

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΜΟΝΑΔΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΜΕΘΟΔΟ ΕΝΤΑΞΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΕΡΓΩΝ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών- Υπότροφος ΙΚΥ

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ:

Θάνος Βλαστός
Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

Άννα Λυδάκη
Επίκουρη Καθηγήτρια
Παντείου Πανεπιστημίου

Αλίκη Χατζοπούλου-Τζίκα
Ομότιμος Καθηγήτρια ΕΜΠ

ΑΘΗΝΑ 2009

NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS
SCHOOL OF RURAL AND SURVEYING ENGINEERING
DEPARTMENT OF GEOGRAPHY AND REGIONAL PLANNING
SUSTAINABLE MOBILITY UNIT



TOWARDS A METHOD TO ENGAGE CITIZENS IN SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING



ATHANASOPOULOS KONSTANTINOS
Civil Engineer

PhD Thesis

supported from the State Scholarship Foundation of Greece

Thesis Supervisor:

Committee:

Thanos Vlastos
Associate Professor
National Technical University of
Athens (NTUA)

Anna Lidaki
Assistant Professor
Panteion University of Social and
Political Sciences

Aliki Hatzopoulou-Tzika
Professor Emeritus NTUA

ATHENS 2009

Πίνακας περιεχομένων

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	1
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	11
ENGLISH SUMMARY	397

ΜΕΡΟΣ Α: ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ. ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ..... 19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΠΡΟΒΟΛΕΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ ΣΤΙΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ. Η ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ .. 21

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	21
ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑΣ	21
<i>Οι κοινωνικές συνθήκες γέννησης των πόλεων.....</i>	<i>21</i>
<i>Η αρχαία ελληνική πόλη.....</i>	<i>23</i>
<i>Η ρωμαϊκή πόλη της αφθονίας και η κοινωνική παρακμή</i>	<i>25</i>
Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ ΤΗΣ ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ	27
Η ΝΕΑ ΑΦΘΟΝΙΑ: Η ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ	29
<i>Η μνημειακή λειτουργία της νέας πολεοδομίας</i>	<i>29</i>
<i>Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στις νέες πόλεις των αποικιών.....</i>	<i>31</i>
Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	32
<i>Οι κοινωνικές επιδράσεις της βιομηχανοποίησης και του σιδηροδρόμου</i>	<i>32</i>
<i>Η γέννηση της σύγχρονης πολεοδομίας</i>	<i>35</i>
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ..... 41

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	41
Η ΕΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ Η ΚΥΡΙΑΡΧΗΣΗ ΤΟΥ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ	42
<i>Η τεχνολογική εξέλιξη και η ανακάλυψη του αυτοκινήτου</i>	<i>42</i>
<i>Η θεωρητική αντιμετώπιση του αυτοκινήτου στις αρχές του 20^{ου} αιώνα.....</i>	<i>42</i>
<i>Οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες ευνόησης της ταχύτατης διάδοσης του αυτοκινήτου.....</i>	<i>46</i>
ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ	55
<i>Οι επιπτώσεις στην υγεία.....</i>	<i>56</i>
<i>Τα περιβαλλοντικά προβλήματα.....</i>	<i>59</i>
<i>Η διάλυση της αστικότητας</i>	<i>62</i>

<i>Η περιχαράκωση των κατοίκων, η (α)πολιτική διάσταση της πόλης του αυτοκινήτου.....</i>	<i>68</i>
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	73
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ.....	77
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	77
ΑΛΛΑΓΗ ΣΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	77
<i>Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης.....</i>	<i>77</i>
<i>Η έννοια της βιώσιμης κινητικότητας</i>	<i>80</i>
<i>Σύγχρονος πολεοδομικός σχεδιασμός προς τη βιώσιμη (συμπαγή) πόλη.....</i>	<i>83</i>
ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ	86
<i>Ιστορικό της συμμετοχής των πολιτών στον πολεοδομικό σχεδιασμό.....</i>	<i>86</i>
<i>Το σύγχρονο θεωρητικό πλαίσιο ως προς τη συμμετοχή του κοινού: Ο διαβουλευτικός σχεδιασμός του Habermas</i>	<i>89</i>
<i>Ο ρόλος της συμμετοχής του κοινού στη σύγχρονη πολεοδομία</i>	<i>91</i>
<i>Αναμενόμενα οφέλη από την υιοθέτηση συμμετοχικών προσεγγίσεων στις πολεοδομικές και κυκλοφοριακές αποφάσεις.....</i>	<i>94</i>
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	102
ΜΕΡΟΣ Β: Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	105
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.....	107
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	107
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ	108
<i>Πυκνότητα.....</i>	<i>108</i>
<i>Πολυλειτουργικότητα</i>	<i>112</i>
<i>Ένα κοινωνικά συνεκτικό περιβάλλον</i>	<i>113</i>
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ... 115	
<i>Η μεταπολεμική πολιτική προώθησης του ΙΧ.....</i>	<i>115</i>
<i>Επιπτώσεις της προώθησης του ΙΧ.....</i>	<i>118</i>
<i>Πολεοδομικά χαρακτηριστικά που ευνοούν τη βιώσιμη κινητικότητα.....</i>	<i>122</i>
Η ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ	122
<i>Η συμπεριφορά του κοινού στους αστικούς σχεδιασμούς ιστορικά</i>	<i>122</i>
<i>Η εμπλοκή του κοινού στους κυκλοφοριακούς σχεδιασμούς</i>	<i>126</i>
<i>Η ενεργοποίηση του κοινού σε πρόσφατα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά ζητήματα</i>	<i>126</i>
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	128

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΝΟΣ ΒΙΩΣΙΜΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	131
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	132
ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	132
<i>Συνταγματικές αρχές</i>	<i>132</i>
<i>Το σύστημα σχεδιασμού του χώρου.....</i>	<i>134</i>
<i>Κατευθύνσεις και αρχές σχεδιασμού που δίνονται από το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης</i>	<i>134</i>
<i>Ειδικά και Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού</i>	<i>136</i>
ΟΙ ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ.....	136
<i>Η σύμβαση του Άρχου.....</i>	<i>136</i>
<i>Πρόσβαση του κοινού στις περιβαλλοντικές πληροφορίες.....</i>	<i>138</i>
<i>Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση</i>	<i>139</i>
Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ	140
<i>Ρυθμιστικό Σχέδιο.....</i>	<i>140</i>
<i>Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο.....</i>	<i>141</i>
<i>Πολεοδομική Μελέτη</i>	<i>142</i>
Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΟΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ.....	147
<i>Αρμοδιότητα για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.....</i>	<i>147</i>
<i>Κυκλοφοριακές Μελέτες.....</i>	<i>148</i>
<i>Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου.....</i>	<i>149</i>
Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΙΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ	150
<i>Συμμετοχή στη μελέτη</i>	<i>150</i>
<i>Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων δημοσίων έργων</i>	<i>153</i>
Η ΕΜΠΛΟΚΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ.....	159
<i>Επίπεδο πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης.....</i>	<i>160</i>
<i>Επίπεδο δευτεροβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης.....</i>	<i>163</i>
<i>Ο θεσμός του συνηγόρου του πολίτη</i>	<i>164</i>
Η ΕΜΠΛΟΚΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	165
<i>Θεσμικό πλαίσιο για τους ρύπους.....</i>	<i>165</i>
<i>Θεσμικό πλαίσιο για τα αέρια του θερμοκηπίου.....</i>	<i>167</i>
<i>Θεσμικό πλαίσιο για το θόρυβο.....</i>	<i>168</i>
ΣΥΝΟΨΗ.....	169
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ	171
<i>Διεθνείς συμφωνίες προς τη βιώσιμη ανάπτυξη</i>	<i>171</i>
<i>Συμφωνίες στον τομέα της αστικής ανάπτυξης.....</i>	<i>173</i>
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	178
<i>Δομή του σχεδιασμού και συμμετοχή του κοινού.....</i>	<i>178</i>
<i>Εμπόδια στη συμμετοχή στο πολεοδομικό επίπεδο.....</i>	<i>181</i>
<i>Εμπόδια στη συμμετοχή στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό</i>	<i>187</i>
<i>Εμπόδια στη συμμετοχή στα συγκοινωνιακά έργα.....</i>	<i>189</i>
<i>Εμπόδια στη συμμετοχή σε περιβαλλοντικά θέματα</i>	<i>194</i>
<i>Εμπόδια στη συμμετοχή στην τοπική αυτοδιοίκηση.....</i>	<i>197</i>
ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: ΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΕΝΟΣ ΒΙΩΣΙΜΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	199

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ Π. ΦΑΛΗΡΟΥ	203
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	203
ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ	204
<i>Μεθοδολογίες κοινωνικών ερευνών</i>	<i>204</i>
<i>Μέθοδοι συλλογής στοιχείων</i>	<i>208</i>
<i>Μέθοδοι ανάλυσης στοιχείων.....</i>	<i>213</i>
<i>Αξιοπιστία-εγκυρότητα-γενίκευση των συμπερασμάτων.....</i>	<i>214</i>
<i>Μέθοδος που επιλέχθηκε για την κοινωνική έρευνα στο Π. Φάληρο</i>	<i>215</i>
ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΗΘΗΚΕ	217
<i>Επιλογή χρόνου έρευνας.....</i>	<i>217</i>
<i>Δειγματοληψία</i>	<i>217</i>
<i>Συνεντεύξεις.....</i>	<i>219</i>
<i>Μη συμμετοχική παρατήρηση.....</i>	<i>220</i>
<i>Ανάλυση των στοιχείων.....</i>	<i>221</i>
<i>Παρουσίαση των ευρημάτων της έρευνας</i>	<i>221</i>
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΡΑΜ ΣΤΟ Π. ΦΑΛΗΡΟ.....	222
<i>Ο σχεδιασμός του έργου</i>	<i>222</i>
<i>Ιστορικό των κινητοποιήσεων εναντίον του έργου</i>	<i>228</i>
<i>Στοιχεία του έργου που αξιολογήθηκαν ως σημαντικά από τον κόσμο.....</i>	<i>229</i>
<i>Η επικοινωνία κατοίκων, δήμου και Τραμ ΑΕ.....</i>	<i>235</i>
<i>Συμπεράσματα: Βαθμός συμμετοχής των κατοίκων στο έργο</i>	<i>244</i>
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΧΕΣΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	246
<i>Χρήση του θεσμικού πλαισίου συμμετοχής του κοινού από τους κατοίκους</i>	<i>246</i>
<i>Μη θεσμικές μορφές συμμετοχής του κοινού.....</i>	<i>249</i>
<i>Τα εμπόδια συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό</i>	<i>251</i>
<i>Συνέπειες της μειωμένης συμμετοχής του κοινού</i>	<i>273</i>
<i>Προτάσεις του κοινού για αποτελεσματικές μεθόδους συμμετοχής του στο σχεδιασμό του χώρου</i>	<i>282</i>
<i>Επιθυμίες ως προς το περιβάλλον</i>	<i>286</i>
ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	290
<i>Ως προς το θεσμικό πλαίσιο συμμετοχής του κοινού στην πράξη.....</i>	<i>290</i>
<i>Ως προς τη στάση του κοινού απέναντι στη συμμετοχή στα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά θέματα της πόλης του</i>	<i>291</i>
<i>Οι συνέπειες της απουσίας του κοινού από το σχεδιασμό</i>	<i>293</i>
<i>Προβλήματα που αναμένεται να παρουσιαστούν σε διαδικασίες επικοινωνιακού κυκλοφοριακού σχεδιασμού στην Ελλάδα</i>	<i>293</i>
 ΜΕΡΟΣ Γ: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	295

