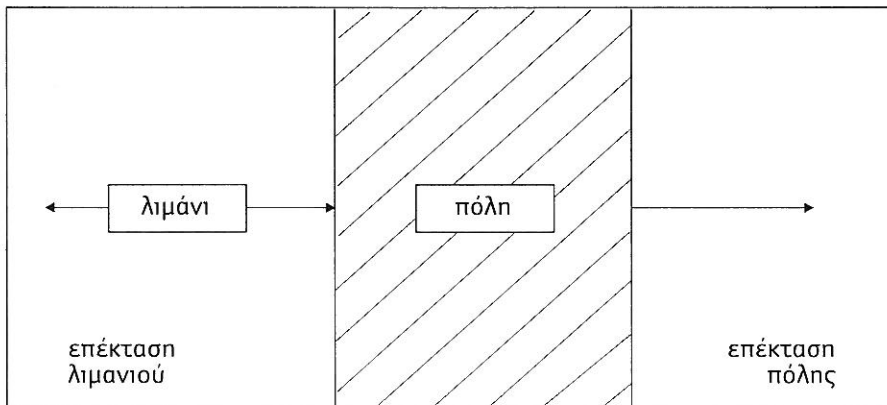
Στο σημείο αυτό θα επιχειρηθεί διάκριση δύο κύριων περιπτώσεων αφετηρίας των σχέσεων της πόλης και του λιμανιού. Η πρώτη θα είναι όταν το λιμάνι δημιουργεί την πόλη και μπορεί να παρασταθεί με τον πίνακα που ακολουθεί.



**Πίνακας 1.1.1:** *Εξέλιξη πόλης- λιμανιού*

Αυτή η απλή σχέση δείχνει ότι η πόλη σχηματίζεται από ένα πιθανώς μικρό οικισμό ή “σκάλα” που προϋπήρχε για να υποστηρίξει τις λειτουργίες του λιμανιού που αναπτύσσεται από εξωτερικούς, κυρίως, παράγοντες. Σημαίνει ταυτόχρονα την έναρξη δημιουργίας ενδοχώρας, που θα καρπωθεί τις επιδράσεις από τις υπηρεσίες του λιμανιού. Αυτή η ενδοχώρα θα υφίσταται αλλαγές που, από ένα σημείο και μετά, θα είναι ανεξάρτητες από την πορεία του λιμανιού. Αυτού του είδους περιπτώσεις γέννησης πόλης μπορούν να θεωρηθούν πολλά λιμάνια του Αιγαίου όπου, μετά την παύση της πειρατείας, η σκάλα μετατράπηκε σε οικισμό ή παραδείγματα υπό ειδικές συνθήκες, όπως η ταχεία ανάπτυξη του λιμανιού και της πόλης της Ερμούπολης, στις αρχές του 19ου αιώνα.

Η δεύτερη περίπτωση είναι αυτή των σχεδιασμένων λιμανιών που από την αρχή της λειτουργίας τους μπορούν να λάβουν υπόψη τη σχέση των λιμενικών δραστηριοτήτων με τα παραγωγικά δεδομένα της ευρύτερης ενδοχώρας και να προβλέψουν, μέχρι ένα σημείο, την αναμενόμενη συγκέντρωση πληθυσμού και τις εκτάσεις που θα απαιτηθούν, όπως φαίνεται στον Πιν. 1.1.2. Παράδειγμα τέτοιων λιμανιών είναι τα βιομηχανικά λιμάνια, όπως αυτό στα Ασπρα Σπίτια, ή τα στρατιωτικά λιμάνια.



Πιν. 1.1.2: Σχεδιασμένες πόλεις και λιμάνια

Ενδιάμεσες περιπτώσεις εμφανίζονται τα λιμάνια που σχεδιάστηκαν εν μέρει κατά την πορεία της εξέλιξης τους, χωρίς να μπορέσει να ελεχθεί, σε μεγάλο μέρος, η ανάπτυξη η δική τους και της πόλης. Ένα τέτοιο παράδειγμα φαίνεται να είναι ο Πειραιάς. Δηλαδή υπάρχουν λιμάνια που επιλέχθηκαν π.χ. για λόγους πολιτικούς και οικονομικούς και εξελίχθηκαν σε μεγάλες παραγωγικές μονάδες.

Η παράλληλη πορεία λιμανιού και πόλης μέσα σε ένα ενιαίο σύστημα λειτούργησε και λειτουργεί ακόμα σε περιπτώσεις λιμανιών -πόλεων, όπου η πολυπλοκότητα των υποσυστημάτων δεν είναι τέτοια που να "αδιαφορεί" για την ύπαρξη του άλλου μέρους του συστήματος. Τέτοια σχέση υφίσταται ακόμα σε μικρές πόλεις-λιμάνια του Αιγαίου, όπου οι βασικές οικονομικές πηγές είναι η ναυτιλία και το εμπόριο. Όταν ο βαθμός αυτάρκειας του ενός προς το άλλο μεγαλώσει, ορίζουμε τη στιγμή έναρξης μιας νέας σχέσης.

Η θεωρητική αντιμετώπιση της πορείας εξέλιξης των σχέσεων πόλεων -λιμανιών γίνεται, σε διεθνές επίπεδο, καταρχήν από γεωγράφους. Σ' αυτό το πλαίσιο, ο Hayuth (1988), στο μοντέλο του για το μέτωπο πόλης- λιμανιού (port - city interface), αναγνωρίζει σήμερα δύο σειρές από τάσεις για το λιμάνι και την πόλη, που δημιουργούν ένα πολύπλοκο ιστό από επιδράσεις. Από μεριάς λιμανιού, οι νέες τάσεις προέρχονται από τις τεχνολογικές αλλαγές και τη λογιστική ανάπτυξη, με την επικράτηση και των νέων μορφών οργάνωσης, στο πλαίσιο του συνολικού κύκλου μεταφορών. Από την μεριά της πόλης έχουμε την αλλαγή στις απόψεις της κοινωνίας. Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι τα φαινόμενα που αφορούν το λιμάνι και μπορούν να διαιρεθούν σε τρεις κατηγορίες: χωρικά, οικονομικά και οικολογικά και προκαλούν τον όλο και μεγαλύτερο διαχωρισμό μεταξύ των κέντρων των πόλεων και των λιμανιών.

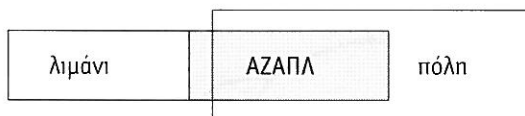
Ο Adalberto Vallega (1991), θεωρεί την παραπάνω άποψη μερική και ντετερμινιστική, όσον αφορά την εξέλιξη του μετώπου πόλης-λιμανιού, καθώς δεν λαμβάνεται υπόψη η συνεκτική ενέργεια του συστήματος πόλης- λιμανιού, ο μόνος τρόπος δε για να αντιμετωπισθούν τέτοια προβλήματα είναι η θεώρηση η βασισμένη στη γενική θεωρία των συστημάτων. Με αυτό τον τρόπο, οι σχέσεις των στοιχείων μιας περιθαλάσσιας ζώνης μπορούν να αναζητηθούν μέσα από τον κύκλο ζωής (γέννηση, ανάπτυξη, ωρίμανση και φθορά) των αλυσίδων ή σχέσεων προοδευτικού διαχωρισμού (progressive segregation chains). Έτσι, για μακρύ χρόνο, η σχέση των λειτουργιών του λιμανιού με σειρά λειτουργιών της πόλης ήταν πολύ ισχυρές, ενώ στις ημέρες μας η πόλη κερδίζει μεγαλύτερο βαθμό ανεξαρτησίας από το λιμάνι.

Σχετικά με τις θεωρίες για το λιμάνι και τις λειτουργίες του, ο Bird (1980) βλέπει δύο ειδών λειτουργίες, όσες αναφέρονται στο λιμάνι σαν πύλη ροών μεταφορών και όσες συνδέονται με τις κεντρικές λειτουργίες της πόλης. Η ιστορία των λιμανιών- πόλεων χαρακτηρίζεται από δύο εξελικτικές διαδικασίες (ο.π.), αυτή των λειτουργιών πύλης που επιδρά στο εισόδημα και την εργασία και αυτή του ισοζυγίου ανάμεσα στις λειτουργίες πύλης και τις κεντρικές λειτουργίες. Στις σημερινές συνθήκες, σε πολλές περιπτώσεις η αναλογία μεταξύ των τελευταίων έχει γείρει προς το μέρος των κεντρικών λειτουργιών, όσο δε για τις λειτουργίες πύλης, οι οικονομικές και κοινωνικές απολαβές παραμένουν, λόγω της αύξησης της παραγωγικότητας.

Σ' αυτήν την εργασία θεωρήθηκαν, η πόλη και το λιμάνι, σαν δύο συστήματα. Αυτό γίνεται γιατί τα συστήματα δεν είναι ούτε μοντέλα που είναι

συγκεκριμένα (περιγραφικά), αλλά ούτε και ρευστή περιγραφή της πραγματικότητας. Έχουν την ευχέρεια αποτύπωσης των στοιχείων που τα αποτελούν και των σχέσεων που διέπουν την εξέλιξη αυτών των στοιχείων, καθώς και των αλληλεπιδράσεών τους που απαρτίζουν το όλο σύστημα.

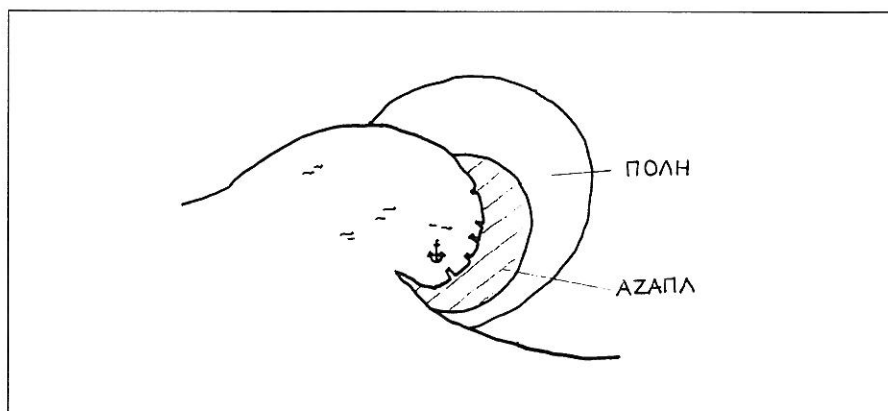
Ο όρος μέτωπο συστήματος-περιβάλλοντος αντιστοιχεί στα σημεία επαφής του συστήματος με το περιβάλλον του. Στην περίπτωση των συστημάτων πόλης και λιμανιού, εισήχθηκε ο όρος ΑΖΑΠΛ σαν η αστική ζώνη αλληλεπίδρασης των δύο συστημάτων στο μέτωπο επαφής τους, λαμβανομένου του συστήματος του λιμανιού σαν περιβάλλοντος της πόλης.



Πιν. 1.1.3: Πόλη, λιμάνι και ΑΖΑΠΛ

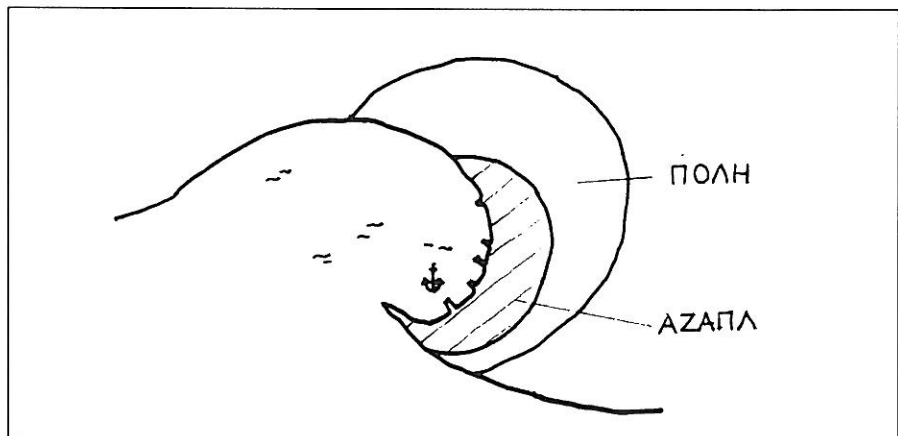
## 1.2. Ιστορική εξέλιξη, -πολεοδομική διαμόρφωση της ΑΖΑΠΛ

Με βάση τη διάκριση σε πέντε στάδια της ιστορικής πορείας των σχέσεων πόλης και λιμανιού που κάνει ο Hoyle, (1988), θα περιγραφεί η διαχρονική εξέλιξη της ΑΖΑΠΛ. Στο πρώτο στάδιο που εκτείνεται από την αρχαιότητα μέχρι τον 18ο αιώνα, ο οικισμός αναπτύσσεται, συνήθως, γύρω από τον πυρήνα του λιμανιού, π.χ. Γένοβα, Μασσαλία, σε αρμονική, οικονομικά, λειτουργικά και αισθητικά, σχέση με την ΑΖΑΠΛ, σχέδιο 1.2.1.



Σχέδιο 1.2.1: Αρχική φάση ανάπτυξη της ΑΖΑΠΛ, αρχαιότητα, μεσαίωνα

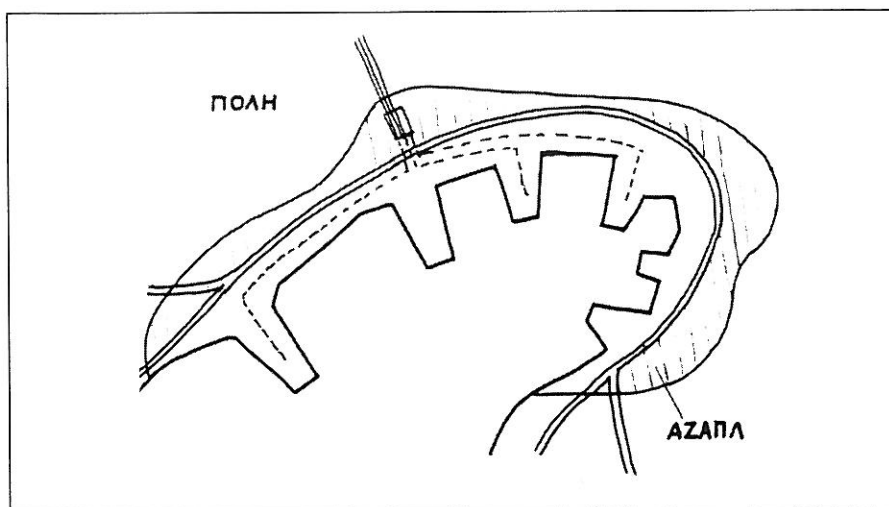
Οι επεκτάσεις του λιμανιού από τον 18ο ως τον 19ο αιώνα, συμπαρασύρουν την ΑΖΑΠΛ στην ίδια κατεύθυνση και την αναγκάζουν να δεχθεί μεγάλες αποθήκες και μονάδες παραγωγής, βιομηχανικές και βιοτεχνικές, δίπλα στους νέους λιμενικούς χώρους και τις σιδηροδρομικές γραμμές. Νέες εργατικές συνοικίες, επίσης, οικοδομούνται για τους εργαζόμενους στο λιμάνι και στις συνυφασμένες με αυτό λειτουργίες και δίκτυα μεταφορών κατασκευάζονται, σχέδιο 1.2.2.



**Σχέδιο 1.2.2:** Η διαμόρφωση της ΑΖΑΠΛ, του 18ου -19ου αιώνα.

Η άμεση επαφή, χωρική και οπτική, της πόλης με το λιμάνι καταργείται σε πολλά σημεία από τις σιδηροδρομικές γραμμές και τους όγκους των αποθηκών. Για λόγους ασφάλειας, υψώνονται τοίχοι περιμετρικά του λιμανιού, εντεινόντας την απομόνωση των δύο συστημάτων. Οι λειτουργίες που εγκαθίστανται με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, η χωρική δομή και οι κοινωνικές συνθήκες που πολλές φορές αναπτύσσονται, έχουν σαν αποτέλεσμα την υποβάθμιση τμημάτων της ΑΖΑΠΛ.

Στον 20<sup>ο</sup> αιώνα, ο σχεδιασμός του περιλιμενικού χώρου γίνεται με τη λογική του ζονίng και χαρακτηρίζεται από μεγάλους άξονες κίνησης και κυκλοφοριακούς κόμβους. “Χαρακτηριστικό δείγμα, πρωτόγνωρο για τα ελληνικά δεδομένα, είναι το σχέδιο του Λελούδα για την Αθήνα και το λιμάνι του Πειραιά, το 1918”, (Φιλιππίδης, Δ.). Κατοπινή αναζήτηση της σχέσης πόλης και λιμανιού επιχειρείται στη μελέτη για τον Άγιο Νικόλαο Κρήτης, (Αραβαντινός, Λουκάκης, 1967). Η περαιτέρω ανάπτυξη βιομηχανιών συνδεδεμένων με την παρουσία του λιμανιού, όπως πετροχημικά, ναυπηγεία, κλπ, στον 20ο αιώνα, εντεινεί τα φαινόμενα της επέκτασης του λιμανιού, ή της εγκατάστασης τμημάτων του σε μέρη αρκετά έξω από την πόλη και παρασέρνει και την ΑΖΑΠΛ προς αυτή την κατεύθυνση, σχέδιο 1.2.3.



**Σχέδιο 1.2.3:** Εξέλιξη της ΑΖΑΠΛ, 20ος αιώνας

Από τα τέλη της δεκαετίας του πενήντα, οι απαιτήσεις των νέων μεθόδων ναυσιπλοΐας και φορτοεκφόρτωσης οδήγησαν στην εγκατάλειψη μέρους των αποβάθρων των παλιών τμημάτων των λιμανιών, με συνέπεια τον μαρασμό μεγάλους μέρους των παραδοσιακών χρήσεων, στους χώρους της ΑΖΑΠΛ.

Όσον αφορά την αισθητική, είναι επόμενο ότι η ποικίλη χρήση των χώρων επιβάλλει διαφορετική αισθητική, της οποίας η ποιότητα εξαρτιέται και διαμορφώνεται με βάση την ιστορική εξέλιξη, τα πολιτιστικά πρότυπα και την οικονομική κατάσταση των χρηστών, στη δεδομένη περίοδο. Η κάθε λειτουργία έχει διαγράψει τη δική της αισθητική πορεία στο χρόνο. Για παράδειγμα, στα παραδοσιακά λιμάνια ο ίδιος τύπος των αποθηκών που απαντάται στο λιμενικό χώρο κτίζεται, για παρόμοια χρήση, στην ΑΖΑΠΛ.

Στην ανάλυση της ιστορικής πορείας της ΑΖΑΠΛ, παρατηρείται ότι στην αρχική σκάλα-λιμάνι θα δημιουργηθεί περιφερειακά οικισμός για την κάλυψη των οικιστικών αναγκών του προσωπικού που εργάζεται σ' αυτό. Μπορούν να διακριθούν δύο τρόποι ανάπτυξης αυτών των οικιστικών περιοχών, στον ελληνικό χώρο. Ο πρώτος εμφανίζεται την εποχή που είχε παταχθεί η πειρατεία και οι περιοχές ήταν ασφαλείς, με τη δημιουργία οικισμού των εργαζομένων του λιμανιού ή των ψαράδων, γύρω από το αρχικό λιμάνι. Σε δεύτερο στάδιο και κάτω από διαδικασία ανάπτυξης, το λιμάνι οργανώνεται με κεντρική διαχείριση των υπηρεσιών του. Ένας κεντρικός δρόμος θα δημιουργηθεί που θα ενώσει το λιμάνι με την κεντρική πλατεία του οικισμού. Οι κατοικίες που χτίζονται από τους ναυτικούς είναι, πολλές φορές, μίμηση τύπων κατοικιών που συναντούν στα μεγάλα αστικά κέντρα που επισκέπτονται.