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 – ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΤΙΣ ΗΠΑ 297

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	297
Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ	298
<i>Περιβαλλοντική πολιτική στην Ολλανδία.....</i>	<i>298</i>
<i>Δομή του σχεδιασμού του χώρου και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης στην Ολλανδία.....</i>	<i>299</i>
<i>Συμμετοχή του κοινού στην Ολλανδία.....</i>	<i>300</i>
<i>Παραδείγματα συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις στην Ολλανδία.....</i>	<i>302</i>
Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗ ΣΟΥΗΔΙΑ	305
<i>Περιβαλλοντική πολιτική στη Σουηδία.....</i>	<i>305</i>
<i>Δομή του σχεδιασμού του χώρου και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης στη Σουηδία.....</i>	<i>306</i>
<i>Συμμετοχή του κοινού στη Σουηδία.....</i>	<i>308</i>
<i>Συμπεράσματα από το Σουηδικό μοντέλο.....</i>	<i>310</i>
Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗ ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ	311
<i>Περιβαλλοντική πολιτική στη Μεγάλη Βρετανία</i>	<i>311</i>
<i>Δομή του σχεδιασμού του χώρου και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης στη Μεγάλη Βρετανία</i>	<i>312</i>
<i>Συμμετοχή του κοινού στη Μεγάλη Βρετανία.....</i>	<i>313</i>
<i>Παραδείγματα συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις στη Μεγάλη Βρετανία</i>	<i>321</i>
Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΙΣ ΗΠΑ.....	327
<i>Περιβαλλοντική πολιτική στις ΗΠΑ</i>	<i>327</i>
<i>Δομή του σχεδιασμού του χώρου και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης στις ΗΠΑ.....</i>	<i>328</i>
<i>Συμμετοχή του κοινού στις ΗΠΑ.....</i>	<i>330</i>
<i>Παραδείγματα συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις στις ΗΠΑ.....</i>	<i>333</i>
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	345

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 – ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΝΕΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ..... 347

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	347
ΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ	347
<i>Απόκλιση της διαδικασίας σχεδιασμού από τους στόχους της Σύμβασης του</i> <i>Άαρχους</i>	<i>348</i>
<i>Απόκλιση της διαδικασίας σχεδιασμού από τους περιβαλλοντικούς στόχους, όπως</i> <i>καθορίστηκαν από διεθνείς συμφωνίες</i>	<i>351</i>
<i>Προϋποθέσεις για τη συμμετοχή του κοινού που δεν ικανοποιούνται από την</i> <i>υφιστάμενη νομοθεσία.....</i>	<i>354</i>
ΝΕΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑΝ ΝΑ ΕΦΑΡΜΟΣΤΟΥΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	355
<i>Προσέγγιση των στόχων της Σύμβασης του Άαρχους.....</i>	<i>355</i>
<i>Προσέγγιση της διαδικασίας σχεδιασμού με τους περιβαλλοντικούς στόχους, όπως</i> <i>καθορίστηκαν στις διεθνείς συμφωνίες</i>	<i>358</i>
<i>Προσέγγιση της προτεινόμενης διαδικασίας σχεδιασμού με τις προϋποθέσεις που</i> <i>θέτει το κοινό για να συμμετέχει, όπως διαπιστώθηκαν στην παρούσα διατριβή. 360</i>	

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΝΤΑΞΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ	
ΕΡΓΩΝ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	361
<i>Ουσιαστική εφαρμογή της Σύμβασης του Άαρχους</i>	361
<i>Περιβαλλοντική στροφή του κυκλοφοριακού σχεδιασμού</i>	364
<i>Αποκέντρωση του σχεδιασμού</i>	368
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΣΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	371
<i>1^ο Βήμα: Ουσιαστική εφαρμογή της Σύμβασης του Άαρχους και περιβαλλοντική</i>	
<i>στροφή του σχεδιασμού</i>	371
<i>2^ο Βήμα: Αποκέντρωση σχεδιασμού</i>	380
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	390
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	393
ENGLISH SUMMARY	397
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	405

Πρόλογος

Η επιστημονική κοινότητα συγκλίνει στην άποψη ότι ο πλανήτης βιώνει μία **πολυεπίπεδη κρίση**. Α) **Κοινωνική**, καθώς τα προβλήματα έλλειψης νερού και πείνας που βιώνει οι αναπτυσσόμενες χώρες καθώς και οι αποκλεισμένοι των ανεπτυγμένων χωρών δεν περιορίζεται, αλλά διευρύνεται. Β) **Περιβαλλοντική**, καθώς διαπιστώνεται ότι ο πλανήτης ζει τη μεγαλύτερη καταστροφή στην ιστορία του, που οφείλεται στην ανθρώπινη δραστηριότητα. Γ) **Πολιτική**, καθώς διαπιστώνεται ότι οι δημοκρατίες δε λειτουργούν όπως θα έπρεπε, η πολιτική(-οί) απαξιώνεται(-ονται) και οι πολίτες αποστασιοποιούνται από τους θεσμούς. Η επιστημονική κοινότητα απαιτείται να μην υποτιμήσει το τελευταίο που, αν και μοιάζει λιγότερο σημαντικό, αποτελεί τροχοπέδη για την επίλυση των υπόλοιπων προβλημάτων. Η ενεργοποίηση και συμμετοχή των πολιτών είναι προϋπόθεση για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών προβλημάτων του πλανήτη και σύμφωνα με το σύγχρονο διεθνές δίκαιο (σύμβαση του Άαρχους) περιγράφεται ως αναφαίρετο δικαίωμα κάθε πολίτη.

Η διατριβή αυτή, αν και εστιάζεται στη συμμετοχή της κοινωνίας σε ένα εκ πρώτης όψεως καθαρά τεχνοκρατικό αντικείμενο, όπως είναι ο σχεδιασμός της αστικής κυκλοφορίας, φιλοδοξεί να συμβάλει, στο μέρος που της αναλογεί, στην αναζήτηση μεθόδων υπέρβασης της κρίσης. Διότι αποδεικνύεται ότι η αστική κυκλοφορία είναι υπεύθυνη σε μεγάλο βαθμό για τα σύγχρονα περιβαλλοντικά προβλήματα τα οποία με τη σειρά τους δημιουργούν νέα κοινωνικά ζητήματα. Τα προβλήματα αυτά αφορούν, αφενός, τη μικροκλίμακα της πόλης (ρύποι, θόρυβος) και, αφετέρου, τη **μακροκλίμακα** του πλανήτη (αλλαγή κλίματος - υπερθέρμανση). Και στη **μικροκλίμακα** της πόλης και στη **μακροκλίμακα** του πλανήτη τα περιβαλλοντικά προβλήματα από την κυκλοφορία οδηγούν στη διεύρυνση της κοινωνικής ανισότητας, καθώς ρύπανση και θόρυβος επωμίζονται κυρίως οι φτωχές περιοχές κατοικίας, ενώ οι κλιματικές αλλαγές δημιουργούν ανυπέρβλητα προβλήματα κυρίως στις φτωχές γεωργικές χώρες του Τρίτου Κόσμου.

Η λύση που προάγεται σήμερα είναι η **βιώσιμη κινητικότητα**, δηλαδή η προώθηση κυκλοφοριακών πολιτικών με στόχο την υποκατάσταση όσο γίνεται περισσότερων μετακινήσεων από περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία, τον περιορισμό των ελευθεριών κίνησης και στάθμευσης του αυτοκινήτου, την ανάπλαση των δημόσιων χώρων, με λίγα λόγια πολιτικών με στόχο φιλική προς το περιβάλλον της πόλης και τον άνθρωπο κινητικότητα.

Η προοπτική της βιώσιμης κινητικότητας ευνοείται από τα χαρακτηριστικά των ελληνικών πόλεων, δηλαδή τις υψηλές πυκνότητες και την ανάμιξη των χρήσεων γης. Τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά αυτά:

- είναι ασύμβατα με τη χρήση ΙΧ, που προϋποθέτει μεγάλες κοινόχρηστες εκτάσεις για την κίνηση και τη στάθμευσή του,
- περιορίζουν το μήκος των καθημερινών μετακινήσεων, αφού γύρω και μέσα στα πολεοδομικά κέντρα υπάρχει μεγάλη πυκνότητα κατοικίας και κατά συνέπεια ο πληθυσμός μπορεί να τα προσεγγίζει με τα πόδια ή με ποδήλατο,
- κάνουν τη χρήση δημόσιας συγκοινωνίας βιώσιμη, αφού αυξάνεται ο αριθμός των κατοίκων που εξυπηρετείται από κάποια γραμμή δημόσιας συγκοινωνίας.

Παρ' όλα αυτά η χρήση του ΙΧ στις ελληνικές πόλεις συνεχώς αυξάνεται. Παράλληλα οι πόλεις αλλάζουν την παραδοσιακή τους μορφή και απλώνονται προς την ύπαιθρο. Ακολουθούν δηλαδή ένα μοντέλο που πλέον η Ευρωπαϊκή Ένωση απορρίπτει ως περιβαλλοντικά και οικονομικά σπάταλο, μη λειτουργικό και κοινωνικά επιζήμιο. Οι κοινωνικές και οικονομικές επιλογές στην Ελλάδα οδηγούν στην επιβάρυνση της ποιότητας ζωής στις πόλεις. Με τη συμμετοχή του κοινού στις πολεοδομικές και κυκλοφοριακές αποφάσεις θα μπορούσε να προκύψει:

1. ευαισθητοποίηση για τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις καθημερινών επιλογών μετακίνησης,
2. αλλαγή στάσης και νοοτροπίας απέναντι στις αξίες του δημόσιου χώρου,
3. καλύτερος σχεδιασμός πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας,
4. εντατικότερη χρήση των νέων υποδομών βιώσιμης κινητικότητας που δημιουργούνται (διάδρομοι κίνησης πεζών-ποδηλάτων, μέσα συλλογικής μεταφοράς).

Η έρευνα μέσα από **πρωτότυπη αναλυτική διαδικασία** αναζήτησε μία μέθοδο για την ένταξη της κοινωνίας στη λήψη αποφάσεων για τις αστικές μεταφορές. Οι αποφάσεις αυτές είναι κρίσιμες για το μέλλον των πόλεων και κατά συνέπεια του πλανήτη. Διερευνήθηκαν οι αιτίες που απομακρύνουν τους πολίτες από το σχεδιασμό και τα συμπεράσματα που εξήχθησαν χρησιμοποιήθηκαν για να αποσαφηνιστεί, αφενός, αν το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο είναι επαρκές και, αφετέρου, για να δομηθούν και να αξιολογηθούν σενάρια βελτίωσής του.

Το αντικείμενο της διατριβής είναι **διεπιστημονικό**. Έχει σχέση με την επιστήμη του συγκοινωνιολόγου, διότι εξετάζει τη συμμετοχή του κοινού στο πλαίσιο κυρίως του κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Σύγχρονες έρευνες διαπιστώνουν την αλληλεπίδραση κυκλοφορίας – πόλης και περιβάλλοντος, δηλαδή το γεγονός ότι ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της πολεοδομίας και οι δύο μαζί του περιβαλλοντικού σχεδιασμού πόλεων. Δεν νοείται προστασία του περιβάλλοντος της πόλης χωρίς μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία, χωρίς ελάττωση του θορύβου, χωρίς μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης των μεταφορών και χωρίς αστική μορφή που να ευνοεί την επιλογή μέσων μετακίνησης φιλικών προς το περιβάλλον. Ο συγκοινωνιολόγος, με τον πολεοδόμο και τον περιβαλλοντολόγο έχουν κοινούς στόχους. Στην έρευνα έγινε προσπάθεια να μη διαχωριστούν τα επιστημονικά αυτά πεδία. Αντίθετα εξετάστηκε η συμμετοχή του κοινού συγχρόνως στο πλαίσιο του πολεοδομικού σχεδιασμού και στο πλαίσιο των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Άλλωστε, κατά τη διάρκεια του πολεοδομικού σχεδιασμού χαράσσεται το δίκτυο κυκλοφορίας στην πόλη, ενώ στη μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων δίδεται η μοναδική δυνατότητα συμμετοχής του κοινού στις διαδικασίες σχεδιασμού ενός συγκοινωνιακού έργου. Ανεξάρτητο θεσμικό πλαίσιο για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό δεν υπάρχει.

Ακόμη πιο ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι στο θέμα της συμμετοχής του κοινού παντρεύονται οι τεχνικές επιστήμες με την κοινωνιολογία, τις πολιτικές επιστήμες, τη νομική, τη φιλοσοφία, τη ψυχολογία.. Η βασική έρευνα στο Παλαιό Φάληρο ήταν και κοινωνιολογικού χαρακτήρα. Η μελέτη του θεσμικού πλαισίου και η σύγκρισή του με αυτό άλλων χωρών έχει νομικές διαστάσεις. Τέλος το θέμα της αναζήτησης των αιτίων της αποξένωσης των πολιτών από τη διοίκηση αποτέλεσε ζήτημα σύγχρονων κοινωνικών φιλοσόφων.

Όλες οι παραπάνω επιστημονικές προσεγγίσεις που εμπλέκονται στη διατριβή έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό: ασχολούνται με τον άνθρωπο. Τα πρότυπα, οι αριθμοί και η στατιστική αποφεύχθησαν, διότι η ανθρώπινη συμπεριφορά δεν υπακούει σε αυστηρούς μαθηματικούς κανόνες.

Η διεπιστημονικότητα της διατριβής ήταν πρόβλημα, αλλά και πρόκληση. Υπήρχε ο κίνδυνος να επεκταθεί προς πολλές κατευθύνσεις και να απομακρυνθεί από το στόχο της. Σε κάποια σημεία δόθηκαν πράγματι οι διαστάσεις εκείνες που αντιστοιχούν σε κυκλοφοριακά, πολεοδομικά, νομικά, κοινωνιολογικά και φιλοσοφικά ζητήματα.

Η ανάγνωση του κειμένου έγινε προσπάθεια να είναι το ίδιο εύκολη για κάποιον που ασχολείται με το επιστημονικό πεδίο της συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις του χώρου, αλλά και για οποιονδήποτε άλλον που ενδιαφέρεται για το αντικείμενο: συγκοινωνιολόγο, πολεοδόμο, ιστορικό, κοινωνιολόγο, νομικό, πολιτικό, στέλεχος της δημόσιας διοίκησης, μέλος μη κυβερνητικών οργανώσεων, μέλος τοπικών συλλόγων, κάτοικο της σύγχρονης πόλης με ενδιαφέρον για τα κοινά, ενεργό πολίτη, κάθε ένα που αγωνιά για την τύχη του περιβάλλοντος.

Ευχαριστίες

Τον επιβλέποντα καθηγητή **κ. Βλαστό**, συγκοινωνιολόγο-πολεοδόμο, καθηγητή του ΕΜΠ, θέλω να ευχαριστήσω για τη στέγη που προσέφερε στη διατριβή αυτή και τη διαρκή καθοδήγηση και στήριξη σε μία δύσκολη ελληνική πραγματικότητα για τους νέους επιστήμονες. Εκτός από το γεγονός ότι ήταν αυτός που με “έμπλεξε” με το δύσκολο αυτό επιστημονικό πεδίο, από το οποίο αποκόμισα τελικά πάρα πολλά ως μηχανικός επιστήμονας, αλλά και ως άνθρωπος, ήταν εκείνος που με την πλούσια αρθρογραφία και τον έντονο και συνεχή αγώνα του για τη βελτίωση του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος μου έδωσε το όραμα για να θυσιάσω ολοκληρωτικά τον ελεύθερο χρόνο μου τα τελευταία χρόνια και να ασχοληθώ με την εκπόνηση της διατριβής αυτής.

Πολύτιμη στήριξη στην εκπόνηση της διδακτορικής μου διατριβής προσέφερε και η **κ. Λυδάκη**, κοινωνιολόγος, επίκουρος καθηγήτρια του Παντείου Πανεπιστημίου, μέλος της τριμελούς συμβουλευτικής επιτροπής. Μου προσέφερε πολύτιμα μεθοδολογικά εργαλεία, τα οποία αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της βασικής έρευνας της διατριβής, καθώς και την ψυχολογική ένεση που απαιτούνταν ιδιαίτερα στην εκκίνηση της έρευνας.

Η **κ. Χατζοπούλου**, νομικός, ομότιμος καθηγήτρια του ΕΜΠ, παρ’ όλο που ορίστηκε μεταγενέστερα μέλος της συμβουλευτικής μου επιτροπής, ασχολήθηκε με την έρευνά μου με ιδιαίτερη προσοχή και ενδιαφέρον και οι στοχευμένες παρατηρήσεις της με βοήθησαν σημαντικά, ιδιαίτερα στην ανάλυση της υφιστάμενης νομοθεσίας και την εξαγωγή των τελικών συμπερασμάτων. Συνέβαλε καθοριστικά στο τελικό αποτέλεσμα και θέλω να την ευχαριστήσω ιδιαίτερα για αυτό.

Θέλω να ευχαριστήσω και το **Ίδρυμα Κρατικών Υποτροφιών**, διότι η υλική στήριξη που μου παρείχε μου έδωσε τη δυνατότητα για μεγάλα διαστήματα να αφιερωθώ ολοκληρωτικά στην έρευνά μου.

Τέλος η έρευνα δε θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί αν δεν αγκαλιαζόταν από τους **πολίτες του Π. Φαλήρου** που πρόθυμα δέχτηκαν να συμμετέχουν σε αυτή. Άνθρωποι κάθε ηλικίας και επαγγέλματος αφιέρωσαν ένα μέρος του πολύτιμου χρόνου τους για να μοιραστούν τη σκέψη τους μαζί μου κάτι που με τιμά ιδιαίτερα και θα ήθελα να τους ευχαριστήσω γι’ αυτό.

Εισαγωγή

Στόχος της διατριβής είναι η διερεύνηση μίας μεθόδου ένταξης της κοινωνίας στο σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων αστικών μεταφορών, δηλαδή μίας μεθόδου σχεδιασμού που θα επιτυγχάνει να αντιπροσωπεύονται οι κοινωνικές ανησυχίες και προσδοκίες γύρω από τη διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος στις πόλεις πιο αποτελεσματικά. Η δομή της διατριβής είναι η παρακάτω:

Στο **Α' Μέρος** της διατριβής ερευνώνται μέσα από έρευνα βιβλιογραφίας:

- α) οι κοινωνικές και πολιτικές διαστάσεις της αστικής κινητικότητας, όπως αναδεικνύονται από την ιστορική διαδρομή των πόλεων πριν (Κεφάλαιο 1 διατριβής) και μετά (Κεφάλαιο 2) την ευρεία διάδοση του αυτοκινήτου
- β) ο ρόλος της συμμετοχής του κοινού στις διαδικασίες πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού όπως περιγράφεται σε σύγχρονα επιστημονικά κείμενα (Κεφάλαιο 3).

Στο **Β' Μέρος** παρουσιάζεται ο ελληνικός χώρος. Πιο συγκεκριμένα αναλύεται η επίδραση που είχαν διαχρονικά κοινωνικοί παράγοντες στη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος (Κεφάλαιο 4). Επιπλέον περιγράφεται η υφιστάμενη νομοθεσία που αφορά τη συμμετοχή του κοινού στις κυκλοφοριακές και πολεοδομικές αποφάσεις. Ταυτόχρονα αναλύεται και ο βαθμός που τηρούνται οι νομοθετικές προβλέψεις από τη διοίκηση (Κεφάλαιο 5). Για την πληρέστερη κατανόηση του βαθμού ένταξης της κοινωνίας στις κυκλοφοριακές αποφάσεις στην Ελλάδα σήμερα μελετάται με λεπτομέρεια το παράδειγμα της χάραξης τραμ στο Π. Φάληρο (Κεφάλαιο 6).