Ο δεύτερος τρόπος δημιουργίας οικισμού είναι να επιλεγεί ένας τόπος ήδη κατοικημένος για την εγκατάσταση νέου λιμανιού ή την επέκταση του υπάρχοντος, για λόγους οικονομικούς, ιστορικούς, πολιτικούς ή εθνικούς. Εδώ παρατηρούνται δύο περιπτώσεις:

- α) Ο τόπος είναι ήδη αστικός, οπότε η πόλη είναι αυτή που θα επηρεάσει τη λειτουργία και τη ρυθμολογία των κτιρίων της περιλιμενικής περιοχής. Ένα μέρος από τις δραστηριότητες της πόλης θα μεταφερθεί από τη κεντρική εμπορική πλατεία στο μέτωπο πόλης λιμανιού. Αυτές οι λειτουργίες είναι, κύρια, υπηρεσίες υποστήριξης του λιμανιού, πχ ναυτιλιακά γραφεία, ξενοδοχεία, εμπορικά. Στη περίπτωση αυτή ο ρυθμός του λιμανιού θα επηρεασθεί από τον αστικό χώρο.
- β) Ο οικισμός που επιλέχθηκε να γίνει τόπος λιμανιού να είναι αγροτικός, ψαράδικος, κ.λπ. Σε τέτοιες περιπτώσεις, που η απόφαση παίρνει υπόψη εθνικούς ή οικονομικούς λόγους, ο κρατικός ή ο οικονομικός παράγοντας θα υπερισχύσει του τοπικού και ο σχεδιασμός θα ορίσει τον τρόπο ανάπτυξης του οικιστικού περιβάλλοντος γύρω από το λιμάνι.

Μπορούμε από τα παραπάνω να συμπεράνουμε πως η αναζήτηση της λειτουργικής και αισθητικής επίδρασης στη ζώνη της ΑΖΑΠΛ πρέπει να παίρνει υπόψη: τον τρόπο με τον οποίο έχει αποφασιστεί η οργάνωση του λιμενικού χώρου στο συγκεκριμένο κάθε φορά τόπο, τους κύριους συντελεστές που επέβαλαν την επιλογή του, τις βασικές τοπικές ανάγκες που θα κάλυπτε η καινούργια οικονομική δραστηριότητα και τους κύριους πολιτιστικούς κόμβους με τους οποίους το λιμάνι θα συνδεόταν. Θα πρέπει εδώ να σημειώσουμε και την περίπτωση που η διαμόρφωση του τελικού χαρακτήρα της αστικής περιλιμενικής ζώνης δεν καθορίζεται μόνο από του θαλάσσιους δρόμους, αλλά πιθανόν και από κάποια αστική περιοχή, της οποίας το λιμάνι λειτουργεί σαν επίγειο. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι, μέχρις ενός σημείου, ο Πειραιάς.



## Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Αραβαντινός Αθ., Λουκάκης Π.** και συνεργάτες, (1967) Χωροταξική μελέτη Αγίου Νικολάου Κρήτης και Τουριστική Ανάπτυξης Ελούντας-Γουρνιών. Υπουργείο Συντονισμού, Υπηρεσία Περιφερειακής Ανάπτυξης Κρήτης.
- Βογιατζάκη Μαρ.,** (1998), *Πολεοδομική αναδιάρθρωση Αστικών Ζωνών Αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού, στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων*. Διδακτορική διατριβή στην Αρχιτεκτονική Σχολή του ΕΜΠ, Αθήνα.
- Bird, J.,** (1980), "Seaports as a subset of gateways for regions: a research survey", in *Progress in Human Geography*, no 4,3.
- Hayuth Yehuda,** (1988), Changes on the waterfront: a model-based approach, in Hoyle, B. et als *Revitalising the Waterfront*, J. Wiley & Sons, Chichester.
- Hoyle, B.S., Pinder, D.A.,** (eds) (1981), *Cityport Industrialisation and Regional Development: Spatial Analysis and Planning Strategies*, Pergamon, Oxford.
- Hoyle B., Pinder D.,** (eds), (1992), *European port cities in transition*, Belhaven Press, London.
- Φιλιππίδης, Δημήτρης,** (1984), *Νεοελληνική αρχιτεκτονική*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα.
- Vallega, A.,** (1982), *Towards the Maritime Coastal Region. Changing Maritime Transport*, Muscara C., Soricillo M., Vallega A., eds, Instituto Universitario Navale, Instituto di Geografia Economica, Napoli.

ΚΛΕΙΤΩ ΓΕΡΑΡΔΗ

## Η χωρική δομή της Αττικής Απόψεις για μια ολοκληρωμένη χωρικά ανάπτυξη της περιφέρειας της πρωτεύουσας

---

### Εισαγωγή

Στο κείμενο που ακολουθεί διατυπώνονται απόψεις<sup>1</sup> με μορφή στόχων, κατευθύνσεων και προτάσεων για την χωρική οργάνωση της Αττικής που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στα χρονικά όρια μιας 15ετίας σε μια χωρική δομή που θα συνέβαλε ουσιαστικά στην επίτευξη μιας πιο ολοκληρωμένης ανάπτυξης της Περιφέρειας.

Είναι γεγονός ότι η χωρική δομή της Περιφέρειας της Πρωτεύουσας ( νομός Αττικής) παρουσιάζει προβλήματα και στρεβλώσεις που παρεμποδίζουν την ορθολογική οργάνωση του χώρου και την συνολικότερη ανάπτυξη της Περιφέρειας στο μέλλον, ώστε να βελτιωθεί σημαντικά η ποιότητα ζωής των κατοίκων της.

Παρ' όλο που την τελευταία εικοσαετία έγιναν σημαντικές ενέργειες στον τομέα του Σχεδιασμού (Ρ.Σ.Α. εγκεκριμένο από το 1985, Γ.Π.Σ. για όλους τους Δήμους της Περιφέρειας, Π.Μ. επέκτασης σε περιοχές πρώτης κατοικίας ή για δεύτερη κατοικία, ΖΟΕ σε εξωαστικούς χώρους), υπάρχει ακόμα έντονη υστέρηση στην υλοποίησή του αλλά και ανάγκη επικαιροποίησής του.

Σήμερα, που μεγάλα έργα υποδομής έχουν πραγματοποιηθεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη στην Περιφέρεια της Αττικής, σε συνδυασμό και με την διενέργεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, μέσα σε ένα εντελώς διαφορετικό διεθνές πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον - από την εποχή που άρχισε η διαδικασία του Σχεδιασμού (περίπου το 1980) - στο οποίο αναπτύσσεται η χώρα (Ευρωπαϊκή Ένωση κ.λ.π.) είναι αναγκαία η επαναδιατύπωση στόχων- αρχών- κατευθύνσεων- προγραμμάτων που θα διαμορφώσουν την χωρική δομή της Περιφέρειας την επόμενη 15-20ετία.

Στο πλαίσιο αυτό διατυπώνονται και οι επόμενες απόψεις, που αφορούν στην γενική χωρική δομή, στην οργάνωση και στην ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου και των Κέντρων, χωρίς να θίγονται άλλα θέματα που αφορούν στην εξέλιξη της Περιφέρειας, θέματα που ασφαλώς είναι επίσης πολύ σοβαρά.

## Χωρική δομή - Οικιστικό δίκτυο - Κέντρα<sup>2</sup>

### 1 . Σ τ ό χ ο ι

Η γενικότερη διατύπωση των προτάσεων για το “Στρατηγικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης της Μητροπολιτικής Περιφέρειας της Πρωτεύουσας” (ΜΠΠ) σπινρίζεται σε ένα πλέγμα τεσσάρων **στρατηγικών στόχων**, από τους οποίους απορρέουν γενικοί και ειδικοί στόχοι για τους διάφορους τομείς και πεδία ερεύνης, που είναι οι ακόλουθοι:

- Οικονομική ανάπτυξη με αύξηση της ανταγωνιστικότητας. Διεύρυνση - ανάδειξη του ρόλου της περιφέρειας Αττικής στο διεθνές δίκτυο μητροπολιτικών περιοχών. Επιλεκτική ποιοτική αναβάθμιση του εθνικού ρόλου της ΜΠΠ
- Βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Βελτίωση της ποιότητας ζωής. Προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Σταθεροποίηση του πληθυσμού της ΜΠΠ. Κοινωνική ανάπτυξη. Κοινωνική συνοχή.
- Ισόρροπη αστική ανάπτυξη σε όλα τα επίπεδα γεωγραφικών ενοτήτων. Στρατηγικός σχεδιασμός. Αναδιάρθρωση διοικητικών δομών. Μητροπολιτική διακυβέρνηση.

Στο πλαίσιο των στρατηγικών αυτών στόχων διατυπώθηκαν επομένως και οι γενικοί στόχοι και η εξειδίκευση τους σε ειδικούς για την χωρική δομή και το οικιστικό δίκτυο της Μητροπολιτικής Περιφέρειας της Πρωτεύουσας (Μ.Π.Π) ως ακολούθως:

#### Γενικοί στόχοι<sup>3</sup>

- Η ένταξη τόσο του αστικού (συνεκτικού) τμήματος της ΜΠΠ, όσο και των περιφερειακών και των εξωαστικών τμημάτων της ΜΠΠ σε ένα ενιαίο αναπτυξιακό - κοινωνικό - λειτουργικό σχήμα με ελεγχόμενη κατανομή των χρήσεων γης.
- Η συγκρότηση των αστικών, των περιφερειακών και των εξωαστικών περιοχών της ΜΠΠ σε χωρικές ενότητες διαφόρων επιπέδων με αντίστοιχα δίκτυα κέντρων, στην κατεύθυνση της πολυκεντρικότητας/αποκέντρωσης στο εσωτερικό της ΜΠΠ.
- Η εξασφάλιση ίσων ευκαιριών σε όλες τις χωρικές ενότητες της ΜΠΠ όσον αφορά την ανάπτυξη και την πρόσβαση σε τεχνικές και κοινωνικές εξυπηρετήσεις και υποδομές.
- Η αντιστοίχιση των χωρικών ενοτήτων με διοικητικές ενότητες. Η προώθηση πολιτικό - διοικητικών σχέσεων μεταξύ των χωρικών ενοτήτων της ΜΠΠ που να μεγιστοποιούν την κοινωνική συνοχή, να βελτιώνουν την ποιότητα ζωής και να προωθούν τη συμμετοχή των πολιτών στις αποφάσεις.
- Η ανάσχεση της εξάπλωσης του οικιστικού ιστού στην Αττική, ώστε να

εξασφαλίζονται, εκτός των άλλων, η συνεκτικότητα των οικιστικών αναπτύξεων και η προστασία του εξωαστικού υπαίθρου χώρου.

Οι παραπάνω στόχοι θα πρέπει να συνεκτιμηθούν με ορισμένες διαπιστώσεις που αφορούν στο σύνολο της ΜΠΠ και που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα, την χωρική δομή και το οικιστικό δίκτυο, όπως:

- Η αναμενόμενη σχετική σταθεροποίηση ή η περιορισμένη αύξησή του πληθυσμού μέχρι το 2015.
- Η ιδιαίτερα μεγάλη έκταση της Περιφέρειας που καταλαμβάνεται από την νόμιμη αστική ανάπτυξη (εγκεκριμένα ή υπό έγκριση Γ.Π.Σ., εντός Ζ.Ο.Ε ή υπό ένταξη σε Ζ.Ο.Ε περιοχές Β' κατοικίας ή περιοχές άλλων αστικών χρήσεων, νόμιμη εκτός σχεδίου δόμηση).
- Η δεδομένη χωρική ανάπτυξη των κεντρικών λειτουργιών υπερτοπικού χαρακτήρα, όπως έχει διαμορφωθεί, αλλά και ειδικότερα των λειτουργιών που αποστίνονται στη εξυπηρέτηση του πληθυσμού (κυρίως εμπόριο, εκπαίδευση, υπηρεσίες),
- Η δεδομένη τάση συρρίκνωσης των ελεύθερων και πρασίνων χώρων τόσο εντός των αστικών περιοχών, όσο και στον έξωαστικό χώρο,
- Η δεδομένη χωρική ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων του δευτερογενούς κυρίως τομέα στον αστικό και στον εξωαστικό χώρο και η συνακόλουθη συρρίκνωση του γεωργικού τομέα,

## 2 . Κ α τ ε υ θ ύ ν σ ε ι ς - Π ρ ο τ ά σ ε ι ς

Σε σχέση με τους προηγούμενους στόχους και τις διαπιστώσεις διατυπώνονται γενικές κατευθύνσεις και προτάσεις για την χωρική ανάπτυξη και τη χωρική δομή της ΜΠΠ, που αφορούν σε δύο ενότητες. Η πρώτη ενότητα (Α) αναφέρεται στην συνολική χωρική δομή της Περιφέρειας με τη συγκρότηση αξόνων και πόλων ανάπτυξης και η δεύτερη (Β) στην εσωτερική οργάνωση του χώρου της Περιφέρειας με την συγκρότηση χωρικών ενότητων και αντίστοιχων πλεγμάτων κέντρων – δραστηριοτήτων.

### 2.Α. Χωρική δομή περιφέρειας – Αξονες και πόλοι ανάπτυξης

#### 2.Α.1 Διαπιστώσεις - Κατευθύνσεις

Η παραδοσιακή Χωρική Δομή της Αττικής χαρακτηριζόταν μέχρι την προηγούμενη εικοσαετία από το Βόρειο και το Δυτικό Άξονα της Περιφέρειας οι οποίοι ακολουθούσαν τον οδικό και σιδηροδρομικό ΠΑΘΕ και εντάσσονταν στον αντίστοιχο Κεντρικό Αναπτυξιακό Άξονα της Χώρας τον γνωστό ως S (Πάτρα, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη). Ο άξονας αυτός διερχόταν από τους δύο βασικούς αστικούς πόλους – κέντρα, της Αθήνας και του Πειραιά.

Σήμερα ισχυροί χωρικοί μετασχηματισμοί βρίσκονται σε εξέλιξη ως αντανάκλαση των νέων πραγματοποιηθέντων και των προγραμματιζόμενων μεγάλων έργων υποδομής αστικών και υπεραστικών μεταφορών (Αττική Οδός, Νέος Οδικός και Σιδηροδρομικός ΠΑΘΕ, Διεθνής Αερολιμένας Σπάτων, επέκταση λιμένα Πειραιά στο Ν. Ικόνιο και σύνδεσή του με το υπεραστικό σιδηροδρομικό δίκτυο, Προαστιακός Σιδηρόδρομος, νέοι συγκοινωνιακοί κόμβοι /ΣΚΑ Αχαρνών, Εμπορευματικός Σταθμός και Σταθμός Διαλογής του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο, Επέκταση του Αστικού Σιδηροδρόμου, δίκτυο τραμ, νέος αυτοκινητόδρομος Ελευσίνας – Θήβας - Υλίκης κ.λπ.), σε συνδυασμό με την ανάπτυξη νέων δυναμικών περιφερειακών κέντρων καθώς και των εγκαταστάσεων για τους ολυμπιακούς αγώνες, με αποτέλεσμα να διαφοροποιούνται αισθητά τα δεδομένα της χωρικής δομής της Αττικής.

Οι μετασχηματισμοί αυτοί έρχονται να διαφοροποιήσουν τους μέχρι σήμερα βασικούς άξονες και πόλους ανάπτυξης της Περιφέρειας ενθαρρύνοντας μια πλέον πολυκεντρική και ισόρροπη χωρική οργάνωση στο σύνολο της έκτασής της.

Ειδικότερα, δημιουργούνται ένας νέος Αναπτυξιακός Άξονας Ανατολής – Δύσης που διασυνδέει τον αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος με το σύνολο του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου, και την δυτική Αττική. Επιπλέον δημιουργούνται συμπληρωματικά και άλλοι εθνικής και διαπεριφερειακής σημασίας Κύριοι Άξονες, αλλά και δευτερεύοντες με ενδοπεριφερειακή σημασία. Οι άξονες αυτοί διαπερνούν νέους υπό διαμόρφωση πόλους ανάπτυξης.

Το σύνολο των Αξόνων και Πόλων Ανάπτυξης ήδη αποκτά διακεκριμένα χαρακτηριστικά χωρικής εξειδίκευσης, τάση η οποία και είναι επιθυμητό να αναπτυχθεί παραπέρα, ως δυναμικό στοιχείο που θα αναβαθμίσει τη χωρική ολοκλήρωση στο εσωτερικό της Περιφέρειας, αναμένεται δε να επαυξήσει και το διεθνές της ρόλο.

Κύρια κατεύθυνση για την νέα χωρική δομή αποτελεί η Χωρική Οργάνωση και Συγκρότηση ολοκληρωμένου πλέγματος αξόνων ανάπτυξης, πόλων και ζωνών παραγωγής με στρατηγικό χαρακτήρα και διεθνή, εθνικό και περιφερειακό προσανατολισμό στο σύνολο της έκτασης της Αττικής, αξιοποιώντας τις ευκαιρίες που διανοίγονται από τη χωρική αναδιάρθρωση και τις τάσεις που δημιουργούνται.

Επιδιώκεται η μεταβολή της χωρικής δομής στην κατεύθυνση της πολυκεντρικής και ισόρροπης οργάνωσης, με την προώθηση νέων αξόνων και πόλων ανάπτυξης κυρίως στην δυτική, βόρεια και ανατολική πλευρά της μητροπολιτικής περιφέρειας και με την υλοποίηση νέων συγκοινωνιακών αξόνων ή βελτίωση της ικανότητας υφισταμένων, καθώς και με την οργάνωση του αστικού μεταφορικού συστήματος (Μετρό, προαστιακό τρένο, τραμ, γραμμές κορμού λεωφορείων, κλπ.) που θα υποστηρίξει την κυρίαρχη Χωρική Δομή των Αξόνων και Πόλων Ανάπτυξης.