Στο **Γ' Μέρος** συγκρίνεται το ελληνικό μοντέλο σχεδιασμού με αυτό 3 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΗΠΑ (Κεφάλαιο 7). Ωφέλιμα συμπεράσματα αναδεικνύονται που θα ήταν χρήσιμα για τον ελληνικό χώρο. Με βάση τα συμπεράσματα αυτά και την ανάλυση του Β' Μέρους οικοδομείται ένα νέο μοντέλο σχεδιασμού που μπορεί να βοηθήσει στην κατεύθυνση ένταξης της κοινωνίας στο σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων αστικών μεταφορών (Κεφάλαιο 8).

Η τελική πρόταση αναπτύσσεται σε **δύο βήματα**. Το πρώτο, το πιο συντηρητικό, καταδεικνύει τις αλλαγές που πρέπει να γίνουν στην υφιστάμενη νομοθεσία για την ουσιαστική εφαρμογή ενός αποδεκτού –σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα – συστήματος συμμετοχής του κοινού. Με την πρόταση αυτή παράλληλα επιτυγχάνεται απλοποίηση της δαιδαλώδους νομοθεσίας και διευκολύνεται η τήρηση των περιβαλλοντικών δεσμεύσεων που απορρέουν από το Σύνταγμα και τις διεθνείς συμβάσεις. Στο δεύτερο βήμα δομείται το σύστημα αυτό σχεδιασμού με τέτοιο τρόπο, ώστε να διευκολύνει και να διευρύνει ακόμα περισσότερο τις δυνατότητες επιρροής των πολιτών στη διαμόρφωση του τοπικού τους περιβάλλοντος.

Η ανάπτυξη της τελικής πρότασης απαιτούσε αρχικά την προσεκτική **ανάλυση της υφιστάμενης νομοθεσίας στην Ελλάδα**. Σύμφωνα με αυτή ο αστικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός είναι τμήμα του πολεοδομικού σχεδιασμού. Η ανάλυση δε θα μπορούσε ωστόσο να σταματήσει εκεί, διότι:

- α) μόλις πρόσφατα (το 2000) θεσμοθετήθηκε ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός στις προδιαγραφές των πολεοδομικών μελετών, οπότε η συντριπτική πλειοψηφία των εγκεκριμένων πολεοδομικών σχεδίων στην Ελλάδα δεν έχουν καθόλου

- κυκλοφοριακή ανάλυση (όσα εγκρίθηκαν πριν το 1983) ή λαμβάνουν υπ' όψη τους μόνο το γενικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό σε επίπεδο δήμου (όσα εγκρίθηκαν από το 1983 έως το 2000).
- β) για τον ήδη δομημένο αστικό χώρο ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός γίνεται με την υλοποίηση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, οι οποίες - παρ' όλο που έχουν αποσπασματικό χαρακτήρα - μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τη χρήση του δημόσιου χώρου από το ΙΧ και διαμορφώνουν την εικόνα της πόλης.
 - γ) οι κατευθύνσεις για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό δίδονται στο πλαίσιο του χωροταξικού σχεδιασμού,
 - δ) οι περιβαλλοντικές και τεχνικές μελέτες που απαιτούνται για την υλοποίηση οδικών ή σιδηροδρομικών έργων έχουν μεγάλη σημασία για τη διαμόρφωση του αστικού χώρου και δεν αφορούν τον πολεοδομικό σχεδιασμό.
 - ε) τα σχέδια δράσης που προβλέπονται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία για την προστασία των πόλεων από το θόρυβο και τους ρύπους οδηγούν αναπόφευκτα και στη λήψη κυκλοφοριακών μέτρων.
 - στ) σε όλο το φάσμα του σχεδιασμού και της υλοποίησης έργων αστικών μεταφορών η τοπική αυτοδιοίκηση γνωμοδοτεί και σε κάποιες περιπτώσεις έχει την αρμοδιότητα να εγκρίνει. Στο πλαίσιο των καθηκόντων της αυτών προβλέπονται διαδικασίες συμμετοχής του κοινού.

Οπότε για να σχηματιστεί ολοκληρωμένη εικόνα για τον τρόπο που το κοινό μπορεί να επηρεάσει το σχεδιασμό έργων αστικής κινητικότητας έπρεπε να εξεταστεί το θεσμικό πλαίσιο για:

- i. το χωροταξικό σχεδιασμό εθνικής ή περιφερειακής κλίμακας,
- ii. τον πολεοδομικό σχεδιασμό σε επίπεδο μητρόπολης, δήμου και γειτονιάς,
- iii. τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις,
- iv. τα δημόσια έργα,
- v. την προστασία του περιβάλλοντος,
- vi. τη λειτουργία της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Στη φάση της ανάλυσης περιγράφεται όλη η σχετική νομοθεσία και παρουσιάζονται οι θεσμοθετημένες δυνατότητες συμμετοχής του κοινού σε όλους αυτούς τους τομείς που σχετίζονται με την αστική κυκλοφορία. Παράλληλα γίνεται αναφορά στη σχετική ελληνική νομολογία και παρουσιάζονται απόψεις ελλήνων και ξένων επιστημόνων που αξιολογούν την επάρκεια των προβλέψεων για συμμετοχή του κοινού.

Η ανάλυση δεν περιορίζεται στη γνώμη των ειδικών, αλλά απλώνεται και στη συλλογή απόψεων απλών πολιτών. Με αφορμή το σχεδιασμό του τραμ στο Παλαιό Φάληρο οργανώθηκε κοινωνική έρευνα, στην οποία κλήθηκαν απλοί πολίτες να αξιολογήσουν το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο για τη συμμετοχή. Αναλύθηκαν οι αιτίες που τους αποθαρρύνουν να συμμετέχουν σε κυκλοφοριακούς σχεδιασμούς σήμερα και οι προσδοκίες που έχουν από τέτοιες διαδικασίες στο μέλλον. Ο σχεδιασμός του τραμ, που συνέπεσε με την εκπόνηση της διατριβής, ήταν μία μοναδική ευκαιρία για να συλλεχθούν τέτοια στοιχεία, καθώς η ενεργοποίηση της τοπικής κοινωνίας για το θέμα ήταν τόσο έντονη, που το τραμ επηρέασε ακόμη και τις τοπικές εκλογές για την ανάδειξη δημάρχου.

Η κοινωνική έρευνα βοήθησε να κατανοηθεί σε βάθος το πρόβλημα της αποξένωσης στην Ελλάδα των πολιτών από το σχεδιασμό. Οι απόψεις του κοινού συγκρίθηκαν με αντίστοιχες απόψεις σε άλλες χώρες. Σε όλα τα κράτη ένα μέρος των πολιτών θεωρεί ότι τα ζητήματα του σχεδιασμού αφορούν όσους γνωρίζουν. Δεν αισθάνεται ότι θα

μπορούσε να συμμετέχει ισότιμα στη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος, διότι δεν έχει την απαραίτητη τεχνική εκπαίδευση. Υπάρχει επιπλέον ο φόβος ότι η εμπλοκή τρίτων μη ειδικών, θα μπορούσε να απομακρύνει το σχεδιασμό από το βασικό στόχο που είναι η προάσπιση του συλλογικού συμφέροντος. Για άλλους πολίτες οι αιτίες που τους απομακρύνουν από τις αποφάσεις είναι τελείως διαφορετικές. Η στάση τους οφείλεται σε μία γενικότερη αρνητική εικόνα που έχουν απέναντι στο πολιτικό σύστημα. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός εμποδίζεται από μία βαθύτερη κρίση της σύγχρονης δημοκρατίας. Είναι κάτι που διαπιστώνεται από όλες τις σχετικές έρευνες που οργανώθηκαν στο εξωτερικό και επιβεβαιώθηκε και για την περίπτωση της Ελλάδας. Η πραγματικότητα αυτή έχει μία ακόμη πτυχή, η οποία δεν έχει γενικά τονιστεί στις έρευνες και αναδείχθηκε στο Παλιό Φάληρο. Οι πολίτες παρακολουθούν αμέτοχοι τις συγκοινωνιακές αποφάσεις, διότι δεν συνειδητοποιούν ότι συμμετέχουν ως φορολογούμενοι στην υλοποίηση των έργων. Θεωρούν τα χρήματα που σπαταλώνται “ξένα”.

Η έρευνα επομένως επιβεβαίωσε ότι τα πορίσματα που έχουν εξαχθεί στις χώρες της δυτικής Ευρώπης και στις ΗΠΑ ισχύουν και για τον ελληνικό χώρο, παρ’ όλο που έχει μία τελείως διαφορετική ιστορία οικονομικής και αστικής ανάπτυξης, κάτι που δεν ήταν αναμενόμενο. Επιπλέον κατέστησε σαφές ότι απαιτείται μία γενναία τομή για να αλλάξει η στάση του κοινού. Απαιτείται μία αλλαγή στο θεσμικό πλαίσιο που θα επιβεβαιώνει προς κάθε απλό πολίτη ότι μπορεί να είναι πρωταγωνιστής και γνώστης της διαμόρφωσης του αστικού περιβάλλοντος και όχι παθητικός θεατής, όπως συμβαίνει σήμερα. Κάθε πολίτης πρέπει να νιώθει ότι συμβάλλει με τη στάση του ή με την υλική ή άλλη συνεισφορά του στο γίνεσθαι της πόλης.

Για να προσεγγιστεί μία μεθοδολογία που θα μπορούσε να βοηθήσει στην κατεύθυνση αυτή παρουσιάζεται η εμπειρία από 4 χώρες του εξωτερικού που προσπαθούν να αντιμετωπίσουν παρόμοια προβλήματα. Παρουσιάζεται ο τρόπος με τον οποίο εμπλέκουν το κοινό στο σχεδιασμό του αστικού χώρου και δίνονται λεπτομερή παραδείγματα από πολεοδομικούς και κυκλοφοριακούς σχεδιασμούς και έργα. Οι μέθοδοι συμμετοχής του κοινού που εφαρμόζονται στο εξωτερικό κατηγοριοποιούνται και αναδεικνύονται εκείνες που μπορούν να φανούν ιδιαίτερα χρήσιμες για τον ελληνικό χώρο.