## 2.A.2 Προτάσεις

Στο παραπάνω πλαίσιο, το πλέγμα κύριων και δευτερευόντων αξόνων, πόλων και ζωνών ανάπτυξης της ΜΠΠ περιλαμβάνει (βλ. Χάρτη):

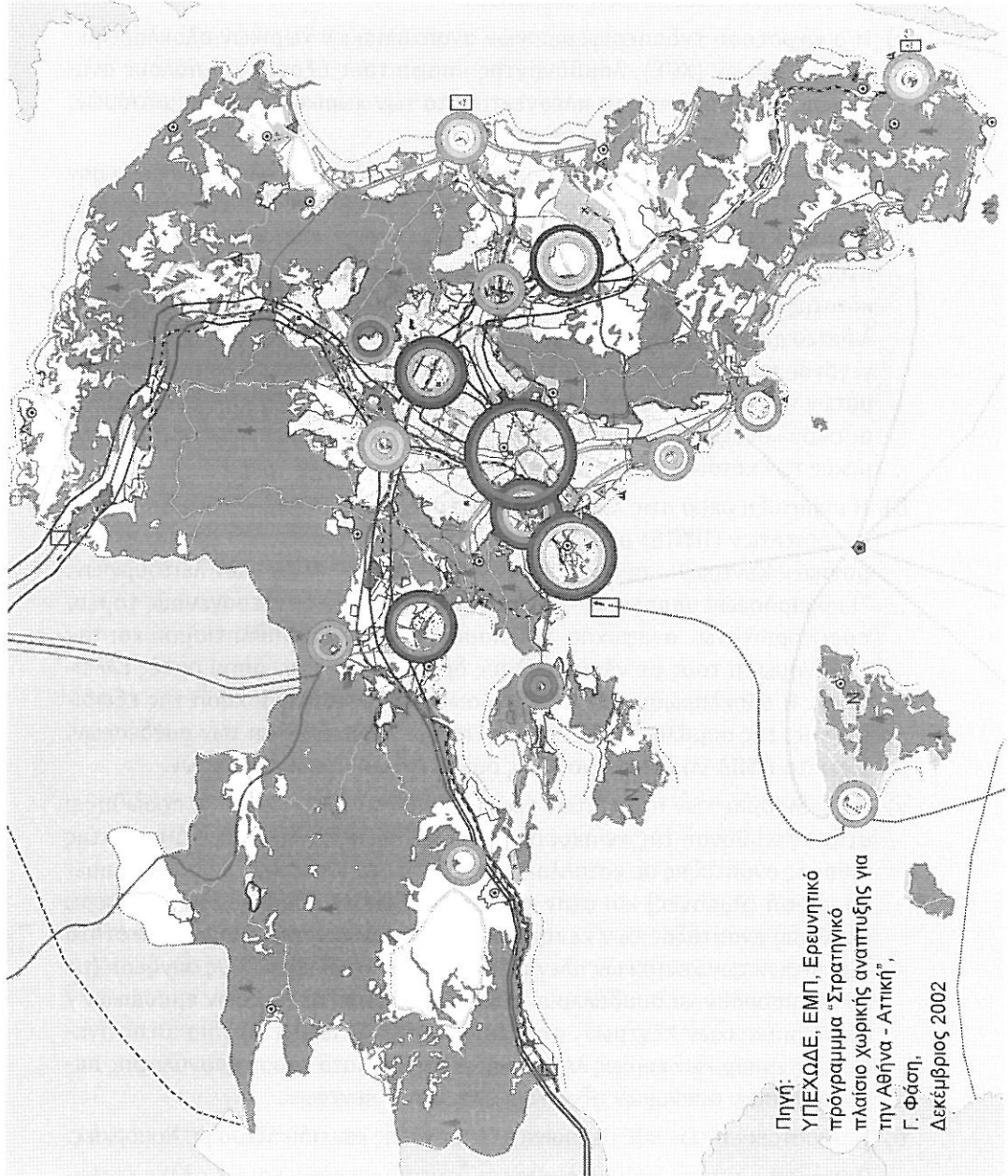
### 2.A.2.1. Άξονες Ανάπτυξης

- α) Τρεις κύριους άξονες Ανάπτυξης διεθνούς, εθνικής και διαπεριφερειακής εμβέλειας, που διαπερνούν και συντίθενται με τους κύριους πόλους ανάπτυξης και τις περιοχές συγκέντρωσης πολυδιάστατων πλεγμάτων κεντρικών λειτουργιών, παραγωγικών δραστηριοτήτων και αξόνων και κόμβων μεταφορών. Πρόκειται για:
- Έναν άξονα που αναπτύσσεται από νότο προς βορειοδυτικά περί τον Οδικό και Σιδηροδρομικό ΠΑΘΕ: Πειραιάς, Ελαιώνας, Κεντρική Περιοχή Αθήνας, Ευρύτερη Περιοχή Συγκοινωνιακού Κέντρου Αχαρνών, Κηφισιά, προς Β. Αττική, Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα.
  - Ένα κεντρικό άξονα του Λεκανοπεδίου που αναπτύσσεται από το λιμάνι και το κέντρο του Πειραιά προς την κεντρική περιοχή Αθήνας και διακλαδίζεται, αφενός προς τις γραμμικές συγκεντρώσεις κεντρικών λειτουργιών παρά τη λεωφόρο Κηφισίας, μέχρι τον πόλο ανάπτυξης στο Μαρούσι παρά την Αττική Οδό και αφετέρου προς τις γραμμικές συγκεντρώσεις κεντρικών λειτουργιών παρά τη λεωφόρο Μεσογείων και φθάνει μέχρι τον Σταυρό - Παλλήνη.
  - Έναν άξονα που αναπτύσσεται με κατεύθυνση Ανατολή - Δύση, κατά μήκος της Αττικής Οδού και το δυτικό σκέλος του οδικού και σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ: Αερολιμένας Σπάτων, εθνικός - διαπεριφερειακός πόλος ανάπτυξης στα Μεσόγεια, εθνικοί - διαπεριφερειακοί - ενδοπεριφερειακοί πόλοι ανάπτυξης στο Σταυρό - Παλλήνη, Μαρούσι, Αχαρνές, Εμπορευματικός Σταθμός και Σταθμός Διαλογής ΟΣΕ, Βόρειο Θριάσιο, Ελευσίνα, Μέγαρα, προς Πάτρα - ΕΕ.
- β) Τρεις εθνικούς διαπεριφερειακούς Άξονες Ανάπτυξης, που επίσης συντίθενται με πόλους ανάπτυξης και υπερτοπικά πλέγματα δραστηριοτήτων. Πρόκειται για τους:
- Παρακαμπτήριο άξονα Ελευσίνας - Οινοφύτων - Χαλκίδας - Κύμης (νέος προτεινόμενος οδικός άξονας θριασίου - Οινοφύτων ως τμήμα του άξονα αυτού).
  - Παρακαμπτήριο άξονα θριασίου - Θήβας - Λιβαδειάς.
  - Θαλάσσιο άξονα σύνδεσης με τις Κυκλάδες και γενικότερα τα νησιά του Αιγαίου.
- γ) Δευτερεύοντες άξονες ανάπτυξης ενδοπεριφερειακής εμβέλειας που συντίθενται με μικρότερους πόλους ανάπτυξης και ειδικά πλέγματα δραστηριοτήτων. Πρόκειται για άξονες ενδοαστικών ή εξωαστικών κατά μήκος κύριων οδικών αξόνων ή παραλιακών περιοχών του Σαρωνικού και Ευβοϊκού.

### 2.Α.2.2. Πόλοι Ανάπτυξης

Οι πόλοι ανάπτυξης, που περιλαμβάνουν πλέγματα υπερτοπικών δραστηριοτήτων, είτε πλήρη σύνθετα, είτε εξειδικευμένα και συντίθενται με τους άξονες ανάπτυξης, αποτελούνται από:

- α) Πόλους διεθνούς, εθνικής και διαπεριφερειακής εμβέλειας. Πρόκειται για:
- Το Κέντρο Μητροπολιτικών Δραστηριοτήτων της Αθήνας, με σύνθετες δραστηριότητες ολοκληρωμένου χαρακτήρα.
  - Το λιμάνι και την κεντρική περιοχή του Πειραιά με σύνθετες δραστηριότητες ολοκληρωμένου χαρακτήρα και ιδιαίτερη έμφαση στις μεταφορές.
  - Την Ευρύτερη Περιοχή Αερολιμένα Σπάτων, με εξειδίκευση στις επιχειρήσεις και στις μεταφορές.
- β) Πόλους εθνικής, διαπεριφερειακής εμβέλειας
- Στον Ελαιώνα, με σύνθετες δραστηριότητες ολοκληρωμένου χαρακτήρα και έμφαση στη βιομηχανία, το χονδρεμπόριο, τις επιχειρήσεις, αλλά και το μητροπολιτικό πράσινο.
  - Στο Μαρούσι, με εξειδίκευση στις επιχειρήσεις και σε σύνθετες δραστηριότητες,
  - Στην Ελευσίνα, με εξειδίκευση στη βιομηχανία και στις επιχειρήσεις.
- γ) Πόλους ενδοπεριφερειακής εμβέλειας
- Στις Αχαρνές από την Εθνική Οδό, μέχρι το Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών, με έμφαση στη βιομηχανία, στις μεταφορές και στις επιχειρήσεις,
  - Στην Κηφισιά, με έμφαση στις επιχειρήσεις, τα γραφεία και τον πολιτισμό.
  - Στο Σταυρό – Παλλήνη, με εξειδίκευση στις επιχειρήσεις,
  - Στη Ραφήνα, με εξειδίκευση στις μεταφορές και τον τουρισμό, πολιτισμό, Β κατοικία, αναψυχή.
  - Στο Λαύριο με εξειδίκευση στις μεταφορές και τον τουρισμό, πολιτισμό, Β κατοικία, αναψυχή,
  - Στο Βόρειο Θριάσιο, παρά την Αττική Οδό και τον νέο προτεινόμενο οδικό άξονα Ελευσίνας Οινοφύτων, με εξειδίκευση στις επιχειρήσεις,
  - Στα Μέγαρα, παρά την Αττική Οδό και τη νέα γραμμή του υπεραστικού τρένου, με εξειδίκευση στις επιχειρήσεις.
  - Στη Γλυφάδα – Ελληνικό, με εξειδίκευση στις επιχειρήσεις και τον τουρισμό, πολιτισμό, αναψυχή, αθλητισμό, καθώς και στο μητροπολιτικό πράσινο,
  - Στη Βουλιαγμένη, με εξειδίκευση στον τουρισμό, πολιτισμό, αναψυχή.
- δ) Πόλους νομαρχιακής εμβέλειας:
- Στη Σαλαμίνα, με σύνθετες δραστηριότητες και εξειδίκευση στη βιομηχανία,
  - Στην Αίγινα. Ενδοπεριφερειακός – νομαρχιακός πόλος ανάπτυξης στην Αίγινα, τον Πόρο, την Ύδρα και τις Σπέτσες με εξειδίκευση στον τουρισμό, πολιτισμό και αναψυχή.





## 2.Β. Χωρικές ενότητες - Οικιστικό δίκτυο – Κέντρα

### 2.Β.1. Διαπιστώσεις – Κατευθύνσεις

Προκειμένου να επιτευχθεί η ενδοπεριφερειακή σύγκλιση και ισορροπία, η πολυκεντρική χωρική οργάνωση και διαφοροποίηση στο εσωτερικό της ΜΠΠ, κύριες κατευθύνσεις αποτελούν

- α) Η συγκρότηση ενδοπεριφερειακών αναπτυξιακών χωρικών ολοκληρωμένων ενότητων (ΧΟΕ), λαμβάνοντας υπόψη τους άξονες και πόλους ανάπτυξης, αξιοποιώντας τα πλεονεκτήματα των χωρικών μετασχηματισμών, ως υποσύνολου της Περιφέρειας.

Οι χωρικές αυτές ενότητες θα μπορούν στο μέλλον να ολοκληρωθούν σαν σύνολα (χωρικές ολοκληρωμένες ενότητες / Χ.Ο.Ε) με βάση τα αστικά πλέγματα που έχουν διαμορφωθεί ή διαμορφώνονται. Επίσης επιδιώκεται η ανάπτυξη των κεντρικών τους λειτουργιών, στην κατεύθυνση της πολυκεντρικότητας στο εσωτερικό της ΜΠΠ. Οι ΧΟΕ θα πρέπει να είναι ετερογενείς, πολυλειτουργικές και να περιέχουν αστικό αλλά και έξω-αστικό υπαίθριο χώρο, γεγονός που θα έχει σαν αποτέλεσμα την ορθολογικότερη λειτουργία τμημάτων του αστικού χώρου, την ανάπτυξη λειτουργικότερων σχέσεων μεταξύ αστικού και έξωαστικού χώρου, την μείωση των μετακινήσεων μεγάλης κλίμακας των κατοίκων με θετικές επιδράσεις στο κυκλοφοριακό.

- β) Η ανάπτυξη μέσα στις Χ.Ο.Ε πολυδιάστατων υπερτοπικών πλεγμάτων δραστηριοτήτων (ΠΥΠΔ) με βάση την υπάρχουσα διάθρωση “κλασικών” πυρηνικών Κέντρων – πόλων, αξόνων “κλασικών” κεντρικών λειτουργιών, “επιχειρήσεων υπηρεσιών”, δραστηριοτήτων του δευτερογενούς τομέα, δραστηριοτήτων αναψυχής, τουρισμού, πολιτισμού, αθλητισμού και την ενδυνάμωση τους με νέους πόλους δραστηριοτήτων, όπου αυτές ελλείπουν. Η ολοκλήρωση των ΠΥΠΔ προωθείται με την ενίσχυση της εξειδίκευσης, της συμπληρωματικότητας, των συνεργασιών και των συνδέσεων, ώστε τα ΠΥΠΔ να λειτουργούν ως σύνολα εξειδικευμένων μερών.
- γ) Ο σχεδιασμός των πλεγμάτων των Κέντρων που θα πρέπει να προωθηθεί στην κατεύθυνση της ενίσχυσης των πυρηνικών Κέντρων των Δήμων, της πιθανής ανάπτυξης σε κατάλληλες περιοχές νέων κέντρων με συγκροτημένη μορφή (πυρήνες) και στην κατεύθυνση της αποθάρρυνσης περαιτέρω αξονικής ανάπτυξης των κεντρικών λειτουργιών. Η συμπληρωματικότητα των μερών των κεντρικών πλεγμάτων (ΠΥΠΔ) και η καλή τους σύνδεση (με ΜΜΜ) μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη πληρέστερων εμπορικών / επιχειρηματικών Κέντρων, στην αποφυγή (ή μείωση) της διάχυτης ανάπτυξης εμπορικών κυρίως λειτουργιών και της κατά κόρον επανάληψης πανομοιοτύπων αδύναμων αξονικών εμπορικών κέντρων.
- δ) Η αντιστοίχιση των ΧΟΕ με διοικητικές μονάδες και ειδικότερα με Νομαρχίες. Οι παραπάνω κατευθύνσεις συσχετίζονται ασφαλώς και με άλλες κατευ-

θύνσεις που έχουν διατυπωθεί για τον διεθνή και εθνικό ρόλο της Πρωτεύουσας, την εφαρμογή του σχεδιασμού και ειδικότερα το σχεδιασμό των χρήσεων γης, την βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της, τον έλεγχο της αστικής ανάπτυξης, την προστασία – ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς, τις μεταφορές, την κυκλοφορία και τα λοιπά δίκτυα υποδομών. Οι κατευθύνσεις για τους τομείς αυτούς δεν παρουσιάζονται στο κείμενο αυτό.

Η ενδοπεριφερειακή χωρική οργάνωση της περιφέρειας σε χωρικές ενότητες με αντίστοιχα κέντρα, σύμφωνα με τους στόχους και τις κατευθύνσεις γίνεται με προτάσεις για τη συγκρότηση “Χωρικών ολοκληρωμένων ενότητων” (ΧΟΕ), μέσα στις οποίες αναπτύσσονται “Πολυδιάστατα Υπερτοπικά Πλέγματα Δραστηριοτήτων” (ΠΥΠΔ). Ο Προσδιορισμός των ΧΟΕ και των ΠΥΠΔ βασίζεται στην εξέλιξη των “οικισμών” της περιφέρειας και των αντίστοιχων “κέντρων” τους, στην διαμορφούμενη δυναμική εξέλιξή τους, καθώς και στην προτεινόμενη χωρική δομή της Περιφέρειας με την ανάπτυξη αξόνων και πόλων ανάπτυξης.

### 2.Β.1.1. Οι “οικισμοί”

Η έννοια και μονάδα “οικισμός”, που συνήθως χρησιμοποιείται, δηλ. το “αστικό σύνολο” που υπάγεται σε κάθε Δήμο ή Κοινότητα της Περιφέρειας, είναι στην προκειμένη περίπτωση εντελώς συμβατικός.

Σήμερα, το αστικό συγκρότημα της Αθήνας καταλαμβάνει το σύνολο της έκτασης του Λεκανοπεδίου και ως εκ τούτου μπορούμε να το θεωρήσουμε σαν μια ενιαία οικιστική μονάδα, σαν ένα “οικισμό με εσωτερικές υποδιαιρέσεις και διαφοροποιήσεις”. Επιπλέον, στις περιοχές όπου το Λεκανοπέδιο των Αθηνών ενώνεται με τους γειτονικούς πεδινούς γεωγραφικούς χώρους, (ανάμεσα στους ορεινούς όγκους του Αιγάλεω, της Πάρνηθας, της Πεντέλης και του Υμηττού και ανάμεσα σ’ αυτούς και την θάλασσα), διαμορφώνονται οικιστικές αναπτύξεις σε συνέχεια με αυτές του Λεκανοπεδίου.

Στα δύο άλλα Λεκανοπέδια της Αττικής, των Μεσογείων και του Θριασίου, παρατηρούνται ανάλογα φαινόμενα σε μικρότερη όμως κλίμακα. Στο Θριάσιο οι παλαιότεροι 4 οικισμοί συνδέθηκαν μεταξύ τους σε ενιαίο σχεδόν αστικό συγκρότημα, μέσω κυρίως ζωνών παραγωγικών δραστηριοτήτων και πολύ λιγότερο μέσω της καθ’ αυτό οικιστικής ανάπτυξης που περιλαμβάνει κατοικία.

Στα Μεσόγεια δημιουργούνται ευρύτερα ενιαία αστικά συγκροτήματα κατά μήκος των Νότιων υπωρειών της Πεντέλης, των Ανατολικών του Υμηττού καθώς και κατά μήκος της παραλίας. Δεν έχουν παύσει όμως να υπάρχουν οικισμοί κλασσικοί περιβαλλόμενοι από αγροτική γη.

Στην Μεγαρίδα, την Β. Αττική την Λαυρεωτική και τα Νησιά οι οικισμοί έχουν ως επί το πλείστον τον κλασσικό χαρακτήρα του οριοθετημένου οικισμού,

ενώ οι αναπτύξεις των περιοχών παραθεριστικής κατοικίας κατά μήκος των ακτών δημιουργούν ιδιόμορφες αστικές αναπτύξεις, που αντιμετωπίζονται εν γένει μαζί με τους οικισμούς στους οποίους διοικητικά υπάγονται.

Συμπερασματικά, το σύνολο του Λεκανοπεδίου (Πολεοδομικό Συγκρότημα) με την Σαλαμίνα, αποτελεί ένα ενιαίο λειτουργικά και χωρικά οικιστικό σύνολο, που μπορεί όμως να υποδιαιρεθεί για λόγους λειτουργικούς της πόλης, ενώ μεγάλες χωρικές λειτουργικές ενότητες αποτελούν επίσης οι περιοχές α) Θριασίου – Μεγαρίδας, β) Β. Πάρνηθας – Β. Πεντέλης, γ) Μεσογείων – Λαυρεωτικής.

Στα όρια αυτά όμως, όπως περιγράφηκαν, δεν ανταποκρίνονται σήμερα, ούτε τα όρια των Νομών, ούτε τα στατιστικά όρια του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, με συνέπεια και τα δύο αυτά όρια να πρέπει να αναπροσδιορισθούν.

### 2.Β.1.2. Τα “Κέντρα”

Ανάλογα χαρακτηριστικά ισχύουν και για την διάρθρωση των “Κέντρων” της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας.

Η πρωτεύουσα – σαν ενιαίο Κέντρο με πολυσύνθετες υπερτοπικές δραστηριότητες αποτελεί το σημαντικότερο Κέντρο της χώρας που ταυτόχρονα συγκεντρώνει τις πιο πολυποίκιλες και τις πιο εξειδικευμένες κεντρικές λειτουργίες που συχνά έχουν εθνική (και ορισμένες διεθνή) ακτινοβολία.

Το ενιαίο πολυσύνθετο αυτό Κέντρο της πρωτεύουσας διαμορφώθηκε στην σύγχρονη μορφή του – ύστερα από τις εξελίξεις του σε διάφορες ιστορικές περιόδους – σαν ένα σχεδόν συνεχές στο χώρο, που καταλαμβάνει μεγάλα τμήματα του Λεκανοπεδίου.

Σήμερα η ανάπτυξη στο χώρο των Υπερτοπικών Λειτουργιών έχει σαν αποτέλεσμα την διαμόρφωση ενός σχεδόν ενιαίου Πλέγματος Κεντρικών Υπερτοπικών Λειτουργιών που αποτελείται από ισχυρότερους ή ασθενέστερους “κόμβους/πυρήνες” και από “διαδρόμους/κανάλια” σύνδεσης, που επίσης εμφανίζονται ισχυρότερα ή ασθενέστερα. Οι ισχυρότερες συνδέσεις διαμορφώνουν υπό-πλέγματα ενώ οι ασθενέστερες διαχωρίζουν τα υπό-πλέγματα μεταξύ τους.

Οι εντονότερες συγκεντρώσεις σε κόμβους και πυρήνες αντιστοιχούν στα πολεοδομικά Κέντρα της Αθήνας και ύστερα του Πειραιά, ακολουθούν δε τα κέντρα του Μαρουσίου και των λοιπών μεγαλύτερων Δήμων (Χαλάνδρι, Αγ. Παρασκευή, Κηφισιά, Ν.Ιωνία, Αχαρνές, Περιστέρι, Αιγάλεω, Νίκαια, Καλλιθέα, Γλυφάδα) και κατόπιν των μικρότερων Δήμων.

Οι “διάδρομοι/κανάλια”, με εξ’ ίσου σημαντικές υπερτοπικές λειτουργίες, αναπτύσσονται εν γένει παράλληλα ή κατά μήκος των σημαντικότερων οδικών κυκλοφοριακών αξόνων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος.

Στην ίδια λογική χωρικής οργάνωσης υπό μορφή πλέγματος έχει διαμορφωθεί και το Μητροπολιτικό Κέντρο του Δήμου της Αθήνας, του οποίου το συμπαγές πυρηνικό Κέντρο, επεκτείνεται προς τα άκρα του Δήμου, παράλληλα με τους κύριους οδικούς άξονες και δια μέσου των πυρηνικής μορφής κέντρων των σημαντικότερων συνοικιών, μέχρι να συναντήσει τις αντίστοιχες απολήξεις των Κέντρων των γειτονικών Δήμων.

Παρόλο που το Ρ.Σ.Α από το 1985 προώθησε με τις κατευθύνσεις του, και τα Γ.Π.Σ που ακολούθησαν τις κατευθύνσεις αυτές, πρότειναν με τις αντίστοιχες χρήσεις γης (πολεοδομικά Κέντρα), την ανάπτυξη πυρηνικών πολεοδομικών Κέντρων ανά Δήμο, η πραγματική εξέλιξη των Κέντρων δεν ακολούθησε την μορφή αυτή.

Λαμβάνοντας υπόψη τις δικτυώσεις αυτές των κέντρων και θεωρώντας τα ισχυρά συνεχόμενα στο χώρο, σε όμορους Δήμους, κέντρα ως ενιαία μονάδα, διαπιστώνονται έξι κατηγορίες κέντρων (μητροπολιτικά κέντρα έως τοπικά κέντρα) με βάση το μέγεθος των δραστηριοτήτων τους και την κατανομή των λειτουργιών μητροπολιτικού και υπερτοπικού χαρακτήρα και άρα με την ακτινοβολία τους. Σε σχέση με την κατανομή των υπερτοπικών λειτουργιών επισημαίνονται ειδικότερα:

- Η εμφάνιση των σημαντικότερων συγκεντρώσεων υπερτοπικών λειτουργιών στον άξονα Β.Α – Ν.Δ, Κηφισίας – Αθήνα – Ελαιώνας – Πειραιάς.
- Περιοχές έντονης συμπύκνωσης υπερτοπικών λειτουργιών εμφανίζονται στα ιστορικά κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά και στους μικρότερους πυρηνές παραδοσιακών συνοικιών.
- Η γραμμική μορφή επεκτάσεων των μητροπολιτικών και υπερτοπικών λειτουργιών στις κύριες οδικές αρτηρίες του Λεκανοπεδίου, που συνδέονται ακτινικά με το κέντρο της Αθήνας.
- Οι τάσεις περαιτέρω ανάπτυξής τους στις προεκτάσεις των υπεραστικών οδικών αξόνων και κυρίως της εθνικής οδού Αθηνών-Λαμίας και Μεσογείων - Μαραθώνος.
- Η εκτατική σημασία, σε συνδυασμό με την κεντροβαρική θέση του Ελαιώνα μέσα στο Λεκανοπέδιο.
- Η έλλειψη στο εκτός του Λεκανοπεδίου τμήμα της Περιφέρειας κέντρου που να ανήκει στις τέσσερις ανώτερες κατηγορίες.

## **2.Β.2. Προτάσεις για τη διαμόρφωση Χωρικών Ολοκληρωμένων Ενοτήτων (ΧΟΕ) και Πολυδιάστατων Υπερτοπικών Πλεγμάτων Δραστηριοτήτων (ΤΥΠΔ)**

### **2.Β.2.1. ΧΟΕ**

Η πρόταση για την διαμόρφωση των ΧΟΕ προκύπτει με βάση τις προηγούμενες κατευθύνσεις και διαπιστώσεις και περιλαμβάνει:

- 1) Στην Δυτική Αττική μια ΧΟΕ (Β) με Δυτικό όριο, το όριο της Αττικής και ανατολικό το Αιγάλεω.
- 2) Στην Βόρεια Αττική μια ΧΟΕ (Γ) με Ανατολικό όριο την Πεντέλη και τις απολήξεις της και Δυτικό το όριο της Αττικής.
- 3) Στην Ανατολική Αττική μια ΧΟΕ (Δ) με όρια Β-ΒΔ-Δ την Πεντέλη και τον Υμηττό και τις απολήξεις τους.
- 4) Στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας όπου υπάρχει μια υπερμεγέθης ενότητα (Α), προτείνεται η υποδιαίρεση σε 5 επιμέρους ΧΟΕ.

Ασφαλώς στην περίπτωση του Λεκανοπέδιου, όπως και στα όριά του, ο διαχωρισμός της μιας από την άλλη ΧΟΕ δεν είναι εύκολος ούτε απλός. Το συνεχές του αστικού ιστού και των κεντρικών λειτουργιών δεν επιτρέπει τον αδιαμφισβήτητο διαχωρισμό σε ΧΟΕ. Η δυναμική η οποία έχει δημιουργηθεί και φαίνεται να εξελίσσεται στο μέλλον, για την συγκρότηση των οικιστικών πλεγμάτων και των δικτύων κέντρων, έχει κυρίως ληφθεί υπόψη για την συγκεκριμενοποίηση της πρότασης για τη διαμόρφωση των Χ.Ο.Ε και των δικτύων – υποδικτύων που τις συγκροτούν.

Έτσι το Λεκανοπέδιο της Αθήνας διαχωρίζεται σε 5 ΧΟΕ, τα εσωτερικά όρια των οποίων είναι τα πλέον πιθανά, όχι όμως και αδιαμφισβήτητα.

Συνολικά ο αριθμός των προτεινομένων ΧΟΕ στην Περιφέρεια της Αττικής είναι 8, από τις οποίες 5 στο Λεκανοπέδιο και 3 στο υπόλοιπο Αττικής. Οι 8 αυτές ΧΟΕ μπορεί να αποτελέσουν τις νέες Νομαρχίες της Περιφέρειας. Ο αριθμός αυτός πλησιάζει περισσότερο τον αριθμό των υφισταμένων σήμερα 4 Νομαρχιών, έτσι ώστε να είναι ευκολότερη η μετάβαση από τις 4 στις 8 Νομαρχίες.

### 2.Β.2.2. ΠΥΠΔ

Μέσα στις ΧΟΕ και σε σχέση με τους πόλους ανάπτυξης και τις ειδικεύσεις τους, αναπτύσσονται Πολυδιάστατα Υπερτοπικά Πλέγματα Δραστηριοτήτων (ΠΥΠΔ). Σε κάθε ΧΟΕ δημιουργούνται 2-5 ΠΥΠΔ που αντιστοιχούν σε ίσο αριθμό υποενοτήτων (υπο – ΧΟΕ).

τα ΠΥΠΔ αποτελούνται από:

- α. υπερτοπικά πολεοδομικά κέντρα, πολυλειτουργικά, με ανεπτυγμένες δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα, που ασκούν την επιρροή τους στο σύνολο της χωρικής ενότητας και οπωσδήποτε δια-δημοτικής εμβέλειας.
- β. πολεοδομικά δημοτικά κέντρα, πολυλειτουργικά, που ασκούν επιρροή σε ένα-δυο Δήμους.
- γ. κέντρα συνοικιών-γειτονιών με περιορισμένη επιρροή με λειτουργίες κυρίως συνυφασμένες με την εξυπηρέτηση των κατοίκων.
- δ. μεγάλης κλίμακας εγκαταστάσεις αναψυχής, πολιτισμού, ελευθέρων χώρων – πρασίνου - αθλητισμού.

ε. μεγάλης κλίμακας εγκαταστάσεις παραγωγικών δραστηριοτήτων, όπως επιχειρηματικών κέντρων, τεχνολογικών πάρκων, πάρκων Βιομηχανίας -χονδρεμπορίου - εκθέσεων, κλπ.

στ. μεγάλης κλίμακας εγκαταστάσεις κοινωνικού εξοπλισμού.

Στην πρόταση για την ανάπτυξη των Π.Υ.Π.Δ. επισημαίνεται ειδικότερα ότι:

1. Η κεντρική περιοχή της Αθήνας, εξακολουθεί να παίζει τον ρόλο του σημαντικότερου Μητροπολιτικού Κέντρου της Πρωτεύουσας, με πολυσύνθετο χαρακτήρα και αποτελεί τα ισχυρότερο ΠΥΠΔ.
2. Το Κέντρο του Πειραιά εξακολουθεί να παίζει το ρόλο του αμέσως μετά σημαντικότερου Μητροπολιτικού Κέντρου, πολυσύνθετου επίσης χαρακτήρα, αλλά και με εξειδίκευση σε δραστηριότητες συνδεδεμένες με τη λειτουργία του μεγαλύτερου λιμένα της Χώρας, που αποτελεί ιδιαίτερα ισχυρό ΠΥΠΔ.
3. Μητροπολιτικό Κέντρο πολυσύνθετου χαρακτήρα, που τείνει να ανταγωνιστεί σε δυναμικότητα τον Πειραιά αναπτύσσεται με βασικό κέντρο το Μαρούσι που αποτελεί πόλο έλξης εγκατάστασης νέων επιχειρήσεων και δημιουργεί με γειτονικά κέντρα επίσης ισχυρό ΠΥΠΔ.
4. Τα "δίκτυα κέντρων" -ΠΥΠΔ περιέχουν λιγότερο ή περισσότερο τα παράπανω α-στ στοιχεία που συνδέονται μεταξύ τους με τα κατάλληλα Μ.Μ.Μ., συνεργάζονται μεταξύ τους και αλληλοσυμπληρώνονται στοχεύοντας στην εξυπηρέτηση όλων των αναγκών των κατοίκων και στην μείωση των μετακινήσεων.

Η χωρική ανάπτυξη των κέντρων α, β, γ, προτείνεται να γίνει κατά το δυνατόν πυρηνικά (πέριξ των υφισταμένων κέντρων) και να αποφευχθεί η παράπερα ανάπτυξή τους κατά μήκος των αξόνων του βασικού οδικού δικτύου, όπου αυτό δεν είναι επιθυμητό.

Τα ειδικευμένα κέντρα ή περιοχές δ, ε, στ, αναπτύσσονται είτε σε υπάρχουσες σχετικές περιοχές με την απαραίτητή τους σύγχρονη οργάνωση, είτε σε νέες περιοχές, που κατά προτίμηση ανακτώνται από υποβαθμισμένες περιοχές, κατειλημμένες με εγκαταλελειμμένες ή ακατάλληλες χρήσεις.

5. Στις εκτός Λεκανοπεδίου "χωρικές ενότητες" τα "δίκτυα των κέντρων - ΠΥΠΔ" αναπτύσσονται με διαφορετική μορφή λόγω της χωρικής τους απόστασης. Τα α, β, γ κατανέμονται εν γένει σε διαφορετικούς οικισμούς, ενώ τα δ, ε, στ σε εκτός οικισμών χώρους.

### 2.Β.2.3. Ιεράρχηση εντός της Περιφέρειας

Σύμφωνα με αυτά που αναπτύχθηκαν στα προηγούμενα τόσο για τους "οικισμούς" της περιφέρειας (κυρίως τους εντός Λεκανοπεδίου) όσο και για τα "κέντρα", στην περιφέρεια της Αττικής, η κλασική ιεραρχική κατάταξη των "οικισμών" και των "κέντρων" δεν έχει ιδιαίτερο νόημα, κυρίως στις

με γεωγραφική συνέχεια αστικοποιημένες περιοχές. Πολύ περισσότερο νόημα αποκτά η ιεράρχηση των “δικτύων και υποδικτύων οικισμών” και των “δικτύων και υποδικτύων κέντρων” και μάλιστα όταν αποτελεί επιδίωξη η ισχυροποίηση των δικτυώσεων αυτών.

Μια τέτοια ιεράρχηση μπορεί να γίνει στις επόμενες επτά κατηγορίες:

- Μητροπολιτικά Κέντρα
- Κέντρα Μητροπολιτικών και υπερτοπικών δραστηριοτήτων
- Κέντρα υπερτοπικών δραστηριοτήτων με ορισμένες Μητροπολιτικές δραστηριότητες
- Διαδημοτικά Κέντρα υπερτοπικών δραστηριοτήτων
- Δημοτικά Κέντρα σημαντικής ακτινοβολίας
- Αξιόλογα Δημοτικά – τοπικά Κέντρα
- Τοπικά Δημοτικά Κέντρα

Η ιεράρχηση αυτή παρουσιάζεται και στον επόμενο πίνακα “Χωρικών ολοκληρωμένων ενοτήτων (ΧΟΕ) και υπό-ΧΟΕ και Κατηγορία περιλαμβανομένων ΠΥΠΔ” στον οποίο αναφέρονται οι προτεινόμενες ΧΟΕ και οι υποδιαιρέσεις τους σε υπό-ΧΟΕ, οι Δήμοι - οικισμοί που περιλαμβάνουν τα αντίστοιχα Κέντρα τους, η κατηγορία των ΠΥΠΔ και πληθυσμός της ΧΟΕ (2001-2015).

Είναι ευνόητο ότι για την διαμόρφωση μιας χωρικής δομής της Περιφέρειας, όπως αναπτύχθηκε παραπάνω θα πρέπει να προωθηθεί ο αντίστοιχος σχεδιασμός, να ληφθούν μέτρα για τις χρήσεις γης, τη δόμηση, τις μεταφορές, καθώς και μέτρα οργανωτικά και θεσμικά και κυρίως να προωθηθεί η υλοποίηση στρατηγικών προγραμμάτων που θα δράσουν προς την κατεύθυνση της επίτευξης των στόχων.

## Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Οι απόψεις αυτές προκύπτουν από (έχουν σαν βάση) το ερευνητικό πρόγραμμα “Στρατηγικό Πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα- Αττική” που ανατέθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ στο Ε.Μ.Π. Τομέα Πολεοδομίας- Χωροταξίας με επιστημονική υπεύθυνο την υπογράφοσα αναπληρ. Καθ. Κλειτώ Γεράρδη. Επομένως, οι απόψεις αυτές απηχούν κατ’ ανάγκη και απόψεις που διατυπώθηκαν και από άλλα μέλη του ερευνητικού προγράμματος στην κοινή προσπάθεια σύνταξης αυτού του ερευνητικού προγράμματος και που δεν είναι εύκολο να επιμερισθούν.
- 2 Στο συγκεκριμένο αυτό κείμενο αποτυπώνονται απόψεις που έχουν διαμορφωθεί κυρίως από την επιστημονική υπεύθυνο και τους συναδέλφους Λ.Βανασεχόβεν, Μ.Αγγελίδη, Θ.Γιαλύρη, Ι.Φωτοπούλου.
- 3 Η εξειδίκευση των στόχων αυτών δεν αναφέρεται στο παρόν κείμενο.