Στο τέλος της διατριβής, εξάγεται με βάση την πρωτότυπη μεθοδολογία ανάλυσης που προηγήθηκε, μία **πρόταση** που συγκεντρώνει τα χαρακτηριστικά εκείνα που διαπιστώθηκε ότι μπορούν να ενεργοποιήσουν τους πολίτες. Είναι μία πρόταση που δεν παρουσιάζεται ως θέσφατο, διότι πρέπει να δοκιμαστεί στην πράξη και να επεξεργαστεί από νέες έρευνες. Περισσότερο είναι μία **προσέγγιση μεθόδου** που μέσα από αυτήν την εργασία διαπιστώθηκε ότι συγκεντρώνει τα περισσότερα θετικά χαρακτηριστικά προς την κατεύθυνση της ενθάρρυνσης της συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις.

Η πρόταση που κατατίθεται εισάγει **δύο βασικές καινοτομίες στη μεθοδολογία σχεδιασμού του χώρου**. Δίνει μία **νέα μέθοδο εκπόνησης (Στρατηγικών) Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων** που εξασφαλίζουν την περιβαλλοντική επάρκεια των σχεδίων και τη διεύρυνση της συμμετοχής του κοινού ταυτόχρονα. Παράλληλα **ιεραρχούνται τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά σχέδια με νέο τρόπο**. Διότι η παραδοσιακή ιεράρχηση σχεδιασμού που εκκινεί από το περιφερειακό και καταλήγει στο τοπικό επίπεδο έχει όλα τα χαρακτηριστικά εκείνα που απομακρύνουν τους

πολίτες από τις αποφάσεις. Όταν δίδεται το βάρος στην ολοκληρωμένη οργάνωση του αστικού χώρου, και με βάση τις κατευθύνσεις αυτές παράγονται τα τοπικά σχέδια στις γειτονιές δημιουργούνται ανυπέρβλητα προβλήματα μεταξύ φορέων σχεδιασμού και πολιτών. Περιλαμβάνουν: α) προειλημμένες αποφάσεις που μειώνουν την εμπιστοσύνη μεταξύ κατοίκων και φορέων, β) μεγαλύτερη δυσκολία κατανόησης των προτάσεων των μελετητών, γ) μεγαλύτερη ανάγκη για ενημέρωση και εκπαίδευση του κοινού, δ) μικρότερη δυνατότητα επιρροής στις αποφάσεις, ε) λιγότερες δυνατότητες δημιουργικής συνεισφοράς. Όλα τα παραπάνω βρέθηκαν από την κοινωνική έρευνα του Παλαιού Φαλήρου ότι είναι κύριοι παράγοντες αποθάρρυνσης συμμετοχής του κοινού.

Αν αντίθετα τα τοπικά σχέδια αποτελούν τη βάση του σχεδιασμού: α) υπάρχει μεγαλύτερη δυνατότητα οι μελετητές να αξιοποιήσουν τα σχόλια του κοινού, β) οι προτάσεις των μελετητών γίνονται αμέσως κατανοητές, αφού αφορούν το χώρο καθημερινής παρουσίας των ανθρώπων, γ) μειώνεται η ανάγκη για εκπαίδευση του κοινού, αφού οι προτάσεις μπορούν ευκολότερα να οπτικοποιηθούν με τη χρήση σύγχρονης τεχνολογίας, δ) υπάρχει σχεδόν απεριόριστη δυνατότητα επιρροής στις αποφάσεις και ε) είναι πολύ πιθανόν τα σχόλια του κοινού να αναδεικνύουν θέματα σημαντικά που έχουν διαφύγει των μελετητών. Το κοινό νιώθει περισσότερο χρήσιμο και αισθάνεται ότι ο χρόνος που ξοδεύει σε συμμετοχικές διαδικασίες είναι παραγωγικός.

Τα πορίσματα της διατριβής ανοίγουν λοιπόν ένα σημαντικό θέμα στη θεωρία του κυκλοφοριακού σχεδιασμού και φιλοδοξώ να δώσουν το έναυσμα για νέες έρευνες.

Περίληψη Διατριβής

Ο κοινωνικο-πολιτικός χαρακτήρας της αστικής κινητικότητας

Οι πόλεις αποτελούν ένα από τα πιο σημαντικά δημιουργήματα της ανθρώπινης κοινωνίας. Σε αυτές συγκεντρώθηκε ανθρώπινο δυναμικό και απέκτησε δυνατότητες επικοινωνίας και συνεργασίας. Οι πόλεις ήταν διαχρονικά στυλοβάτες της ανθρώπινης ευημερίας και ανάπτυξης, πρωταγωνιστές στην ανάπτυξη του ανθρώπινου πολιτισμού, χάρη στην κοινωνική λειτουργία τους. Η βιβλιογραφική ανάλυση της ιστορικής διαδρομής των πόλεων από την αρχαιότητα μέχρι τη βιομηχανική εποχή, που γίνεται στο **1^ο Κεφάλαιο** της διατριβής πραγματεύεται τις βασικές έννοιες που εξετάζονται στη συνέχεια. Αναδεικνύεται η κοινωνική λειτουργία του αστικού χώρου. Παράλληλα παρουσιάζεται το κοινωνικό πλαίσιο που οδήγησε στην ανάγκη για σχεδιασμό του χώρου.

Η **κοινωνική διάσταση** της αστικής κυκλοφορίας έγινε φανερή κυρίως με την ευρεία διάδοση της αυτοκίνησης στις πόλεις. Στο **2^ο Κεφάλαιο** μέσα από βιβλιογραφική ανάλυση αναλύονται οι κοινωνικοί και πολιτικοί λόγοι που οδήγησαν στην επικράτηση του ΙΧ ως του βασικού μέσου μετακίνησης στις πόλεις και οι κοινωνικές επιπτώσεις της επιλογής αυτής. Ενώ οι πολεοδόμοι και οι συγκοινωνιολόγοι (οι “ειδικοί”) υποστήριζαν ακόμη και τη βίαιη προσαρμογή των πόλεων στις ανάγκες του ΙΧ, το αυτοκίνητο απέτυχε να ικανοποιήσει τις ανθρώπινες ανάγκες που υποτίθεται ότι υπηρετεί. Η ανεξαρτησία που προσέφερε απεδείχθη ότι ήταν δέσμια των φυσικών πόρων του πλανήτη. Η ελευθερία μετακίνησης περιορίζεται σήμερα από την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την έλλειψη χώρων στάθμευσης, το παιχνίδι αποδεικνύεται θανατηφόρο ή συνεπάγεται ατυχήματα. Οι νέες πόλεις που παρήγαγαν μεταπολεμικά οι πολεοδόμοι και οι συγκοινωνιολόγοι καταρρέουν κοινωνικά.

Αυτό που αναδεικνύεται από την ανάλυση αυτή είναι ότι η απώλεια της τοπικής ταυτότητας, η μείωση της σημασίας της γειτονιάς, η απώλεια του κοινωνικού ρόλου του δρόμου, η γενικότερη υποβάθμιση του τοπικού αστικού περιβάλλοντος που προκάλεσε το ΙΧ έχουν **επιπτώσεις στη δημοκρατία και στη συμμετοχή των κατοίκων στα κοινά**, καθώς όλα αυτά τα χαρακτηριστικά της “**πόλης του αυτοκινήτου**” υποσκάπτουν το ενδιαφέρον των πολιτών. Πολιτικοί φιλόσοφοι στην αρχαιότητα, όπως ο Πλάτωνας και ο Αριστοτέλης, και αργότερα ο Ρουσσώ, είχαν επισημάνει ως προϋπόθεση δημοκρατικής λειτουργίας της πόλης το μικρό πληθυσμιακό μέγεθος, που εξασφαλίζει τη γνωριμία των κατοίκων μεταξύ τους και διευκολύνει την επικοινωνία. Ωστόσο τα μικρά αστικά μεγέθη σήμερα απειλούνται. Δε μπορούμε λοιπόν να ισχυριστούμε ότι μπορούμε να βρούμε μία μεθοδολογία με την οποία θα ενταχθεί η κοινωνία στο σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων αστικών μεταφορών αν δεν δώσουμε σημασία στην **αναβίωση της τοπικής κλίμακας**, η οποία έχει χαθεί στις ομοιόμορφες αχανείς εκτάσεις των σύγχρονων πόλεων.

Η βιώσιμη κινητικότητα και ο ρόλος της συμμετοχής του κοινού

Στο **3^ο Κεφάλαιο** της διατριβής αναλύεται βιβλιογραφικά το σύγχρονο επιστημονικό έργο που έχει ως στόχο την αντιμετώπιση του πολιτικού προβλήματος που ανακύπτει από την κατάρρευση της κοινωνικής λειτουργίας των πόλεων. Τα σημαντικά κοινωνικά, περιβαλλοντικά και πολιτικά προβλήματα που αφορούν την ποιότητα ζωής των πολιτών και τη συνολική λειτουργία της δημοκρατίας, γεννούν το αίτημα για συμμετοχή των πολιτών στις αποφάσεις. Το φιλοσοφικό έργο του Habermas, που εισηγήθηκε τη δεκαετία του '80 ένα διαφορετικό μοντέλο αποφάσεων, που θα στηρίζεται στην αρχή της συναίνεσης, επηρέασε τις σύγχρονες απόψεις για συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό. Σύγχρονα πολιτικά και επιστημονικά κείμενα αποδεικνύουν ότι η συμμετοχή των πολιτών στις αποφάσεις θα οδηγήσει στην ενημέρωση και στην περιβαλλοντική και κοινωνική ευαισθητοποίησή τους, στη δημιουργία τοπικών κοινωνικών δεσμών, στη βελτίωση των αποφάσεων, στην ενίσχυση της σχέσης κράτους-πολιτών και της δημοκρατίας γενικότερα. Με τον τρόπο αυτό θεωρείται ότι θα μπορούσε να επιτευχθεί και απεξάρτηση των κατοίκων από το ΙΧ, ώστε οι επιπτώσεις των καθημερινών επιλογών μετακίνησης και κατανάλωσης στο περιβάλλον και την κοινωνία να περιοριστούν. Στόχος η κινητικότητα στην πόλη, που είναι προϋπόθεση της κοινωνικής λειτουργίας της, να ενισχύει την κοινωνική συνοχή, να οδηγεί στην ανασύσταση της πολιτικής και κοινωνικής έννοιας της γειτονιάς, να ευνοεί την ανθρώπινη επαφή και συλλογικές μορφές οργάνωσης και να δίνει σε όλους ίσες δυνατότητες και φυσικά να είναι φιλική στο περιβάλλον. Η νέα αυτή εικόνα ονομάζεται βιώσιμη κινητικότητα. Στο **3^ο Κεφάλαιο οριοθετείται λοιπόν ο στόχος** της έρευνας που είναι η εύρεση μίας μεθόδου συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις η οποία θα κάνει εφικτούς τους στόχους που τίθενται διεθνώς και θα είναι ταυτόχρονα κατάλληλη για τον ελληνικό χώρο.