**Πίνακας Χωρικών Ολοκληρωμένων Ενοτήτων (ΧΟΕ)**  
**και υπό-ΧΟΕ και κατηγορία περιλαμβανομένων ΠΥΠΔ**  
*(Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΜΠ, Ερευνητικό πρόγραμμα «Στρατηγικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού για την Αθήνα - Αττική». Δεκέμβριος 2002.*

ΧΟΕ	Περιλαμβανόμενοι ΔΗΜΟΙ – ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ ανά ΧΟΕ και υπό-ΧΟΕ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (1) ΠΥΠΔ	ΚΕΝΤΡΑ ΧΟΕ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΧΟΕ
Α1 ΑΘΗΝΩΝ-ΚΕΝΤΡΟΥ	<b>ΑΘΗΝΑ</b>	ΙΑ	ΚΕΝΤΡΟ ΧΟΕ: ΑΘΗΝΑ
	<b>ΖΩΓΡΑΦΟΥ</b> ΔΑΦΝΗ ΥΜΗΤΤΟΣ ΒΥΡΩΝΑΣ ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ	ΙV	ΠΛΗΘ. ΧΟΕ: 2001: 1.001.598 2015: 826.000 – 855.000
	<b>ΓΑΛΑΤΣΙ</b> Ν. ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ (Β. ΑΘΗΝΑ)	V	
Α2 ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΝΗΣΙΩΝ	<b>ΠΕΙΡΑΙΑΣ</b> ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ	ΙB	ΚΕΝΤΡΟ ΧΟΕ: ΠΕΙΡΑΙΑΣ
	<b>ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗ</b> ΤΑΥΡΟΣ ΜΟΣΧΑΤΟ	ΙΙ	ΠΛΗΘ. ΧΟΕ: 2001: 568.950 2015: 518.000 – 536.000
	<b>ΝΙΚΑΙΑ</b> ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ	ΙV	
	<b>ΠΕΡΑΜΑ</b> ΣΑΛΑΜΙΝΑ - (Κοινोट.ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ) <sup>(2)</sup>	VI	ΠΛΗΘ. ΧΟΕ: 2001: 584.377 2015: 582.000 – 603.000
	<b>ΑΙΓΙΝΑ</b> – Κοινोट.ΑΙΓΙΝΑΣ <sup>(2)</sup>	VI	
	<b>ΠΟΡΟΣ</b> ΓΑΛΑΤΑΣ - ΤΡΟΙΖΗΝΙΑ <sup>(2)</sup> ΜΕΘΑΝΑ	VI	
	<b>ΣΠΕΤΣΕΣ</b> ΥΔΡΑ (ΚΥΘΗΡΑ – Κοινोट. Κυθήρων)	VI	
Α3 ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΘΗΝΑΣ	<b>ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ</b> ΑΙΓΑΛΕΩ ΧΑΙΔΑΡΙ ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ	ΙΙ	ΚΕΝΤΡΟ ΧΟΕ: ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ
	<b>ΙΛΙΟΝ</b> ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	ΙV	
	<b>ΑΧΑΡΝΕΣ – ΟΛΥΜΠ. ΧΩΡΙΟ</b> <sup>(2)</sup> Α. ΛΙΟΣΙΑ ΖΕΦΥΡΙ ΚΑΜΑΤΕΡΟ ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ	ΙΙΙ	



Α4 ΒΟΡΕΙΑΣ ΑΘΗΝΑΣ	<b>ΜΑΡΟΥΣΙ</b> ΠΕΥΚΗ	ΙΒ	ΚΕΝΤΡΟ ΧΟΕ:ΜΑΡΟΥΣΙ  ΠΛΗΘ. ΧΟΕ: 2001:589.903 2015: 742.000 – 768.000
	<b>ΚΗΦΙΣΙΑ</b> Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑ ΕΚΑΛΗ	ΙΙ	
	<b>ΧΑΛΑΝΔΡΙ</b> ΒΡΙΑΛΛΗΣΙΑ ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΧΟΛΑΡΓΟΣ ΠΑΠΑΓΟΣ	ΙΙ	
	<b>Ν.ΨΥΧΙΚΟ</b> ΨΥΧΙΚΟ ΦΙΛΟΘΕΗ	V	
	<b>ΜΕΛΙΣΣΙΑ</b> Ν.ΠΕΝΤΕΛΗ ΠΕΝΤΕΛΗ	VI	
	<b>Ν. ΙΩΝΙΑ</b> ΗΡΑΚΛΕΙΟ Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ	ΙΙΙ	
Α5 Ν.Α ΑΘΗΝΑΣ	<b>ΓΛΥΦΑΔΑ</b> ΕΛΛΗΝΙΚΟ	ΙΙ	ΚΕΝΤΡΑ ΧΟΕ:ΓΛΥΦΑΔΑ - ΚΑΛΛΙΘΕΑ  ΠΛΗΘ. ΧΟΕ: 2001: 598.772 2015: 666.000 – 690.000
	<b>ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ</b> ΒΟΥΛΑ ΒΑΡΗ	V	
	<b>ΑΛΙΜΟΣ</b> ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ	ΙV	
	<b>ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ</b> ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ	ΙV	
	<b>ΚΑΛΛΙΘΕΑ</b> Ν. ΣΜΥΡΝΗ Π. ΦΑΛΗΡΟ	ΙΙ	
Β1 ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	<b>ΕΛΕΥΣΙΝΑ</b> ΜΑΝΔΡΑ ΜΑΓΟΥΛΑ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ ΦΥΛΗ	ΙΙΙ	ΚΕΝΤΡΟ ΧΟΕ: ΕΛΕΥΣΙΝΑ  ΠΛΗΘ. ΧΟΕ: 2001: 114.389 2015: 122.000 – 126.000
	<b>ΒΙΛΛΙΑ - ΑΙΓΟΣΘΕΝΑ<sup>(2)</sup></b> ΟΙΝΟΗ ΕΡΥΘΡΕΣ	VI	
	<b>ΜΕΓΑΡΑ – ΑΛΕΠΟΧΩΡΙ<sup>(2)</sup> - ΚΙΝΕΤΤΑ<sup>(2)</sup></b> Ν.ΠΕΡΑΜΟΣ	ΙV	

Γ1 ΒΟΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΚΡΥΟΝΕΡΙ ΑΝΟΙΞΗ ΔΡΟΣΙΑ ΣΤΑΜΑΤΑ ΡΟΔΟΠΟΛΗ ΔΙΟΝΥΣΟΣ	IV	ΚΕΝΤΡΑ ΧΟΕ: Ν.ΜΑΚΡΗ - ΑΓ.ΣΤΕΦΑΝΟΣ  ΠΛΗΘ. ΧΟΕ: 2001: 94.243 2015: 114.000 – 118.000
	Ν. ΜΑΚΡΗ ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΒΑΡΝΑΒΑΣ	IV	
	ΚΑΠΑΝΔΡΙΤΙ ΠΟΛΥΔΕΝΔΡΙ ΑΦΙΔΝΕΣ ΜΑΛΑΚΑΣΑ	VI	
	ΚΑΛΑΜΟΣ – ΑΓ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΙ <sup>(1)</sup> ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ ΩΡΩΠΟΥ ΩΡΩΠΟΣ ΣΚΑΛΑ ΩΡΩΠΟΥ ΝΕΑ ΠΑΛΑΤΙΑ ΣΥΚΑΜΙΝΟ - ΧΑΛΚΟΥΤΣΙ <sup>(2)</sup> ΑΥΛΩΝΑ	VI	
Δ1 ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΑΛΛΗΝΗ ΓΕΡΑΚΑΣ ΑΝΘΟΥΣΑ ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ	III	ΚΕΝΤΡΑ ΧΟΕ: ΠΑΛΛΗ- ΝΗ - ΛΑΥΡΙΟ  ΠΛΗΘ. ΧΟΕ: 2001: 190.841 2015: 236.000 – 244.000
	ΡΑΦΗΝΑ ΠΙΚΕΡΜΙ ΑΡΤΕΜΙΣ (ΛΟΥΤΣΑ)	IV	
	ΚΟΡΩΠΙ – ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ <sup>(1)</sup> ΠΑΙΑΝΙΑ ΣΠΑΤΑ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ – ΠΟΡΤΟ ΡΑΦΤΗ <sup>(2)</sup>	IV	
	ΛΑΥΡΙΟ – ΣΟΥΝΙΟ <sup>(1)</sup> ΚΑΛΥΒΙΑ – ΠΑΡ.ΚΑΛΥΒΙΩΝ <sup>(2)</sup> ΚΟΥΒΑΡΑΣ ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΕΡΑΤΕΑ - ΔΑΣΚΑΛΕΙΟ <sup>(2)</sup>	IV	
	Π.ΦΩΚΑΙΑ ΑΝΑΒΥΣΣΟΣ ΣΑΡΩΝΙΔΑ	VI	

(1). Κατηγορίες συστημάτων δικτύων Οικισμών - Κέντρων

- I. Μητροπολιτικό Δίκτυο ΙΑ, ΙΒ
- II. Δίκτυο Μητροπολιτικό - Υπερτοπικό
- III. Δίκτυο Υπερτοπικό - Μητροπολιτικό
- IV. Διαδημοτικό Δίκτυο
- V. Δημοτικό Δίκτυο
- VI. Δημοτικό - τοπικό Δίκτυο

(2). Αναφέρονται οικισμοί, παραθεριστικοί ως επί των πλείστον, με δυναμική ανάπτυξη, ανταγωνιστικοί/συμπληρωματικοί με την έδρα του Δήμου ή της Κοινότητας, με σημαντικό πληθυσμό κατά το θέρος και έντονες δραστηριότητες.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΓΕΤΙΜΗΣ

*Η σημασία των νέων μορφών διακυβέρνησης  
στην ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της  
Αθήνας-Αττικής στο πλαίσιο του νέου χωρικού  
ανταγωνισμού της διευρυμένης Ευρώπης*

---

## **Εισαγωγή**

Στο παρόν άρθρο διερευνάται η σημασία των νέων μορφών διακυβέρνησης για την ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας-Αττικής στο πλαίσιο του νέου χωρικού ανταγωνισμού της Διευρυμένης Ευρώπης. Η βασική επιχειρηματολογία αναπτύσσεται σε τρεις ενότητες: στην πρώτη ενότητα αναφέρονται ορισμένες θεωρητικές ερμηνείες για την νέα αναπτυξιακή δυναμική των μητροπολιτικών περιοχών. Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στους παράγοντες ανάδυσης της νέας αναπτυξιακής δυναμικής των μητροπολιτικών περιοχών, στα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της δυναμικής και στις άμεσες/έμμεσες συνέπειες της (εναλλακτικά χωρικά μοντέλα οργάνωσης τους, ανάδυση νέων μορφών χωρικών προβλημάτων). Η νέα αυτή αναπτυξιακή δυναμική των μητροπολιτικών περιοχών και οι εγγενείς ασυνέχειες, τα προβλήματα αλλά και οι ευκαιρίες που ενέχει απαιτούν σημαντικές πολιτικο-διοικητικές αναδιαρθρώσεις στις μητροπόλεις. Οι νέες μορφές διακυβέρνησης που αναζητούνται και εν τέλει προκύπτουν μέσω των συγχρόνων διοικητικών μεταρρυθμίσεων στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο παρουσιάζονται στην δεύτερη ενότητα του άρθρου. Οι νέες αυτές μορφές θεωρούνται ως καίριος προσδιοριστικός παράγοντας ενίσχυσης των τάσεων της αναπτυξιακής δυναμικής των μητροπολιτικών περιοχών στο νέο χωρικό ανταγωνισμό. Τέλος, η τρίτη ενότητα εξετάζει την νέα αναπτυξιακή δυναμική της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας-Αττικής επισημαίνοντας παράλληλα τις νέες προοπτικές ενόψει των εξελίξεων στο διεθνή και κυρίως ευρωπαϊκό χώρο. Οι συγκεκριμένες αναπτυξιακές δυνατότητες περιορίζονται από τις εγγενείς αδυναμίες της ελληνικής οικονομίας αλλά και τα προβλήματα οργανωτικού και διοικητικού χαρακτήρα του μητροπολιτικού χώρου. Η επίλυση των συγκεκριμένων προβλημάτων και η ανάδυση νέων μορφών διακυβέρνησης του μητροπολιτικού χώρου αποτελεί καίριο παράγοντα για την ενίσχυση του νέου διεθνούς, ευρωπαϊκού ρόλου της Αθήνας/Αττικής.

## 1. Η νέα αναπτυξιακή δυναμική των μητροπολιτικών περιοχών

Η νέα αναπτυξιακή δυναμική των μητροπολιτικών περιοχών συνδέεται οργανικά με την έκταση και τις συνέπειες της διαδικασίας παγκοσμιοποίησης, την υποχώρηση του εθνικού κράτους και την ανάδειξη της σημασίας τόσο των υπερεθνικών όσο και των τοπικών δομών (Vigar et al 2000). Σ' αυτό το ραγδαία μεταβαλλόμενο πλαίσιο, αλλάζει και ο ρόλος που διαδραματίζουν οι πόλεις και οι περιφέρειες στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα και ειδικότερα οι μητροπολιτικές περιοχές.

Οι νέες δυναμικές των μητροπολιτικών περιοχών συσχετίζονται άμεσα με την κρίση που διέρχεται στη δεκαετία του 1970 το κυρίαρχο μοντέλο ανάπτυξης, το φορντικό μοντέλο που βασιζόταν στην μαζική παραγωγή και κατανάλωση (Πετράκος & Οικονόμου: 1999; Γετίμης: 2000; Γετίμης & Καυκαλάς: 2003). Το συγκεκριμένο μοντέλο αδυνατεί να εξασφαλίσει τη διευρυμένη αναπαραγωγή και την περαιτέρω ανάπτυξη προκαλώντας τον σταδιακό μετασχηματισμό της οικονομικής βάσης των ανεπτυγμένων καπιταλιστικών οικονομιών (Δυτική Ευρώπη, Β. Αμερική, Ιαπωνία). Η κρίση του εκφράζεται και χωρικά με την παρακμή συγκεκριμένων αστικών συγκεντρώσεων στις οποίες ήταν συγκεντρωμένες οι βιομηχανίες μαζικής παραγωγής αγαθών και οι οποίες βρέθηκαν αντιμέτωπες με δραματικά προβλήματα διαρθρωτικής ανεργίας και βαθιάς κρίσης του δευτερογενή τομέα παραγωγής (Fairstein, S: 1990; Γετίμης: 2000).

Το νέο καθεστώς της *"ευέλικτης συσσώρευσης"* (Sayer & Walker 1992, Swyngedow 1989) που αναπτύσσεται ως απόρροια της κρίσης του κυρίαρχου μέχρι τότε μοντέλου οικονομικής ανάπτυξης, χαρακτηρίζεται από *μεγαλύτερο βαθμό εξειδίκευσης, από ευελιξία προσαρμογής στις συνεχώς διαφοροποιούμενες προτιμήσεις των αγορών και στροφή προς τον τριτογενή τομέα της οικονομίας* (Γετίμης: 2000, σελ. 469). Η ανάπτυξη αυτού του νέου καθεστώτος συσσώρευσης πραγματοποιείται μέσα στις νέες συνθήκες της *"παγκοσμιοποίησης"* της καπιταλιστικής οικονομίας. Η *"παγκοσμιοποίηση"* αναφέρεται στην έντονη αλληλεξάρτηση της παγκόσμιας οικονομίας, όπως αυτή διαφαίνεται από την εντυπωσιακή αύξηση του διεθνούς εμπορίου τα τελευταία 30 χρόνια, την δημιουργία εμπορικών ζωνών μεταξύ γειτονικών χώρων, την ολοένα αυξανόμενη σημασία των πολυεθνικών επιχειρήσεων στο οικονομικό σύστημα παραγωγής και την κυριαρχία και ολοκλήρωση του χρηματιστηριακού συστήματος παγκοσμίως (Amin, A. & Thrift, N.: 1994). Από πολλούς ερευνητές έχουν αναλυθεί οι νέες επαναστατικές αλλαγές που επέρχονται με τη χρήση των νέων τεχνολογιών (πληροφορική και τηλεπικοινωνίες) οι οποίες σχετικοποιούν το χώρο και το χρόνο μειώνοντας το κόστος επικοινωνίας και μεταφορών και διευκολύνουν την ολοκλήρωση των αγορών (Waters, M: 1995; Ohmae, K: 1990; Hirst, P. & Thomson, G.: 1996). Η κοινωνία της πληροφορίας (Castells &

Hall: 1994) αποτελεί ουσιαστικό μέρος της υποδομής του “διεθνούς” κεφαλαίου. Χαρακτηριστικό γνώρισμα της μετατόπισης προς ευέλικτα συστήματα παραγωγής και κατανάλωσης είναι και η δημιουργία δικτύων (networking) που συνδέουν μικρές και μεγάλες επιχειρήσεις σε παγκόσμια κλίμακα (Γετίμης: 2000; Γετίμης & Καυκαλάς: 2003). Τα δίκτυα αυτά αρθρώνονται γύρω από συμμαχίες ανάμεσα σε ισχυρούς παραγωγούς και χρηματοδότες και αντίστοιχα ανάμεσα σε πόλεις με διεθνή ακτινοβολία (Beaverstock, J. V.; R.G. Smith & P. J. Taylor: 1999).

Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας δεν συνοδεύεται όμως από την “εκμηδένιση του χώρου” (Ohmae: 1990) και την επίτευξη ισόρροπης χωρικής ανάπτυξης. Αντίθετα και το νέο μοντέλο παραγωγής, το οποίο συνυπάρχει με το προηγούμενο (φορντικό) για μακρά χρονική περίοδο, συσχετίζεται με την ύπαρξη άνισης χωρικής ανάπτυξης. Ένα αυξανόμενο τμήμα των επιχειρήσεων, οι ροές κεφαλαίου, οι αγορές εργασίας προϊόντων, πρώτων υλών οργανώνονται ολοένα και περισσότερο σε παγκόσμια κλίμακα όμως κατά τρόπο μη συμμετρικό στο χώρο, με αποτέλεσμα ορισμένες περιφέρειες να είναι περισσότερο ενσωματωμένες στο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα και άλλες λιγότερο ή καθόλου (Castells, M. & Hall, P.: 1994; Sassen, S.: 1994). Άμεση συνέπεια και έκφραση της χωρικής ανισοροπίας του νέου συστήματος παραγωγής αποτελεί η σημασία που αποδίδεται στις μητροπολιτικές συγκεντρώσεις και η ιεράρχηση των πόλεων σε κλίμακες ανάλογα με την παγκόσμια ακτινοβολία τους και το ρόλο που διαδραματίζουν στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα (βλ. Οικονόμου: 2000).

Η σημασία των μητροπολιτικών συγκεντρώσεων έγκειται στο ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν στα πλαίσια του νέου μοντέλου παραγωγής. Όπως προκύπτει και από σχετικές μελέτες από έλληνες ερευνητές (βλ. Γετίμης: 2000; Οικονόμου & Πετράκος: 1999; Οικονόμου: 2000; Γετίμης & Καυκαλάς: 2003) οι οικονομίες κλίμακας, οι νέες υποδομές (π.χ. τηλεπικοινωνίες), η πρόσβαση στις διεθνείς αγορές και το υψηλά εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό που συγκεντρώνεται στις μητροπόλεις, αποτελούν τις κύριες μεταβλητές που επηρεάζουν τη χωροθέτηση των νέων επενδύσεων της παγκόσμιας οικονομίας (π.χ. χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, κέντρα έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, νέες προηγμένες υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις, διαφημιστικές υπηρεσίες κλπ.). Εφόσον ο χώρος έκφρασης του νέου μοντέλου παραγωγής συνδέεται άμεσα με το μητροπολιτικό χώρο και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα αυτού (πληθυσμιακό μέγεθος, πλούσιο πολιτιστικό και ανθρωπογενές περιβάλλον κτλ) η κύρια πρόκληση των εθνικών πολιτικών είναι η ενσωμάτωση των μητροπολιτικών κέντρων στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία (Brotchie et al.: 1991; Οικονόμου: 2000). Οι μητροπολιτικές περιοχές αποκτούν πλέον ένα νέο ρόλο, καθίστανται δηλαδή, οι προωθητικές δυνάμεις για την ενίσχυση της αναπτυξιακής δυναμικής της χώρας. Ο ανταγωνισμός για την συγκέ-

ντρωση δραστηριοτήτων και προσέλκυση νέων επενδύσεων δεν πραγματοποιείται πλέον μόνο μεταξύ κρατών αλλά και μεταξύ μητροπολιτικών περιοχών (Cheshire:1999; Gordon: 1999).

Η συγκεκριμένη νέα δυναμική των μητροπόλεων σχετίζεται με σημαντικές παραμέτρους όπως:

- α) το ζήτημα της πληθυσμιακής αύξησης των μητροπολιτικών περιοχών καθώς εμπειρικά δεδομένα δείχνουν ότι σε πολλές περιπτώσεις οι μητροπόλεις επανακτούν στη δεκαετία του 1980 τον πληθυσμιακό δυναμισμό τους,
- β) το ζήτημα της επιρροή τους και του ρόλου τους στο εθνικό σύστημα αστικών κέντρων και στη εθνική ανταγωνιστικότητα της χώρας τους (Petraikos and Brada 1989, Getimis and Economou 1993).

Όσον αφορά το πρώτο ζήτημα, παρατηρείται ότι η αύξηση του μητροπολιτικού δυναμισμού δεν ταυτίζεται πλέον αυτόματα με την πληθυσμιακή αύξηση, όπως παλαιότερα. Αυτό δεν σημαίνει ότι τέτοια ταύτιση αποκλείεται, αλλά ότι δεν είναι γενικευμένη. Σε περίπτωση που υπάρχει πληθυσμιακή αύξηση, υπάρχουν τρεις εναλλακτικές δυνατότητες: α) η διάχυση της αύξησης στο σύνολο του μητροπολιτικού χώρου (ταυτόχρονη ενίσχυση της κεντρικής και περιφερειακής περιοχής και των προαστείων), β) η προαστικοποίηση, και γ) η διασπορά της αύξησης τόσο στον πυρήνα όσο και στους κόμβους ενός μητροπολιτικού δικτύου το οποίο υπερβαίνει την προαστικοποίηση και αποτελείται από απομακρυσμένους κόμβους του μητροπολιτικού δικτύου (απομακρυσμένους προϋφιστάμενους και μέχρι πρόσφατα, σχετικά αυτόνομους ως προς τη μητρόπολη οικισμούς και πόλεις). Τα δύο πρώτα μοντέλα αναπαράγουν σχήματα γνωστά και από παλαιότερες περιόδους, ενώ το τρίτο είναι κατά βάση νέο και συνίσταται σε δίκτυα συμπλέγματα πόλεων που λειτουργούν ως ενιαίοι οικονομικά αλλά όχι χωρικά συνεχείς πόλοι (DATAR-Reclus 1989, Hall 1992).<sup>1</sup>

Σχετικά με το δεύτερο ζήτημα, στο πλαίσιο ενός εντεινόμενου ανταγωνισμού και διεύρυνσης της ευρωπαϊκής και παγκόσμιας αγοράς διαπιστώνεται ένα αυξημένο ενδιαφέρον για την διαμόρφωση πολιτικών τόσο από τα κράτη-μέλη όσο και από την ευρωπαϊκή κοινότητα που εστιάζουν στην ανάδειξη του ρόλου των μητροπόλεων. Πρόσφατα η αστική ανάπτυξη και η ανάπτυξη των μητροπολιτικών περιοχών απέκτησε ιδιαίτερο ενδιαφέρον τόσο στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στόχος 2 των δράσεων των διαρθρωτικών ταμείων, κοινοτική πρωτοβουλία URBAN) όσο και στα πλαίσια των εθνικών πολιτικών ανταγωνιστικότητας. Στην Ελλάδα π.χ. στα πλαίσια του Σχεδίου Ανάπτυξης 2000-2006 εμφανίστηκε μια συγκεκριμένη στρατηγική για την ανάδειξη της ανταγωνιστικότητας των μητροπολιτικών περιοχών της χώρας, Αθήνας και Θεσσαλονίκης (Ανδρικοπούλου, Ελ. & Τόμπρου, Β.: 2003).

Ωστόσο, η δυναμική που χαρακτηρίζει τις μητροπολιτικές περιοχές δεν είναι άμοιρη προβλημάτων και αντιφάσεων. Η νέα συγκέντρωση πληθυσμού και οι-

κονομικών δραστηριοτήτων στις ήδη βεβαρημένες μητροπολιτικές περιοχές δημιουργεί πιέσεις για νέες υποδομές λόγω της αστικής εξάπλωσης, πιέσεις στην μορφή και το είδος των ενεργειακών πηγών που απαιτούνται, πιέσεις και συγκρούσεις χρήσεων γης, προβλήματα υποβάθμισης του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και τέλος προβλήματα έντονης κοινωνικής διαφοροποίησης και κοινωνικού αποκλεισμού (Γετίμης & Καυκαλάς: 2003).

Ειδικότερα, οι νέες επιπτώσεις από τη συγκέντρωση νέων ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων στο πλαίσιο του σύγχρονου παγκόσμιου οικονομικού συστήματος αφορούν τόσο το τμήμα της αστικής αγοράς εργασίας των υψηλά εξειδικευμένων στελεχών και υψηλόμισθων, όσο και το ανειδίκευτο και χαμηλόμισθο τμήμα της αγοράς εργασίας (Γετίμης : 2000; Mayer:1992). Το φαινόμενο του νέου δυαδισμού και του κατακερματισμού των αστικών αγορών εργασίας, εκφράζει την επιλεκτικότητα της νέας αναπτυξιακής δυναμικής που σχετίζεται με την ένταση του ανταγωνισμού και της γεωγραφικής και κοινωνικής πόλωσης (Γετίμης: 2000).

Οι νέες δραστηριότητες απαιτούν την ανάπτυξη νέων σύγχρονων υποδομών που διευκολύνουν την επικοινωνία και ενεργοποιούν τοπικούς πόρους συμβάλλοντας στην συνολική αναπτυξιακή δυναμική και την βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις (π.χ. διεθνή αεροδρόμια, περιφερειακές οδοί, ελεύθεροι χώροι, τεχνολογικά πάρκα δίκτυα κινητής τηλεφωνίας, παροχή γραμμών διαδικτύου). Ωστόσο έχει διαπιστωθεί ότι ταυτόχρονα υπάρχουν κίνδυνοι δημιουργίας συγκρούσεων στην ανάπτυξη των χρήσεων γης και ταυτόχρονα παράγονται νέες κοινωνικές αντιθέσεις μεταξύ αυτών που κατέχουν την τεχνογνωσία και έχουν την πρόσβαση στην γνώση και αυτών που δεν έχουν (Γετίμης-Καυκαλάς: 2003). Πιέσεις προκαλούνται και από την ανάγκη προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, της ιστορικής και της πολιτιστικής ταυτότητας των περιοχών, ιδιαίτερα στο βαθμό που αποτελούν παράγοντα διατήρησης της ανταγωνιστικότητας τους μέσα στο ευρωπαϊκό και διεθνές ανταγωνιστικό πλαίσιο που αντιμετωπίζουν (για μια πιο αναλυτική περιγραφή βλ. Kunzmann: 2002).

Έτσι παρατηρούνται αντιφατικές και αμφίρροπες τάσεις και πολώσεις στο βαθμό που ταυτόχρονα με την δυναμική και την καινοτομία, την ευμάρεια και την αξιοποίηση νέων ευκαιριών εντείνονται τα προβλήματα των κοινωνικών και γεωγραφικών ανισοτήτων, καθώς και τα εσωτερικά προβλήματα των μητροπόλεων (ανεργία, νέα φτώχεια και κοινωνικός αποκλεισμός, προβλήματα διακρίσεων και βίας, προβλήματα ανισοτήτων πρόσβασης στις υποδομές και στη γνώση, προβλήματα υποβάθμισης του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής). Αυτές οι εγγενείς αδυναμίες από την ίδια τη πορεία οικονομικής αναδιάρθρωσης των μητροπόλεων επιφέρουν νέες αδυναμίες στην ανταγωνιστικότητα των μητροπολιτικών περιοχών που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι νέες μορφές διακυβέρνησης των μητροπόλεων.

## 2. Η ανάπτυξη νέων μορφών διακυβέρνησης των μητροπολιτικών περιοχών ως καίριος παράγοντας της νέας αναπτυξιακής δυναμικής τους

Η κρίση του φορντικού μοντέλου παραγωγής, η ανάδειξη νέων οικονομικών αναδιαρθρώσεων καθώς και η συσχέτιση τους με συγκεκριμένα σημεία του χώρου (τις παγκόσμιες πόλεις, τις τεχνοπόλεις, τις καινοτόμες πόλεις) και τέλος οι νέες αντιλήψεις για την σημασία του χώρου στην επιδίωξη της οικονομικής ανάπτυξης επιφέρουν αλλαγές στην πολιτική και κοινωνική σφαίρα της κοινωνίας. Οι θεωρητικές συζητήσεις στις αρχές και τα μέσα της δεκαετίας του 1990 για την αναδιάρθρωση του έθνους-κράτους επηρεάστηκαν κατά κύριο λόγο από την θεωρία της “απόσυρσης του κεντρικού κράτους” (hollowing out thesis) και τις συνδεδεμένες με αυτή διαδικασίες της παγκοσμιοποίησης και της τοπικότητας (localization) (Jessop: 1994; Swyngedow: 1989). Κεντρικό σημείο της θεωρητικής συζήτησης ήταν ότι κεντρικό κράτος αδυνατεί πλέον να αντιμετωπίσει τις νέες συνθήκες που αναπτύσσονται (κρίση φορντισμού) και απαιτούνται νέες διοικητικές δομές ικανές να διαχειριστούν τις νέες αλλαγές σε διαφορετικές χωρικές κλίμακες (Γετίμης, Π. & Καυκαλάς, Γρ.: 2003; Jessop: 1994). Αναπόσπαστο μέρος της θεωρητικής συζήτησης είναι και η ανάδειξη της υπεροχής των “υπο-εθνικών επιπέδων” διοίκησης (τοπικές και περιφερειακές αρχές) (Mayer: 1992, Swyngedow: 1997).

Στο πλαίσιο του εντεινόμενου ανταγωνισμού ανάμεσα στις πόλεις, της αδυναμίας των κεντρικών διοικήσεων να αναδείξουν τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των περιοχών τους, οι τοπικοί φορείς αποκτούν καίρια σημασία καθώς γνωρίζουν καλύτερα από το καθένα τα προβλήματα των οικονομικών δομών τους και είναι σε θέση να διαμορφώσουν αποτελεσματικότερες αναπτυξιακές στρατηγικές (Benington & Harvey: 1994).

Οι τοπικές στρατηγικές που έχουν ακολουθήσει οι πόλεις για να προσελκύσουν νέες επενδύσεις και για να προωθήσουν την αστική ανάπτυξη έχουν κατηγοριοποιηθεί από τον Harvey (1989) σε περιπτώσεις:

*Η πρώτη αναφέρεται στην αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της πόλης στη διαδικασία παραγωγής προϊόντων και υπηρεσιών στο πλαίσιο του διεθνούς καταμερισμού της εργασίας.*

*Η δεύτερη αναφέρεται στη βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης της πόλης στη χωρική διαίρεση της κατανάλωσης (πολιτικές και μέτρα προσέλκυσης του τουρισμού, οργάνωση διεθνών εκθέσεων, μεγάλων πολιτιστικών και αθλητικών εκδηλώσεων π.χ. Ολυμπιακών Αγώνων, ανάπτυξης περιοχών κ.ά.).*

*Η τρίτη στρατηγική αφορά την προσέλκυση επιτελικών λειτουργιών και υπηρεσιών (π.χ. διεθνή χρηματιστήρια).*



*Η τελευταία στρατηγική των πόλεων αφορά τη διεκδίκηση από υψηλότερα επίπεδα (π.χ. κράτος) σημαντικών μεριδίων από την αναδιανομή πόρων, προβάλλοντας συγκεκριμένες αναγκαιότητες (π.χ. επιβίωση και αναπαραγωγή σε περιπτώσεις πόλεων με ιδιαίτερα προβλήματα κρίσης, αποβιομηχανίας κ.α.) (Γετίμης: 2000).*

Χαρακτηριστικό γνώρισμα των νέων αυτών στρατηγικών είναι η δημιουργία τοπικών συμμαχιών ανάμεσα στο δημόσιο τομέα, την τοπική αυτοδιοίκηση και τον ιδιωτικό τομέα για την ανάδειξη του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της περιοχής π.χ. πόλεις των ΗΠΑ, όπου ο ιδιωτικός τομέας έχει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της αστικής διακυβέρνησης (πόλεις ως “αναπτυξιακές μηχανές” (growth machines) με μεγάλη εξάρτηση από την ιδιωτική χρηματοδότηση) (Moloch 1976; Logan & Moloch: 1987) ή η δημιουργία σχέσεων δημοσίου – ιδιωτικού στη Μεγάλη Βρετανία για την ενίσχυση των αστικών πολιτικών (βλ. Urban regime theory of Stoker & Mossberger: 1994; Stoker: 1995).

Πρόσφατα όμως, οι εγγενείς αδυναμίες των οικονομικών διαδικασιών των μεγάλων αστικών συγκεντρώσεων και τα προβλήματα που σχετίζονται με αυτές θέτουν εκ νέου την συζήτηση για την αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων διοικητικών –πολιτικών δομών και θεσμών. Οι νέες συνθήκες επιβάλλουν πολιτικούς μετασχηματισμούς σε όλα τα χωρικά επίπεδα (Swyngedow: 1997) (ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό, αστικό) με σαφή προσανατολισμό στην δημιουργία εταιρικών σχέσεων μεταξύ διαφορετικών πολιτικών επιπέδων (υπερεθνικό, εθνικό, τοπικό) και διαφορετικών σφαιρών (δημόσιου –ιδιωτικού), με άλλα λόγια έμφαση στις νέες μορφές διακυβέρνησης (Γετίμης: 2000).

Ιδιαίτερη δε προτεραιότητα, δίδεται στην δημιουργία αποτελεσματικών μηχανισμών διακυβέρνησης στο μητροπολιτικό-περιφερειακό επίπεδο. Το συγκεκριμένο επίπεδο, που υπερβαίνει τα στενά όρια της πόλης και περιλαμβάνει “ολοκληρωμένες λειτουργικά χωρικές ενότητες οι οποίες διαμορφώνονται βάση κάποιου κριτηρίου που αναφέρεται κατά κύριο λόγο στην “ημερήσια ζώνη διακίνησης ατόμων” (daily commuting zone) (OECD: 1999), αποτελεί το χωρικό επίπεδο έκφρασης της αναπτυξιακής δυναμικής του υφιστάμενου οικονομικού συστήματος. Πρόκειται ουσιαστικά και πρακτικά για πόλεις-περιφέρειες που επεκτείνονται σε ακτίνα έως και εκατό χιλιομέτρων. Το αποτέλεσμα είναι ένα σύστημα επεκτάσεων και υποδομών εντός και εκτός σχεδίου που συνδέουν όλες τις δραστηριότητες σε ένα ενιαίο χωρο-λειτουργικό σύστημα, το σύστημα της μητροπολιτικής περιοχής (OECD: 2003).

Στο συγκεκριμένο σύστημα διαπιστώνεται όμως έλλειψη της αντιστοιχίας μεταξύ των υφιστάμενων θεσμών για τη αποτελεσματικότερη διοίκηση της περιοχής και της κοινωνικής και οικονομικής της ανάπτυξης (Σπανού: 2003).

Τα υπάρχοντα σχήματα διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης αδυνατούν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά την πολυπλοκότητα των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι μητροπολιτικές περιοχές. Τόσο ο συγκεντρωτισμός του κεντρικού κράτους και η άσκηση πολιτικών χωρίς εξειδικευμένη χωρική αναφορά στη μητροπολιτική περιοχή όσο και η αποσπασματική άσκηση τοπικών πολιτικών από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, δεν αντιστοιχούν στην αναπτυξιακή δυναμική των μητροπόλεων (βλ. για εκτενέστερη ανάλυση Γετίμης & Καυκαλάς: 2003). Παρατηρείται ολοένα και πιο έντονα αδυναμία συντονισμού παροχής υπηρεσιών, πολυαρχία και επικάλυψη αρμοδιοτήτων, την αμφισβήτηση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και την ανυπαρξία ενιαίου σχεδιασμού για το σύνολο της μητροπολιτικής περιοχής (ΙΑΠΑΔ: 2003). Τα προβλήματα αυτά υπογραμμίζουν τις ελλείψεις για την αξιοποίηση των ευκαιριών που διαμορφώνονται στο πλαίσιο του εντεινόμενου ανταγωνισμού των μητροπόλεων στον ευρωπαϊκό και το διεθνή χώρο.

Η δημιουργία ενός μητροπολιτικού επιπέδου διοίκησης αναμένεται ότι θα επιφέρει συντονισμό των ασκουμένων πολιτικών, ολοκλήρωση των πολιτικών στο συγκεκριμένο χώρο, μεγαλύτερη νομιμοποίηση των ασκουμένων πολιτικών και αποτελεσματικότερη διοίκηση της συγκεκριμένης περιοχής.

Η διεθνής και η ευρωπαϊκή εμπειρία είναι πλούσια σε παραδείγματα μητροπολιτικής αναδιάρθρωσης με άμεσο στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των εν λόγω περιοχών στο παγκόσμιο οικονομικό καταμερισμό. Οι πρώτες προσπάθειες δημιουργίας μητροπολιτικών θεσμών πραγματοποιήθηκαν πρώτα σε μια σειρά από δυτικές αναπτυγμένες χώρες (Καναδάς, Αγγλία) στις δεκαετίες του '60 και '70<sup>2</sup> και στηρίζονταν στη λογική της δημιουργίας μιας μητροπολιτικής αρχής με διευρυμένες αρμοδιότητες προκειμένου να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας και συνοχής των πολιτικών. Στη δεκαετία του 1990 το ενδιαφέρον για την διακυβέρνηση των μητροπολιτικών ανανεώνεται (Γετίμης, Γρηγοριάδου, Μαραβά: 2003). Παρατηρούμε όμως μια μετατόπιση του προβληματισμού – σύμφωνη και με τις νέες εξελίξεις της πολιτικής σκέψης (απορύθμιση του κεντρικού κράτους, αποκέντρωση εξουσιών, συμμετοχική δημοκρατία) -από την θεσμική διοίκηση των μητροπολιτικών περιοχών σε μια διαδικασία σταδιακής δημιουργίας συνεργασιών και δικτύων (Rhodes: 1997), επιδίωξη δηλαδή της *μητροπολιτικής διακυβέρνησης* (Lefevre: 1998a; b). Βασικά σημεία της έννοιας της μητροπολιτικής "διακυβέρνησης"<sup>3</sup> είναι όχι απλά η δημιουργία ενός μητροπολιτικού σχήματος διοίκησης επιβαλλόμενου από το κεντρικό κράτος αλλά ένας νέος τύπος οργάνωσης της εξουσίας προερχόμενος από την δυναμική ενός συνόλου θεσμών και δρώντων πέρα από τα όρια μόνου του κράτους, άμεσα αλληλεξαρτωμένων μεταξύ τους όπου μέσω κοινών προσπαθειών και διαλόγου επιτυγχάνουν την αποτελεσματικότερη ρύθμιση για την συγκεκριμένη περιοχή (βλ. Σπανού: 2003).

Ανεξάρτητα από το μητροπολιτικό σχήμα που επιλέγεται (αυτοδιοικητικού χαρακτήρα π.χ. μητροπολιτική υπερ-δημαρχία ή μορφές μητροπολιτικού συνδέσμου και σχήματα κρατικού χαρακτήρα π.χ. μητροπολιτική περιφέρεια ή μεικτού χαρακτήρα ) (Γετίμης, Γρηγοριάδου, Μαραβά: 2003) κοινό σημείο αναφοράς *είναι η επιδίωξη μιας νέας συμμετοχικής μορφής μητροπολιτικής διοίκησης (Σπανού: 2003, σελ. 123)*. Η φιλοσοφία που επιβάλλει την νέα συμμετοχική μορφή μητροπολιτικής διοίκησης είναι σχεδόν ίδια σε όλες τις μεταρρυθμιστικές προσπάθειες: δηλαδή ο στόχος της ενίσχυσης της ελκτικότητας και της αναπτυξιακής δυναμικής των μητροπολιτικών περιοχών μέσω εταιρικών σχέσεων δημοσίου-ιδιωτικού, συνεργασιών διαφορετικών επιπέδων διοίκησης, αυτοδιοίκησης, Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων (ΜΚΟ) και κοινωνικών οργανώσεων της μητροπολιτικής περιοχής (βλ. Γετίμης, Γρηγοριάδου, Μαραβά: 2003).