Στο **4^ο Κεφάλαιο** γίνεται μία **εισαγωγή στις ιδιαιτερότητες του ελληνικού χώρου**. Αναδεικνύεται ότι η πολιτική της βιώσιμης κινητικότητας και του ανασχεδιασμού του συστήματος λήψης των αποφάσεων, ώστε να συμμετέχουν περισσότεροι πολίτες στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, είναι ακόμη πιο αναγκαίος στόχος για τις ελληνικές πόλεις από ότι για τις ευρωπαϊκές, καθώς η πυκνότητα δόμησης, η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και η απουσία πολεοδομικού σχεδιασμού δημιουργούν συνθήκες ασφυκτικές. Οι ανάγκες κίνησης και στάθμευσης του ΙΧ περιορίζουν στο ελάχιστο το χώρο επικοινωνίας και κίνησης. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, προϊόν της ασυμβατότητας ΙΧ και πυκνής δόμησης, κάνει προβληματική τη μετακίνηση από γειτονιά σε γειτονιά. Ο κοινωνικός χαρακτήρας των ελληνικών πόλεων απειλείται. Η βιώσιμη κινητικότητα θα μπορούσε να είναι το φάρμακο για την παθογένεια της ελληνικής πόλης, απαιτεί όμως ανατροπή πολλών από τις καθημερινές συνήθειες των κατοίκων της. Παραδοσιακά, χαρακτηριστικό των αντιδράσεων των πολιτών απέναντι σε κρατικές πρωτοβουλίες για τη βελτίωση του περιβάλλοντος των πόλεων, είναι η επιθυμία διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης λόγω της έλλειψης κατανόησης της σημασίας των πολεοδομικών αλλαγών. Ιστορικά αποτυπώνεται αρνητική στάση των πολιτών, ανεξάρτητα από την πολιτική που κρύβεται πίσω από τις αποφάσεις. Χωρίς επομένως τη συναίνεση και ενεργό συμμετοχή των κατοίκων σε μία άλλη λειτουργία των δημόσιων χώρων η βιώσιμη κινητικότητα δεν είναι εφικτή. Πρέπει λοιπόν να **δοθεί ιδιαίτερο βάρος στο σχεδιασμό και την οργάνωση των διαδικασιών συμμετοχής του κοινού στην Ελλάδα**, αν επιδιώκεται η εφαρμογή μιας διαφορετικής πολιτικής για τις αστικές μετακινήσεις.

Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο συμμετοχής του κοινού στην Ελλάδα

Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο συμμετοχής του κοινού στις κυκλοφοριακές αποφάσεις στην Ελλάδα παρουσιάζεται στο **5^ο Κεφάλαιο**. Ο σχεδιασμός της αστικής κυκλοφορίας ξεκινάει από το χωροταξικό σχεδιασμό, όπου διατυπώνονται οι βασικές αρχές και χαράσσονται κυκλοφοριακοί άξονες εθνικής ή περιφερειακής σημασίας. Ολοκληρωμένα γίνεται κατά τη διάρκεια του πολεοδομικού σχεδιασμού, ο οποίος σύμφωνα με τη νομοθεσία έχει τρία επίπεδα: Σε πρώτο επίπεδο εγκρίνεται ένα Ρυθμιστικό Σχέδιο, το οποίο αποτελεί το χωροταξικό σχέδιο ενός πολεοδομικού συγκροτήματος. Με βάση τις αρχές του Ρυθμιστικού Σχεδίου συντάσσονται και εγκρίνονται σε κάθε δήμο Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ), τα οποία αποτελούν τα χωροταξικά σχέδια του δήμου. Με βάση τις κατευθύνσεις του ΓΠΣ εκπονούνται και εγκρίνονται Πολεοδομικές Μελέτες σε κάθε γειτονιά, οι οποίες περιλαμβάνουν και κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Το ιδανικό αυτό μοντέλο ολοκληρωμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού θεσμοθετήθηκε στη μορφή αυτή με την έγκριση των προδιαγραφών εκπόνησης Πολεοδομικών Μελετών το 2000. Για τις πόλεις που μέχρι τότε είχαν εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο (δηλαδή για τη συντριπτική πλειοψηφία του ελληνικού αστικού χώρου) ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός γίνεται με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, οι οποίες αποφασίζονται και εγκρίνονται από το δήμο με βάση κυκλοφοριακές μελέτες όταν έχουν τοπικό χαρακτήρα ή από το ΥΠΕΧΩΔΕ όταν επηρεάζουν βασικούς οδικούς άξονες. Ο σχεδιασμός της δημόσιας συγκοινωνίας γίνεται ανεξάρτητα από τους παρόχους συγκοινωνιακού έργου. Για συγκοινωνιακά έργα που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως τα σιδηροδρομικά (τραμ, προαστιακός) και τα οδικά έργα η νομοθεσία επιβάλλει πριν την κατασκευή τους τη δημοσιοποίηση μίας Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων κατασκευής και λειτουργίας. Τέλος τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό επηρεάζουν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη ρύπανση και το θόρυβο που έχουν ενσωματωθεί στην ελληνική νομοθεσία. Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να καταθέσουν σχέδια δράσης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών που περιλαμβάνουν και κυκλοφοριακά μέτρα.

Στο 5^ο Κεφάλαιο καταγράφονται από όλους τους νόμους που αναφέρονται στα παραπάνω θέματα¹ τα σημεία στη νομοθεσία που δίνουν τη δυνατότητα στο κοινό να συμμετέχει στη διαδικασία των αποφάσεων. Από τη σύνοψη αυτή αποκαλύπτεται ότι το θεσμικό πλαίσιο είναι εξαιρετικά αδύναμο. Οι προθεσμίες συμμετοχής του κοινού είναι μικρές και δεν συνοδεύονται από εκστρατείες ενημέρωσης (τύπος – τηλεόραση – διαδίκτυο), ώστε να πληροφορούνται οι κάτοικοι τις δυνατότητες συμμετοχής και να προετοιμάζουν τη συμμετοχή τους. Ο πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός στην Ελλάδα καθοδηγείται από τα ενδιαφέροντα και τους στόχους των πολιτικών (vision-led), σε αντίθεση με την πλειονότητα των

¹ Για το χωροταξικό σχεδιασμό Ν. 2742/1999, για τον πολεοδομικό σχεδιασμό Ν.2508/1997, όπως τροποποιήθηκε από τη διαδικασία της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΚΥΑ 107017/28.9.2006), για την προστασία του περιβάλλοντος (Ν. 1650/1986 και Ν. 3010/2002) και όλο το πλήθος των υπουργικών αποφάσεων που εκδόθηκαν για την εφαρμογή τους, για την ποιότητα του αέρα (Πράξη 34/30.5.2002 Υπουργικού Συμβουλίου), για την προστασία από το θόρυβο (ΚΥΑ 13586/724/28.3.2006), για τον τρόπο λήψης αποφάσεων στην τοπική αυτοδιοίκηση Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας (Ν. 3463/2006), για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 3542/2007) και τέλος για τη λειτουργία του φορέα συγκοινωνιακού έργου στην Αττική Ν. 2669/1998 και στη Θεσσαλονίκη Ν.Δ. 3721/57.

ευρωπαϊκών πόλεων, στις οποίες το σχεδιασμό επηρεάζουν κυρίως οι τεχνοκράτες σε διαβούλευση με το κοινό (plan and consensus-led).

Οι πιο συνηθισμένες **μορφές εμπλοκής του κοινού** είναι: α) **οι μη θεσμικές**, όπως η κατ' ιδίαν συνάντηση ενδιαφερομένων με πολιτικούς, που δεν καλλιεργούν και εκπαιδεύουν το κοινό στην αναζήτηση και διεκδίκηση του συλλογικού και περιβαλλοντικού οφέλους, αλλά ισχυροποιούν την ιδιωτική διεκδίκηση και στην ακραία μορφή τους οδηγούν σε φαινόμενα διαφθοράς, β) **η δικαστική προσφυγή**. Σε κανένα σημείο της νομοθεσίας δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού στην αρχική φάση των σχεδίων, όταν αποφασίζονται οι στόχοι των επεμβάσεων και τα κριτήρια για τη λήψη τους, όπως το όραμα για την ανάπτυξη μιας περιοχής.

Η νομοθεσία δίνει το βάρος στην προστασία της **ιδιοκτησίας**. Στα πλαίσια της εφαρμογής των πολεοδομικών σχεδίων δίδεται το βάρος σε γραφειοκρατικές διαδικασίες εναντίωσης (ένσταση) με βάση τις επιπτώσεις του σχεδιασμού στις ιδιοκτησίες. Πρόκειται για μία θεσμική διαδικασία που εκπαιδεύει το κοινό στην ενίσχυση του ιδιωτικού συμφέροντος και όχι στην αναζήτηση του συλλογικού. Στα θέματα κυκλοφοριακών ρυθμίσεων αστικών περιοχών και σχεδιασμού σε αυτές δημόσιας συγκοινωνίας, που είναι εξαιρετικά σημαντικά για τη διαμόρφωση του κοινωνικού και αισθητικού περιβάλλοντος, η νομοθεσία δεν προβλέπει πουθενά τη συμμετοχή των πολιτών στις αποφάσεις.

Οι νομοθετικές προβλέψεις διοικητικής και οικονομικής αποκέντρωσης (δημοτικά διαμερίσματα, συνοικιακά συμβούλια, πολεοδομική επιτροπή γειτονιάς, δημοκρατικός προγραμματισμός) σε επίπεδο συνοικίας, όπου θεσμοθετήθηκαν, απαξιώθηκαν εξαιτίας της περιορισμένης θεσμικής και οικονομικής δύναμης της αυτοδιοίκησης.