Η αξιολόγηση της διεθνούς και ευρωπαϊκής εμπειρίας δείχνει ότι οι μητροπολιτικές λειτουργίες που τελικά υιοθετούνται από τους νέους σχηματισμούς εξυπηρετούν μια σειρά από στόχους όπως: αναπτυξιακούς, κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς, ενώ σημαντική βαρύτητα αποδίδεται στην ενίσχυση της οικονομικής ανταγωνιστικότητας (πχ. Greater London Authority (2001) The Mayor's Annual Report). Επίσης, τα πεδία μητροπολιτικών λειτουργιών που παρατηρούνται σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις αφορούν συνήθως τομείς όπως της αστικής ανάπτυξης, του χωρικού σχεδιασμού, του περιβάλλοντος, των μεταφορών, της κοινωνικής πολιτικής και της πολιτικής προστασίας και ασφάλειας (Γετίμης, Γρηγοριάδου, Μαραβά: 2003, σελ. 51). Η αποτελεσματική διαχείριση των προβλημάτων των συγκεκριμένων τομέων συμβάλλει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της συγκεκριμένης περιοχής. Το περιβάλλον, το ανθρώπινο δυναμικό, το επίπεδο μεταφορών, η ασφάλεια μιας περιοχής συνιστούν σημαντικούς παράγοντες επιλογής για την χωροθέτηση των προηγμένων υπηρεσιών ή των επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας που αποτελούν τους κλάδους αιχμής της παγκόσμιας οικονομίας.

Παράλληλα, οι εξειδικευμένες αρμοδιότητες των μητροπολιτικών σχημάτων μπορεί μεν να διαφοροποιούνται από χώρα σε χώρα ωστόσο καλύπτουν σε όλες τις περιπτώσεις ένα ευρύ φάσμα κατηγοριών που αφορούν το στρατηγικό σχεδιασμό, τον συντονισμό των πολιτικών, την εποπτεία και τον έλεγχο, την πληροφόρηση και τεκμηρίωση, την διαχείριση προγραμμάτων και ακόμα την εκτέλεση και συντήρηση των έργων (ΙΑΠΑΔ: 2003). Η λογική της υιοθέτησης τους και το εξειδικευμένο περιεχόμενο τους στηρίζεται στην βέλτιστη λύση των προβλημάτων της μητροπολιτικής περιοχής και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της.

Η διεθνής πρακτική αποδεικνύει ότι οι μητροπολιτικές περιοχές που προώθησαν τη διοικητική αναδιάρθρωση των περιοχών και υιοθέτησαν τις αρχές της νέας συμμετοχικής διακυβέρνησης καταφέραν να ανεβούν στην ιεραρχία

των παγκόσμιων πόλεων. Το Μόντρεαλ π.χ. από τη στιγμή που ο βασικός κορμός της ανταγωνιστικής πολιτικής της μητροπολιτικής περιοχής στηρίχθηκε στη συνεργασία μέλων του Υπ. Εμπορίου της χώρας, οργανισμών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και εκπρόσωπων των εμπορικών επιμελητηρίων από τη Μητροπολιτική περιοχή εμφάνισε αναπτυξιακή δυναμική (OECD: 1999).

Μία από τις γνωστότερες και πιο επιτυχημένες πόλεις, που από τα μέσα της δεκαετίας του '80 υιοθέτησε την στρατηγική συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι το και το Αμβούργο. Η αναπτυξιακή εταιρεία που δημιουργήθηκε από το Δήμο, με τη συμμετοχή των εμπορικών και βιομηχανικών επιμελητηρίων και των τοπικών τραπεζών, συνέβαλε συστηματικά στην προσέλκυση επενδυτών, με αποτέλεσμα το Αμβούργο να παρουσιάζει σήμερα μια σημαντική αναπτυξιακή δυναμική και ευημερία.

Η επιτυχία όμως των νέων μορφών μητροπολιτικής διακυβέρνησης εξαρτάται αφενός από την επίτευξη στόχων που αφορούν την αποτελεσματικότητα (effectiveness) σε σχέση με την αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητας της μητρόπολης. Αυτό αποτελεί και την αχίλλειο πτέρνα των νέων μορφών διακυβέρνησης, στο βαθμό που συχνά δίδουν βάρος κυρίως σε ζητήματα αποτελεσματικότητας και όχι σε θέματα που συσχετίζονται με ζητήματα σχετικά με το δημοκρατικό έλλειμμα αντιπροσωπευτικότητας και την έλλειψη συμμετοχής ομάδων που κινδυνεύουν με κοινωνικό αποκλεισμό (πχ. μετανάστες, άνεργοι κ.λπ.).

### **3. Η αναγκαιότητα νέων μορφών διακυβέρνησης για την ενίσχυση της διεθνούς εμβέλειας της Αθήνας**

Στον ελληνικό χώρο τα Μητροπολιτικά Κέντρα τα οποία έχουν την δυνατότητα να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο και να λειτουργήσουν ως είσοδο-πύλες προς και από την Ε.Ε. είναι κατά κύριο λόγο η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη (ΣΑ 2000-2006). Οι μητροπολιτικές αυτές περιοχές συγκεντρώνουν κρίσιμα πλεονεκτήματα για την διεύρυνση του διεθνούς ρόλου τους. Ιδιαίτερα η μητροπολιτική περιοχή της Αττικής αποτελεί το κεντρικό σημείο του αναπτυγμένου κάθετου άξονα (S) της χώρας με την υψηλότερη παραγωγικότητα εργασίας σε όλους τους τομείς (βλ. ανάλυση υφιστάμενη κατάσταση στο ΠΕΠ Αττικής 2000-2006) και κυρίως στον τομέα των υπηρεσιών που αποτελεί την αιχμή των συγχρόνων διαδικασιών ανάπτυξης. Ταυτόχρονα η μητροπολιτική περιοχή επιδεικνύει υψηλότερο επίπεδο τεχνολογικής εξέλιξης και τεχνικής υποδομής, τον σχετικά μεγαλύτερο όγκο παραγωγής και κατανάλωσης και εν γένει θετικούς δείκτες που αναδεικνύουν σημαντικές προϋποθέσεις για την υπερτοπική εμβέλεια των αναπτυξιακών επιδόσεων της (ΓΠΧΣΑΑ, σελ. 43). Παράλληλα δε, η εφαρμογή του

Γ' ΚΠΣ και του ΠΕΠ Αττικής διαμορφώνει νέες ευκαιρίες για την περαιτέρω ενίσχυση της διεθνούς εμβέλειας και της ανταγωνιστικότητας της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας (Αττικό Μέτρο, νέες περιφερειακές οδοί, νέο διεθνές αεροδρόμιο, προαστιακός σιδηρόδρομος, τραμ, τεχνολογικά πάρκα, ολυμπιακά έργα κτλ) (OECD: 2003).

Από την άλλη πλευρά και οι διεθνείς παράγοντες ευνοούν την αναπτυξιακή δυναμική της Αθήνας-Αττικής. Η δυναμική των *"κεντρικών παγκοσμίων ζωνών χωρικής ανάπτυξης"* (Taylor: 2000) (Βόρεια Αμερική, Ευρωπαϊκό "χρυσό τρίγωνο") και των μητροπολιτικών περιοχών αυτών (Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Παρίσι, Φραγκφούρτη) περιορίζεται λόγω των εγγενή αδυναμιών των ίδιων των μητροπολιτικών συγκεντρώσεων (κοινωνικός αποκλεισμός, υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος), δίδοντας την ευκαιρία, εμφάνισης νέων *"περιφερειακών ζωνών χωρικής ανάπτυξης"*. Ήδη, δηλαδή καθώς η παγκοσμιοποίηση των αγορών προωθείται και οι χωρικές αποστάσεις παύουν να διαδραματίζουν κυρίαρχο ρόλο δημιουργούνται στον διεθνοποιημένο οικονομικό σύστημα *"περιφερειακές ζώνες παγκόσμιας εμβέλειας"* (Ανατολική Ευρώπη και στην Λατινική Αμερική-Αραβικός κόσμος) αναδεικνύοντας αντίστοιχα νέες μητροπολιτικές περιοχές με παγκόσμια εμβέλεια και υψηλή ανταγωνιστικότητα (Globalisation and World Cities Study Group & Network) (βλ ΕΜΠ: 2000, "Στρατηγικό Σχέδιο Χωρικής Ανάπτυξης της Αθήνας -Αττικής", Β' Φάση).

Αντίστοιχα στον ευρωπαϊκό χώρο, η προώθηση της οικονομικής ολοκλήρωσης και η ισχυροποίηση της ευρωπαϊκής οικονομίας καθώς και η διεύρυνση της προς τα ανατολικά αναδεικνύει νέες προοπτικές για την ανταγωνιστικότητα της Αθήνας -Αττικής (βλ. ΕΜΠ : 2000, Στρατηγικό Σχέδιο Χωρικής Ανάπτυξης της Αθήνας-Αττικής, Α' Φάση). Η πρώτη συμβάλλει στη σταδιακή διάχυση των θετικών επιπτώσεων της ανάπτυξης στην περιφέρεια του ευρωπαϊκού χώρου ενώ η δεύτερη αναδεικνύει ένα καινούριο χωρικό ρόλο για την Ελλάδα και την Αθήνα -Αττική. Η μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας χωροθετείται σε ένα κεντρικό σημείο μεταξύ της Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης και του Αραβικού κόσμου και δύναται να διεκδικήσει έναν ρόλο διεθνούς/ευρωπαϊκής εμβέλειας στην εν λόγω περιοχή σε συμπληρωματικότητα -κατά κύριο λόγο- με το αστικό συγκρότημα της Ίνσταμπούλ. Ο ρόλος αυτός προβάλλεται ως ιδιαίτερα δυναμικός μέχρι το 2006 με την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων και της Πολιτιστικής Ολυμπιάδας, την ομαλή ολοκλήρωση των προγραμματισμένων επενδύσεων στον αττικό χώρο, αναδεικνύοντας την Αθήνα-Αττική σε πολιτιστικό και αθλητικό κέντρο παγκόσμιας ακτινοβολίας (OECD: 2003).

Βέβαια, τα πλεονεκτήματα αυτά και οι προοπτικές που παρουσιάζονται ανακάμπτονται από συγκεκριμένες δυσχέρειες και εγγενείς αδυναμίες του συγκεκριμένου χώρου οι οποίες δεν δύναται να αντιμετωπιστούν από τις υφιστάμενες διοικητικές δομές.

Ειδικότερα, αναφέρονται τα προβλήματα των οποίων η αντιμετώπιση υπερβαίνει τα σημερινά διοικητικά όρια και τα οποία απαιτούν ενιαία αντιμετώπιση σε μητροπολιτικό επίπεδο και αφορούν κυρίως τα δίκτυα μεταφοράς και υποδομών. Τα προβλήματα αυτά συνήθως συνίστανται σε ανεπαρκή εξυπηρέτηση από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, δυσκολίες πρόσβασης, ελλείψεις υποδομών και μεγάλες καθυστερήσεις στην πρόσβαση υπηρεσιών που είναι απαραίτητες (π.χ. τράπεζες). Προβλήματα προκύπτουν επίσης από την διάχυση των βασικών χωρο-λειτουργικών σχέσεων και την σύγκρουση χρήσεων γης (έλλειψη σύγχρονων υποδομών, έλλειψη χωρών στάθμευσης, έλλειψη διαθέσιμων οικοπέδων και κτισμάτων, υψηλών τιμών γης και ενοικίου) (Ανδρικοπούλου & Τόμπρου: 2003). Αναφέρονται επίσης προβλήματα ανεπαρκούς ενημέρωσης και εξυπηρέτησης, γραφειοκρατικών καθυστερήσεων και άλλων δυσλειτουργιών, που εμποδίζουν ή καθυστερούν τις διαδικασίες χωροθέτησης οικονομικών και άλλων δραστηριοτήτων, την ορθή λειτουργία ή /και την ανάπτυξη-επέκταση των επιχειρήσεων καθώς δεν υπάρχουν ενιαίες διοικητικές δομές για την παροχή ανάλογων υπηρεσιών.

Τα συγκεκριμένα προβλήματα αδυνατούν να αντιμετωπιστούν από την υφιστάμενη διοικητική δομή της μητροπολιτικής περιοχής η οποία χαρακτηρίζεται από εξαιρετικά έντονο κατακερματισμό της πρωτοβάθμιας αυτοδιοίκησης (124 Α' Βάθμιοι ΟΤΑ στην Περιφέρεια Αττικής) ο οποίος δυσχεραίνει τη διαδημοτική συνεργασία. Παράλληλα, οι κεντρικοί κρατικοί φορείς (π.χ υπουργεία, εποπτευόμενοι οργανισμοί κ) εξακολουθούν να ασκούν μητροπολιτικές αρμοδιότητες για την Αττική, με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται το κεντρικό κράτος και η κεντρική διοίκηση σε βάρος των επιτελικών τους λειτουργιών για το σύνολο της χώρας και της ευρωπαϊκής και διεθνούς της παρουσίας (OECD: 2003). Κάποιες προσπάθειες διοικητικής αναδιάρθρωσης στην δεκαετία του 1990 όπως πχ. η δημιουργία της Ενιαίας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθηνών – Πειραιώς δεν επέφεραν σημαντικές αλλαγές για μία επιτυχή διακυβέρνηση της μητροπολιτικής περιοχής. Οι μεταρρυθμιστικές αυτές προσπάθειες ποτέ δεν ευοδώθηκαν αφού είχαν ενδογενείς αδυναμίες και καθώς είτε ποτέ οι συγκεκριμένοι φορείς δεν ενισχύθηκαν οικονομικά και οργανωτικά με αποτέλεσμα δραματικές ελλείψεις ειδικευμένων στελεχών, προσωπικού και οικονομικών πόρων και τελικά αδυναμία ικανοποιητικής άσκησης των αρμοδιοτήτων τους (ΙΑΠΑΔ: 2003). Επίσης πλήττονται από τη δημιουργία παράλληλων περιφερειακών – διανομαρχιακών δομών από διάφορα Υπουργεία που παρακάμπτουν και δυσχεραίνουν τον οριζόντιο, διατομεακό ενδοπεριφερειακό συντονισμό και ματαιώνουν τις προοπτικές ολοκληρωμένου σχεδιασμού και πολιτικών για την περιφέρεια.

Παρατηρείται έτσι στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας μία πολυαρχία φορέων της κεντρικής διοίκησης, των εποπτευόμενων φορέων, της Περι-

φέρειας, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης α' βαθμού με παράλληλη αλληλοεπικάλυψη, κενά αρμοδιοτήτων και αναποτελεσματικότητα στην επίλυση των καίριων προβλημάτων της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής. Ορισμένα βασικά διοικητικά προβλήματα όπως: *η πολυνομία και αποσπασματική ρύθμιση, η απουσία εναρμονισμένων σχεδιασμών, η αναποτελεσματική λειτουργία των ελεγκτικών μηχανισμών, η απουσία τεκμηρίωσης και η ελλιπής διοικητική επικοινωνία αναφορικά με τη συστηματοποίηση και την αξιοποίηση των πληροφοριών* (ΙΑΠΑΔ: 2003, σελ. 28) τελικά περιορίζουν σε σημαντικό βαθμό την ευνοϊκή δυναμική για την ενίσχυση της διεθνούς εμβέλειας της Αθήνας-Αττικής.

Συνάγεται λοιπόν ως βασικό συμπέρασμα ότι στην περιφέρεια της Αττικής, οι πολιτικο-διοικητικοί θεσμοί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της περιοχής. Άμεσο αποτέλεσμα της συγκεκριμένης αναντιστοιχίας, η μη αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων στον ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο της μητροπολιτικής περιοχής και η αδυναμία περαιτέρω ανάπτυξης της. Εάν λάβουμε υπόψιν δε, τις ανάλογες προσπάθειες διοικητικής αναδιάρθρωσης των μητροπολιτικών περιοχών στο ευρωπαϊκό χώρο για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τους, αναδεικνύεται ως άμεση αναγκαιότητα η συστηματική άσκηση μητροπολιτικών λειτουργιών από μια νέα μορφή συμμετοχικής μητροπολιτικής διοίκησης στην περιοχή προκειμένου η Αθήνα-Αττική να μην περιθωριοποιηθεί στο μέλλον ενός νέου διευρυμένου ευρωπαϊκού χώρου.

#### 4. Προς ένα νέο σχήμα μητροπολιτικής διακυβέρνησης

Η αναγκαιότητα δημιουργίας ενιαίας μητροπολιτικής διοίκησης για την Αθήνα/Αττική έχει ήδη αναγνωριστεί από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 τόσο από την επιστημονική κοινότητα όσο και από το χώρο της πολιτικής και της τοπικής αυτοδιοίκησης (βλ. ενδιαφέρον της ΤΕΔΚΝΑ, δημάρχων, συνδέσμων ΟΤΑ αλλά και του κεντρικού κράτους).<sup>4</sup>

Σήμερα το σχετικό ενδιαφέρον έχει αναζωπυρωθεί καθώς έχει πλέον συνειδητοποιηθεί ότι ο διεθνής ρόλος της Αττικής και η εν γένει ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της περιορίζεται κατά κύριο λόγο από ενδογενείς παραμέτρους ιδιαίτερα δε από το έλλειμμα των υφισταμένων διοικητικών δομών. Η πολιτική ηγεσία και συγκεκριμένα το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης διεξήγαγε μέσω αναθέσεων της σε πανεπιστημιακά ερευνητικά ινστιτούτα έρευνες με σκοπό την διερεύνηση των προϋποθέσεων συγκρότησης και των μηχανισμών εφαρμογής θεσμών μητροπολιτικής διακυβέρνησης στις μητροπολιτικές περιοχές της χώρας δηλαδή Αθήνα/Θεσσαλονίκη (ΠΑΝΤΕΙΟ; 2002; ΑΠΘ: 2002; ΙΑΠΑΔ: 2003).

Στο πλαίσιο αυτών των μελετών (ΥΠΕΣΔΔΑ: 2002), καταρχήν διαπιστώνεται ότι οι υφιστάμενες δομές δημιουργούν δυσχέρειες στην επιδίωξη της ανταγωνιστικότητας των μητροπολιτικών περιοχών και ότι έπεται προσαρμογή τους στα σύγχρονα δεδομένα (βλ.ΥΠΕΣΔΔΑ: 2002; Ανδρικοπούλου & Τόμπρου: 2003). Οι νέες συνθήκες απαιτούν ολοκληρωμένο στρατηγικό σχεδιασμό σε μητροπολιτικό επίπεδο τόσο για την επίλυση των προβλημάτων μητροπολιτικής εμβέλειας όσο και την αξιοποίηση των ευνοϊκών προοπτικών στον ευρωπαϊκό χώρο. Η συγκρότηση όμως του μητροπολιτικού σχήματος δεν θα πρέπει να εστιάζεται μόνο στην δημιουργία νέων αναπτυξιακών δυνατοτήτων αλλά ταυτόχρονα να εκπληρώνει πολλαπλούς στόχους στην άσκηση μητροπολιτικών λειτουργιών. Συγκεκριμένα:

- συνεργασία και ολοκλήρωση των πολιτικών με υπέρβαση της πολυαρχίας και της αποσπασματικότητας,
- δημιουργία νέων αναπτυξιακών δυνατοτήτων,
- παροχή αποτελεσματικών και καλύτερης ποιότητας υπηρεσιών στον πολίτη,
- αποτελεσματική μητροπολιτική διακυβέρνηση και διεύρυνση της συμμετοχής των πολιτών (πολιτική νομιμοποίηση).

Παράλληλα, η δημιουργία νέας μορφής μητροπολιτικής διοίκησης (ανεξάρτητα του σχήματος που τελικά θα επιλεγεί)<sup>5</sup> θα πρέπει να υιοθετεί δύο σημαντικές αρχές:

- A.** την αρχή του διαλόγου, της συμμετοχής και της εταιρικής σχέσης μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων (συμμετοχική μορφή μητροπολιτικής διοίκησης),
- B.** την αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητα.

Ως προς την πρώτη αρχή, υποστηρίζεται ότι οι προσπάθειες διοικητικής αναδιάρθρωσης στο μητροπολιτικό χώρο θα πρέπει να στηριχθούν στην αποδοχή της διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης και των κοινωνικών φορέων (επιμελητήρια, ΜΚΟ, κοινωνία των πολιτών, ενώσεις εργαζομένων κ.α.) προκειμένου να εξασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή συναίνεση και η πολιτική νομιμοποίηση του νέου σχήματος (ΙΑΠΑΔ: 2003). Βασικό σημείο των μεταρρυθμιστικών προσπαθειών θα πρέπει να είναι ο κοινωνικός διάλογος με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και σε διάφορα επίπεδα. Ο ρόλος του κράτους, οφείλει να παραμείνει σε επιτελικό επίπεδο. Το κεντρικό κράτος αποτελεί τον υποκινητή, τον συντονιστή και τον ρυθμιστή του κοινωνικού διαλόγου που απαιτείται.

Ως προς τη δεύτερη αρχή, κάτω από τις νέες συνθήκες του σημερινού ανταγωνισμού, οι διοικήσεις των μητροπολιτικών περιοχών θα πρέπει να αναδεικνύουν αποτελεσματικές πολιτικές. Η αποτελεσματικότητα συνδέεται με μηχανισμούς ελέγχου, διαφάνειας, λογοδοσίας και με διαδικασίες συνεχούς αξιολόγησης και δεικτών επίδοσης. Ταυτόχρονα, οι διαδικασίες



συμμετοχής και ενίσχυσης των θεσμών αντιπροσώπευσης και των νέων θεσμών κοινωνικής διαβούλευσης αυξάνουν την εμπιστοσύνη ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς και επομένως συμβάλλουν στη δεύτερη αρχή της αποτελεσματικότητας. Οι νέες εταιρικές σχέσεις έχουν την ικανότητα να συσπειρώνουν μέρη με διαφορετικούς πόρους και να επιτυγχάνουν μεγαλύτερη αξιοποίηση τόσο των ενδογενών όσο και των εξωγενών ευνοϊκών παραγόντων για τη συνολική ανάπτυξη της μητρόπολης.

Συμπερασματικά καταλήγουμε ότι οι νέες μορφές διακυβέρνησης του μητροπολιτικού χώρου βασισμένες στις αρχές του συμμετοχικού διαλόγου, των εταιρικών σχέσεων, της υιοθέτησης επιχειρηματικών κριτηρίων και πρακτικών (αποδοτικότητα, αποτελεσματικότητα) στο μέλλον θα αποτελέσουν αναπόσπαστο τμήμα της διοίκησης των μητροπολιτικών περιοχών της διεθνούς κοινότητας, καθώς η αναγκαιότητα τους είναι ενδεδειγμένη κάτω από τις πιέσεις του ανταγωνισμού στο πλαίσιο ενός νέου διευρυμένου ευρωπαϊκού χώρου.

Οι μητροπολιτικές περιοχές της χώρας μας θα πρέπει να προσαρμοστούν άμεσα στις νέες συνθήκες καθώς η ανταγωνιστικότητα τους και η ελκτικότητα τους είναι άμεσα συνυφασμένη σήμερα με την ανταγωνιστικότητα της ίδιας της χώρας.

## Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Δεν πρόκειται για την παραδοσιακή έννοια του “δικτύου” οικισμών με τις ιεραρχικές σχέσεις που αντιστοιχούν λίγο-πολύ στη διαφοροποίηση των μεγεθών των διαφόρων οικιστικών κέντρων, αλλά για περιπτώσεις όπου οι επιμέρους “κόμβοι” του μητροπολιτικού δικτύου αναλαμβάνουν διαφοροποιημένους αλλά σημαντικούς ρόλους, που δεν απορρέουν από το πληθυσμιακό μέγεθος αλλά από τη θέση στη χωρική μητροπολιτική δομή, και δεν περιγράφονται επαρκώς με την παραδοσιακή αντίληψη περί πόλωσης/κυριαρχίας (κέντρο-περιφέρεια κλπ.). Πάντως, είχαν υπάρξει και στο παρελθόν ορισμένα τέτοιου είδους δικτυακά μητροπολιτικά μορφώματα, π.χ. στην περίπτωση των μητροπολιτικών περιοχών της Γερμανίας (Γετίμης: 1999).
- 2 π.χ., οι μητροπολιτικές κομπετίες της Βρετανίας από το 1972 έως το 1986 (Χριστοφιλοπούλου, Ε:1994).
- 3 Η θεωρητική βέβαια ανάλυση του όρου διακυβέρνηση συχνά καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η έννοια έχει πολλαπλές χρήσεις και αντίστοιχες ερμηνείες (Stoker, G., : 1998; Rhodes, R.W.A: 2000).
- 4 βλ. μελέτες, εκθέσεις επιτροπών, πρακτικά συνεδρίων σε ζητήματα μητροπολιτικής διακυβέρνησης που έχουν πραγματοποιηθεί στο παρελθόν όπως:
  - Πανεπιστήμιο Αθηνών (Τμ. Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης ) & Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (8-9.12.1993), “Συστήματα Διοίκησης των Μητροπολιτικών Περιοχών”

- ΤΕΚΔΙΝΑ (7.7.94) “Προτάσεις για την αποτελεσματικότερη λειτουργία των νέων θεσμών αποκέντρωσης στη Μητροπολιτική Περιοχή της Αττικής”
  - ΤΕΕ (13-16.9.1994), “Ένα Όραμα για την Αθήνα. Προοπτικές και Διαχείριση Μητροπολιτικών Περιοχών”, Διεθνές Συνέδριο
  - Επιτροπή Δεκτέρη (1992), “Ελληνική Διοίκηση 2000” Υπουργείο Προεδρίας της Κυβερνήσεως.
- 5 Στη συγκεκριμένες μελέτες εξετάστηκαν κατά βάση τρία εναλλακτικά σενάρια μητροπολιτικής διακυβέρνησης στην Αθήνα /Αττική σε αντιστοιχία με τα παραδείγματα από την ευρωπαϊκή και διεθνή εμπειρία και συγκεκριμένα:
- Η δημιουργία “Μητροπολιτικής Περιφέρειας” ως αποσυγκεντρωμένου μητροπολιτικού θεσμού ο οποίος διοικείται από στελέχη της κρατικής διοίκησης και πλαισιώνεται από αιρετό συμβούλιο (“μικτό σενάριο”).
  - Η δημιουργία “Μητροπολιτικού ΟΤΑ”, δηλ. ενός νέου αυτοδιοικητικού θεσμού που συγκροτείται και λειτουργεί σε μητροπολιτικό επίπεδο και νομιμοποιείται άμεσα με τη ψήφο των πολιτών.
  - Η δημιουργία “Μητροπολιτικού Συνδέσμου”, δηλ. ενός αυτοδιοικητικού θεσμού με έμμεση νομιμοποίηση από τη συμμετοχή εκπροσώπων ΟΤΑ της μητροπολιτικής περιοχής (βλ. ΥΠΕΣΔΔΑ: 2002).

Τα εν λόγω σενάρια αξιολογήθηκαν στη συνέχεια σε κάθε ένα τομέα μητροπολιτικών λειτουργιών (Αστική Ανάπτυξη, Χωρικός Σχεδιασμός, Περιβάλλον, Κοινωνική Πολιτική, Μεταφορές, Πολιτική Προστασία), σύμφωνα με συγκεκριμένα κριτήρια (κριτήριο της αποτελεσματικότητας – effectiveness, κριτήριο της πολιτικής νομιμοποίησης – legitimacy, κριτήριο της βιώσιμης ανάπτυξης και καλής διακυβέρνησης των μητροπολιτικών περιοχών).

## B I B Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Amin A. & Thrift N.** (1994), *Globalisation, Institutions and Regional Development in Europe*, Oxford: Oxford University Press.
- Beaverstock J. V.; R.G. Smith & P. J. Taylor** (1999), “A roster of World Cities”, in *Cities*, 16 (6), pp. 445-458.
- Benington J. & Harvey J.** (1994), “Spheres or Tiers? The significance of Transnational local authority networks” in *Local Government Policy-Making*, vol. 20, no 5, pp. 21-30.
- Brotchie F., Batty M., Hall P. & Newton P.** (EDTS) (1991), *Cities of the 21st Century: New Technologies and Spatial Systems*, London: Routledge .
- Castells M. & Hall P.** (1994), *Technopoles of the world. The making of 21<sup>st</sup> century industrial complexes*, London: Routledge.
- Cheshire P.** (1999), “ Cities in Competition: Articulating the gains from Integration” in *Urban Studies*, vol.36, nos 5-6, pp. 843-874.

- Getimis P. & Economou D.** (1993), "Urban restructuring and urban policies in the new Europe" in *Getimis, P. & Kafkalas, G. (eds), Urban and Regional Development in the New Europe*, Athens: Topos Special Series.
- Greater London Authority** (2001), "*The Mayor's Annual Report*", London: GLA.
- Datar-Reclus** (1989). *Les villes "europeennes"*. La Documentation Francaise. Paris.
- Gordon I.** (1999), "Internationalisation and Urban Competition" *Urban Studies*, vol.36, nos 5-6, pp. 1029-1044.
- Fainstein S.S.** (1994): *The City Builders: Property and Planning in London and New York*, Oxford: Blackwell.
- Hall P.** (1992). *Urban and Regional Planning*. Routledge. London and New York.
- Harvey D.** (1989): From managerialism to entrepreneurialism: the transformation of governance in late capitalism, *Geografiska Annaler*, 71 B: 3-17.
- Hirst P. & Thomson G.** (1996), *Globalisation in Question. The international economy and possibilities of governance*, Cambridge: Polity Press.
- Jessop B.** (1994), "The transition to post-fordism and Schumpeterian Workfare State" in Burrows, R. & Loader, B. (eds), *Towards a post-fordist welfare state*, London: Routledge.
- Kunzmann K.R.** (2002): Creative Planning in City-Regions: the European city between globalization, local identity and regional governance. In *European Cities in a Global Era: urban identities and regional development*, Follow-up report to the Conference, Copenhagen, 14-15 November 2002, Ministry of the Environment, Spatial Planning Department, Denmark.
- Lefebvre C.** (1998A), "Metropolitan government and governance in western countries: a critical review" in *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 22, No1.
- Lefebvre C.** (1998B), "Metropolitan Areas: New Actors on the Political Scene" in "*International Conference; Governing Metropolitan Areas: Strengthening Local Democracy*", Athens, 9/98.
- Logan J. R. And Molotch H. L.** (1987): *Urban Fortunes: The political Economy of Place*, Berkeley: University of California Press.
- Mayer M.** (1992), "The shifting local political system in European Cities" in M. Dunford & Kaykalas, G. (eds), *Cities and Regions in the New Europe*, London: Belhaven Press.
- Molotch H.** (1976): The city as a growth machine: towards a political economy of place, *American Journal of Sociology*, 82: 309-332.
- OECD** (1999), "*Improving Metropolitan Governance*" *Official report*, *Territorial Development Service*.
- OECD** (2003), "*The Review of Athens. Assessment and Recommendations*", 10<sup>th</sup> Session of Territorial Development Policy Committee, OECD Headquarters, Paris 27-28 November 2003.

- Ohmae K.** (1990), *The Borderless World: power and strategy in the interlinked economy*, London: Collins.
- Petrakos G. and Brada, J.** (1989), Metropolitan concentration in Developing countries, *Kyklos*, Vol. 42, 4, pp. 557-578.
- Rhodes R.A.W.** (1997), *Understanding Governance. Policy Networks, Reflexivity and Accountability*, Buckingham: Open University Press.
- Rhodes R. A. W** (2000), "The Governance Narrative: Key findings and lessons from the ERC'S Whitehall Programme" in *Public Administration*, vol. 78, no 2, pp. 346-363.
- Sassen S.** (1994), *Global Cities in a World Economy*, Thousand Oaks: Pine Forge Press.
- Sayer A. & Walker R.** (1992), *The New Social Economy: Reworking the Division of Labour*, Oxford: Blackwell.
- Stoker G.** (1995): Regime theory and urban politics in JUDGE, D., STOKER, G AND WOLLMAN, H. (eds). *Theories of Urban Politics* London: Sage 54-71.
- Stoker G. and Mossberger K.** (1994): Urban regime theory in comparative perspective, *Government and Policy*, 12 pp. 195-212.
- Stoker G.** (1998), "Governance as a theory: five propositions" in *International Social Science Journal*, vol. 155, No . , pp. 17-28.
- Swyngedouw E.** (1989): The heart of the place. The resurrection of locality in an age of hyperspace, in *Geografiska Annaler*, 71 B pp. 31-42.
- Taylor P. J** (2000), "World Cities and Territorial States under Conditions of Contemporary Globalisation", in *Political Geography* , 19, (1), pp. 5-32.
- Vigar G., Healey P., Hull A. and S. Davoudi,** (2000): *Planning, Governance and Spatial Strategy in Britain. An Institutional Analysis*, MacMillan Press, London.
- Waters M.** (1995), *Globalisation*, London: Routledge.
- Ανδρικοπούλου Ελ. & Τόμπρου Β.** (2003), "Ανάπτυξη και Ανταγωνιστικότητα Μητροπολιτικών Περιοχών" στο Π. Γετίμης & Καυκαλάς, Γρ. (επιμ.) *Μητροπολιτική Διακυβέρνηση. Διεθνής Εμπειρία και ελληνική πραγματικότητα* , Αθήνα: Εκδόσεις ΙΑΠΑΔ, σελ. 147-168.
- Γετίμης Π. & Καυκαλάς Γρ.** (2003), "Οι Ευρωπαϊκές Μητροπόλεις και το ζήτημα της πολυεπιπέδης διακυβέρνησης" στο Π. Γετίμης & Καυκαλάς, Γρ. (επιμ.) *Μητροπολιτική Διακυβέρνηση. Διεθνής Εμπειρία και ελληνική πραγματικότητα* , Αθήνα: Εκδόσεις ΙΑΠΑΔ, σελ. 13-32.
- Γετίμης Π., Γρηγοριάδου Δ. & Μαραβά Ν.** (2003), "Μητροπολιτική Διακυβέρνηση: Ευρωπαϊκή και Διεθνής Εμπειρία" στο Π. Γετίμης & Καυκαλάς, Γρ. (επιμ.) *Μητροπολιτική Διακυβέρνηση. Διεθνής Εμπειρία και ελληνική πραγματικότητα* , Αθήνα: Εκδόσεις ΙΑΠΑΔ, σελ. 32-62.
- Γετίμης Π.,** (2000), Νέες Μορφές Διακυβέρνησης στο Ανδρικοπούλου, Ε. & Καυκα-

λάς, Γρ. , επιμέλεια (2000), *“ Ο Νέος Ευρωπαϊκός Χώρος . Η Διεύρυνση και η γεωγραφία της Ευρωπαϊκής Ανάπτυξης”*, Αθήνα: Εκδόσεις Θεμέλιο.

**Γετίμης Π.** (1999), *“Αστικές Πολιτικές και Κοινωνικά κινήματα στις Πόλεις”* στο Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ. *Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Εκδόσεις Gutenberg, σελ. 359-369.

**Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο** (2000), Πρόγραμμα *“Στρατηγικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης Αθήνας –Αττικής”* Α΄ και Β΄ φάση , επιστ. Υπεύθυνος, Κ. Γεράρδη, Αθήνα: ΕΜΠ Ανάθεση ΥΠΕΧΩΔΕ.

**Επιτροπή Δεκλερή** (1992), *“Ελληνική Διοίκηση 2000”*, Αθήνα: Υπουργείο Προεδρίας της Κυβερνήσεως.

**ΙΑΠΑΔ** (2003), *“Στρατηγικό πλαίσιο εφαρμογής της μητροπολιτικής διακυβέρνησης σε Αθήνα/Αττική και Θεσσαλονίκη. Σύνοψη”* Αθήνα: Εκδόσεις ΙΑΠΑΔ.

**Οικονόμου Δ.** (2000). *Ο διεθνής Μητροπολιτικός ρόλος της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και ο Νέος Ευρωπαϊκός Χώρος..* στο Ανδρικοπούλου, Ε. & Καυκαλάς, Γρ. , επιμέλεια (2000), *“ Ο Νέος Ευρωπαϊκός Χώρος . Η Διεύρυνση και η γεωγραφία της Ευρωπαϊκής Ανάπτυξης”*, Αθήνα: Εκδόσεις Θεμέλιο.

**Πάντειο Πανεπιστήμιο** (2002), *Ερευνητικό Πρόγραμμα Αναδιάρθρωση της Διοίκησης/Αυτοδιοίκησης στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας-Αττικής*. Τελική έκθεση, Επιστ. Υπεύθυνος Π. Γετίμης, Αθήνα: ΙΑΠΑΔ, ανάθεση ΥΠΕΣΔΔΑ.

**Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο** (2002), *Μητροπολιτική Διακυβέρνηση στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης: προϋποθέσεις και σενάρια. Τελική Έκθεση* (επιστ. Υπεύθυνος, Γ. Καυκαλάς) Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ ανάθεση ΥΠΕΣΔΔΑ.

**Περιφέρεια Αττικής** (2000), *Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής (2000-2006)*, Αθήνα.

**Πετράκος Γ. & Οικονόμου Δ.** (1999), *“Διεθνοποίηση και Διαρθρωτικές Αλλαγές στο Ευρωπαϊκό σύστημα αστικών κέντρων”* στο Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ. *Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Εκδόσεις Gutenberg, σελ. 13-44.

**Σπανού Κ.** (2003), *“Μητροπολιτική Διοίκηση ή Διακυβέρνηση;”* στο Π. Γετίμης & Καυκαλάς, Γρ. (επιμ.) *Μητροπολιτική Διακυβέρνηση. Διεθνής Εμπειρία και ελληνική πραγματικότητα*, Αθήνα: Εκδόσεις ΙΑΠΑΔ, σελ. 109-126

**Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας** (1999), *“Σχέδιο Ανάπτυξης 2000-2006. Περιφερειακό Σκέλος. Ειδικές Κατηγορίες Περιοχών”*, Αθήνα.

**ΥΠΕΣΔΔΑ** (2002), *“Μητροπολιτική Διοίκηση –Αυτοδιοίκηση Αθήνας / Αττικής. Σύνοψη”*, Αθήνα: Εκδόσεις : ΙΑΠΑΔ.

**Χριστοφιλοπούλου Ε.** (1994), *“Το σύστημα διοίκησης των μητροπολιτικών περιοχών της Μ. Βρετανίας”*, στο *“Συστήματα Διοίκησης Μητροπολιτικών Περιοχών”*, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.