Αντιλήψεις ως προς τη συμμετοχή – ποιοτική κοινωνική έρευνα στο Παλαιό Φάληρο

Αν οι πολίτες ήταν κινητοποιημένοι, παρακολουθούσαν τις τοπικές αποφάσεις και διεκδικούσαν ποιότητα ζωής, που η διοίκηση ακόμη δεν έχει εξασφαλίσει, ούτε το αδύναμο θεσμικό πλαίσιο, ούτε η διοικητική πραγματικότητα της Ελλάδας θα μπορούσε να τους εμποδίσει. Για ποιο λόγο όμως οι πολίτες είναι (και) στην Ελλάδα αδρανείς; Για να διερευνηθούν οι αιτίες που αποθαρρύνουν το κοινό να συμμετέχει στις πολεοδομικές και κυκλοφοριακές αποφάσεις οργανώθηκε κοινωνική έρευνα στο Παλαιό Φάληρο. Στην περιοχή αυτή την εποχή της εκπόνησης της διατριβής κατασκευαζόταν το τραμ και οι κάτοικοι οργάνωναν διαμαρτυρίες εναντίον της κατασκευής του. Ωστόσο όσοι είχαν την πρωτοβουλία των εκδηλώσεων αυτών δεν ήταν ευχαριστημένοι από την ανταπόκριση του κόσμου στις προσκλήσεις τους. Ήταν η περιοχή και ο χρόνος ιδανικός για την οργάνωση της κοινωνικής έρευνας, που ακολούθησε την ερμηνευτική προσέγγιση. Πραγματοποιήθηκαν εμβαθυντικές συνεντεύξεις με τους κατοίκους και δεν έγινε χρήση τυποποιημένου ερωτηματολογίου. Η ποιοτική μέθοδος προτιμήθηκε διότι ήταν η πιο κατάλληλη για την προσέγγιση των ερευνητικών ερωτημάτων. Στην έρευνα συμμετείχαν 47 άτομα, που προέρχονταν από όλο το κοινωνικό φάσμα των κατοίκων του Π. Φαλήρου (από οικονομικοί μετανάστες μέχρι εύποροι κάτοικοι). Διακόπηκε, όταν έγινε αντιληπτό ότι είχε φθάσει στο σημείο θεωρητικού κορεσμού, δηλαδή οι καινούριες συνεντεύξεις δεν προσέφεραν τίποτα το καινούριο στα συμπεράσματα που ήδη είχαν εξαχθεί.

Λεπτομέρειες της μεθοδολογίας και αναλυτικά τα συμπεράσματα που εξήχθησαν παρουσιάζονται στο **6^ο Κεφάλαιο**.

Μέσα από την έρευνα **διαπιστώθηκε** ότι αρκετοί κάτοικοι **δεν αισθάνονται ότι πρέπει να συμμετέχουν** στις αποφάσεις, διότι πιστεύουν ότι μόνο το κράτος είναι αυτό που μπορεί να σχεδιάσει ορθολογικά με κριτήριο την εξυπηρέτηση του συλλογικού συμφέροντος. Πρόκειται για ένα συμπέρασμα που είναι πρωτότυπο και αφορά τον ελληνικό χώρο. Αντίθετα η επιφύλαξη πολλών κατοίκων του Παλαιού Φαλήρου να προσέλθουν σε συμμετοχικές διαδικασίες, διότι είτε πιστεύουν ότι η δική τους άποψη δεν ενδιαφέρει είτε θεωρούν ότι δεν έχουν την τεχνική κατάρτιση για να εκφέρουν γνώμη, είτε διότι θεωρούν ότι οι διαδικασίες αυτές πραγματοποιούνται σε ένα περιβάλλον που δεν είναι φιλικό προς τον πολίτη – με λίγα λόγια διότι **δεν αισθάνονται ευπρόσδεκτοι** - είναι ένα παράγοντας αποθάρρυνσης συμμετοχής που έχει διαπιστωθεί και στις υπόλοιπες έρευνες που έγιναν στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ. Τέτοιος παράγοντας κοινός σε Ελλάδα και στις υπόλοιπες χώρες είναι και η απλή **αδιαφορία** που επιδεικνύουν οι κάτοικοι. Στο Παλαιό Φάληρο μερικοί δήλωσαν ότι δεν ενδιαφέρονται για τον τρόπο διαμονής τους, διότι τον θεωρούν προσωπικό.

Έγινε φανερό μέσα από τις συνεντεύξεις ότι **απουσιάζει εκπαίδευση** των κατοίκων για τον τρόπο διαμόρφωσης του αστικού περιβάλλοντος και για τις θεσμικές δυνατότητες που υπάρχουν για συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία αυτή. Η έλλειψη πληροφόρησης οδηγεί σε καχυποψία για τα κίνητρα των πολιτικών που αποφασίζουν την υλοποίηση των έργων. Η **αποξένωσή** τους από τα έργα συντηρεί με αυτόν τον τρόπο ένα **φάυλο κύκλο μη-συμμετοχής** που παρουσιάζεται και σε άλλες χώρες της Ευρώπης και της Αμερικής. Σε άλλες έρευνες του εξωτερικού δεν έχει τονιστεί πάντως ότι μία πτυχή της αποξένωσης των πολιτών από τα έργα είναι η αίσθηση που έχουν ότι όταν υλοποιείται ένα έργο δεν συμμετέχουν ως φορολογούμενοι οικονομικά στην υλοποίησή του. Τα έργα είναι “ξένα” που χρηματοδοτούνται είτε από την Ευρωπαϊκή Ένωση είτε από το κράτος. Αυτό μειώνει το ενδιαφέρον των πολιτών για συμμετοχή.

Είναι φανερό ότι σε τέτοιες συνθήκες οι πολίτες **δεν ευαισθητοποιούνται περιβαλλοντικά και δεν ενεργοποιούνται πολιτικά** σε συλλογικές προσπάθειες για την επίτευξη μιας καλύτερης ποιότητας ζωής στις γειτονιές και οι μελετητές των έργων εξαιτίας της έλλειψης συμμετοχής του κοινού χάνουν πολύτιμες πληροφορίες για τις τοπικές συνθήκες και τις κοινωνικές επιπτώσεις των προτεινόμενων σχεδιασμών.

Προτάσεις για ένα νέο θεσμικό πλαίσιο

Τα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη, η Ελλάδα και αρκετές άλλες χώρες του κόσμου έχουν υπογράψει τη **Σύμβαση του Άαρχους** που υποχρεώνει τα κράτη να εισάγουν διαδικασίες συμμετοχής του κοινού σε αποφάσεις που αφορούν το περιβάλλον. Τα κράτη υποχρεώνονται να παρέχουν βοήθεια σε όσους θέλουν να συμμετέχουν και **πληροφόρηση «έγκαιρα, όταν όλες οι επιλογές είναι ανοιχτές» και με «επαρκή και αποτελεσματικό τρόπο»**. Πρέπει να προβλέπονται λογικές προθεσμίες για υποβολή σχολίων ώστε να είναι δυνατή η επαρκής προετοιμασία του κοινού για μια αποτελεσματική παρέμβαση. Τέλος απαιτείται από τα κράτη να λαμβάνουν υπ’ όψη τους τα σχόλια του κοινού και να τεκμηριώνουν τις τελικές αποφάσεις.

Η Σύμβαση του Άρχους απαντά σε αρκετά από τα σημεία που επισημάνθηκαν από την έρευνα ως σημαντικά. Η εφαρμογή της στο θεσμικό πλαίσιο των κρατών μελών μπορεί να βελτιώσει την **παροχή πληροφόρησης** προς το κοινό, να συμβάλλει στην **εκπαίδευσή** του και την **ενημέρωσή** του για τις περιβαλλοντικές πτυχές των αποφάσεων. Παράλληλα η **υποχρέωση τεκμηρίωσης των αποφάσεων** με βάση τα σχόλια του κοινού συντελεί στο να αισθάνεται το κοινό ότι η γνώμη του μετράει.

Για να προσεγγιστεί ένα νέο θεσμικό πλαίσιο που θα ανταποκρίνεται πιο ουσιαστικά σε αυτά που ορίζονται στη Σύμβαση του Άρχους αναλύεται στο *7^ο Κεφάλαιο* η προσέγγιση που εφαρμόζουν 4 χώρες: η **Ολλανδία**, η **Σουηδία**, η **Μεγάλη Βρετανία** και οι **ΗΠΑ**. Ενώ στις χώρες αυτές το θεσμικό πλαίσιο έχει σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό τα ίδια προβλήματα με το δικό μας, γίνονται με πρωτοβουλία των δήμων ή άλλων φορέων σχεδιασμού γενναίες προσπάθειες για να μεγαλώσει ο αριθμός των ατόμων που συμμετέχουν σε πολεοδομικά ή συγκοινωνιακά σχέδια. Αναλύθηκαν πολλά τέτοια **παραδείγματα συμμετοχικού σχεδιασμού** από τις χώρες αυτές και οι δράσεις των φορέων σχεδιασμού κατηγοριοποιήθηκαν με βάση όσα διαπιστώθηκαν από την έρευνα στο Παλαιό Φάληρο ως σημαντικά για την ενεργοποίηση του κοινού. Με τον τρόπο αυτό έγινε σαφές ποιες από τις δράσεις είναι απαραίτητες για την ουσιαστική εφαρμογή της Σύμβασης του Άρχους στον ελληνικό χώρο.

Με βάση την πρωτότυπη αυτή μεθοδολογία ανάλυσης εξήχθη **ένα πλαίσιο βασικών κανόνων** που πρέπει να εφαρμόζονται, όταν οι φορείς σχεδιασμού διαβουλευονται με τους κατοίκους στην Ελλάδα. Αυτό περιλαμβάνει μαζική ενημέρωση όλου του πληθυσμού τις περιοχής με σύγχρονα μέσα και κάλεσμα για συμμετοχή πριν την εκπόνηση της μελέτης, εντοπισμός και εστιασμένη πρόσκληση του “κοινωνικού κεφαλαίου” της περιοχής (συλλόγων, ενεργών πολιτών, κοινωνικών οργανώσεων) για διαβουλεύσεις, αξιοποίηση του διαδικτύου και άλλων σημείων της καθημερινότητας των κατοίκων για συλλογή στοιχείων και διοργάνωση μαζικών συγκεντρώσεων για την κατάθεση ιδεών. Όλα αυτά πριν τη διαμόρφωση των πρώτων προτάσεων όταν πραγματικά όλες οι επιλογές είναι ανοιχτές. Οι φορείς σχεδιασμού θα πρέπει να αποδεικνύουν ότι προσπάθησαν να αξιοποιήσουν τα σχόλια του κοινού, ώστε να γίνεται κατανοητή η επίδραση που είχε η δραστηριοποίηση των κατοίκων στις τελικές αποφάσεις.

Η ανάλυση των απόψεων του κοινού στο Παλαιό Φάληρο καταδεικνύει ότι η διαδικασία θα κερδίσει ακόμη περισσότερο την αποδοχή του κοινού και θα ενισχυθεί η συμμετοχή, αν εφαρμοστεί πέρα από όσα ορίζονται στη Σύμβαση του Άρχους ένα **νέο μοντέλο σχεδιασμού**, που θα ενοποιεί την υφιστάμενη νομοθεσία και θα αφορά ταυτόχρονα την κυκλοφορία, την πόλη και το περιβάλλον. Με τον τρόπο αυτό θα καταστεί πιο κατανοητό. Το νέο σύστημα σχεδιασμού που προτείνεται θα στηρίζεται περισσότερο στην τοπική αυτοδιοίκηση και θα ανατρέπει την παραδοσιακή ιεράρχηση των σχεδίων, ώστε αφετηρία του σχεδιασμού να αποτελέσει μία πολεοδομική ενότητα και όχι η πόλη ως σύνολο. Ένα τέτοιο σύστημα θα στηρίζεται στη διαβούλευση μεταξύ γειτονιών και δήμων ενεργοποιώντας όλη την τοπική κοινωνία. Σε επίπεδο γειτονιάς το κοινό μπορεί να προσφέρει περισσότερα, αφού έχει τη λεγόμενη **τοπική γνώση**, δηλαδή ξέρει ορισμένα προβλήματα καλύτερα από τους ειδικούς, και κατανοεί καλύτερα ποιες προτάσεις μπορεί να βελτιώσουν το τοπικό περιβάλλον χωρίς να απαιτείται ιδιαίτερη εκπαίδευση. Η διαδικασία πρέπει να

παρακολουθείται και να ελέγχεται με βάση όσα ορίζονται στο Σύνταγμα, δηλαδή πρέπει να εξασφαλίζεται ότι τα σχέδια που προκύπτουν με τη διαδικασία αυτή **βελτιώνουν την ποιότητα ζωής και το περιβάλλον**.

Η εφαρμογή των παραπάνω προϋποθέτει τροποποίηση πλήθους νόμων και υπουργικών αποφάσεων που αφορούν τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό². Οι αλλαγές αυτές που περιγράφονται λεπτομερώς στο **8^ο Κεφάλαιο** της διατριβής εισάγουν **δύο βασικές καινοτομίες στη μεθοδολογία σχεδιασμού του χώρου**:

- **μία νέα μέθοδος εκπόνησης (Στρατηγικών) Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων** που εξασφαλίζουν την **περιβαλλοντική επάρκεια των σχεδίων** και τη **διεύρυνση της συμμετοχής του κοινού** ταυτόχρονα, που όπως αναλύθηκε παραπάνω είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τον ελληνικό χώρο. Οι Περιβαλλοντικές Μελέτες:
 - έχουν πλέον την αποστολή να εξετάζουν εναλλακτικές λύσεις που δεν διατυπώνονται μόνο από τους μηχανικούς και τους πολιτικούς, αλλά και από το κοινό,
 - δεν υποδεικνύουν την καλύτερη πρόταση για το αστικό περιβάλλον, απλά βοηθούν το κοινό να επιλέξει εκείνο την πρόταση που θεωρεί ότι συγκεντρώνει τα περισσότερα θετικά χαρακτηριστικά εκπαιδεύοντάς το για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των προτάσεών του.
- Αντιστρέφεται η ιεράρχηση των πολεοδομικών σχεδίων, ώστε αυτά να εκκινούν από την **τοπική κλίμακα** και να καταλήγουν σε περιφερειακούς σχεδιασμούς.

Η προτεινόμενη μέθοδος σχεδιασμού έχει τα χαρακτηριστικά εκείνα που θα μπορούσαν να συμβάλλουν ώστε να πειστούν οι κάτοικοι ότι η συμμετοχή βοηθάει τη λήψη σωστών αποφάσεων και ότι τα έργα υλοποιούνται για δικό τους όφελος. Στόχος είναι να αισθανθούν ότι **προσκαλούνται** να λάβουν μέρος στις αποφάσεις και ότι είναι **ικανοί** να το κάνουν, να λάβουν **εκπαίδευση** και **ενημέρωση** για το περιεχόμενο και τις επιπτώσεις στο περιβάλλον των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών σχεδίων, αφού πλέον αυτά αφορούν τη γειτονιά τους που την ξέρουν καλά, να πιστέψουν ότι **μπορούν να ελέγχουν, να τροποποιούν και να βελτιώνουν το περιβάλλον κατοικίας τους**. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει τους κατοίκους να αποκτήσουν **αισθήματα για τον τόπο** τους, κάτι που θα τόνωνε τη **δραστηριοποίησή** τους. Η φιλοδοξία της προτεινόμενης μεθοδολογίας είναι να βγάλει τους κατοίκους από το φαύλο κύκλο της μη-συμμετοχής και να τους “εγκλωβίσει” σε μία διαρκή δραστηριοποίηση για βελτίωση της ποιότητας ζωής τους και παράλληλα - στο ποσοστό που τους αναλογεί - για την προστασία ολόκληρου του πλανήτη.

² Ο.π.

ΜΕΡΟΣ Α

ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ, ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

«Βέβαια, δεν υπάρχει τέλεια διορατικότητα και επομένως δε μπορούμε να σχεδιάζουμε αλάνθαστα. Μπορούμε όμως να αντικρίσουμε το μέλλον της πόλης με σεμνότητα και με μία προσέγγιση εμπνευσμένη από τη γνώση προγενέστερων επιτυχιών και αποτυχιών. Για να καταλάβουμε που πάμε, πρέπει να ξέρουμε που ήμασταν.»

(Rybczynski 1995: 12)

Στο πρώτο αυτό μέρος της διατριβής θα αναλυθεί η σχέση της πόλης και της κοινωνίας ιστορικά. Η ιστορική αυτή ανάλυση έχει σκοπό την αποσαφήνιση εννοιών που πραγματεύεται η διατριβή, όπως η πόλη, η αστική κυκλοφορία και ο αστικός σχεδιασμός. Μέσω της βιβλιογραφικής ανάλυσης που γίνεται στο πρώτο αυτό μέρος καθίσταται σαφές ότι η πόλη είναι ένα **κοινωνικό δημιούργημα** ιδιαίτερα σημαντικό και επηρέασε αποφασιστικά την πνευματική και τεχνολογική ανάπτυξη της ανθρωπότητας. Ο Lefebvre ονομάζει **αστικό** (urbain) (1977: 67) αποκλειστικά την κοινωνική διάσταση της πόλης και τη διαχωρίζει από τη μορφολογική, αισθητική, αρχιτεκτονική πραγματικότητα. Αστικό σημαίνει **συγκέντρωση και συνύπαρξη ανθρώπων** (Lefebvre 1977: 247). Οι άνθρωποι μέσα στην αστάθεια και πολυπλοκότητα της πόλης δημιουργούν δεσμούς, κοινωνικές σχέσεις, περνούν από την *gesellschaft*, δηλαδή τη συνύπαρξη, στο *gemeinschaft*, δηλαδή την **κοινότητα, αδελφικότητα** (Morin 1984: 104, 109). Η συνύπαρξη διαφορετικών ανθρώπων και πολιτισμών, διαφορετικών κοινοτήτων σε μία πόλη, οι πολλαπλές εξειδικευμένες δυνατότητες που δίνονται στους κατοίκους της πόλης είναι που κάνουν την πόλη ατμομηχανή της κοινωνίας, τόπο προόδου, νέων ιδεών και παραγωγής. Η πόλη προσφέρει κινητικότητα, επικοινωνία, ανταλλαγές, πλουραλισμό, ελευθερία, στοιχεία που ευνοούν την ανακάλυψη και τη μεταρρύθμιση (Morin 1984: 53).

Εκ πρώτης όψεως ίσως να μην φαίνεται προφανές ότι για την κατανόηση των κοινωνικών παραμέτρων των έργων αστικής κινητικότητας χρήζει ιστορικής προσέγγισης ευρύτερα η έννοια της πόλης. Τα έργα αστικών μεταφορών αφορούν το **δημόσιο χώρο** της πόλης. Ο δημόσιος αυτός χώρος, όπως θα δούμε στο ιστορικό αυτό κομμάτι, ήταν ο καθρέφτης της κοινωνίας, ο ζωτικός χώρος των καθημερινών δραστηριοτήτων, χώρος πολιτικής δραστηριοποίησης, κοινωνικών εκδηλώσεων. Η κατανόηση των κοινωνικών παραμέτρων του κυκλοφοριακού σχεδιασμού απαιτεί τη μελέτη των κοινωνικών διαστάσεων του δημόσιου χώρου της πόλης. Το αντικείμενο του συγκοινωνιολόγου είναι η επέμβαση στο δημόσιο χώρο, ριζική τελικά επέμβαση στην πόλη και στη λειτουργία της. Η συμμετοχή του κοινού στα έργα αστικών μεταφορών αφορά τη συμμετοχή στην οργάνωση της λειτουργίας της πόλης. Η κοινωνική σημασία του σχεδιασμού των μεταφορών είναι τεράστια, γιατί δεν αφορά απλά το σχεδιασμό του τρόπου μετακίνησης, αλλά όπως θα δούμε στο πρώτο αυτό μέρος επηρεάζει σχεδόν όλες τις ζωτικές λειτουργίες μιας πόλης, αφορά την ποιότητα ζωής κάθε κάτοικου χωριστά, αφορά την ανάπτυξη και την προοπτική της πόλης.

Η σχέση μεταφορών-πόλης-κοινωνίας είναι αμφίδρομη. Από τη μία ο τρόπος μετακίνησης επιδρά στη μορφή της πόλης. Το γεωγραφικό και πληθυσμιακό μέγεθος της πόλης εξαρτάται από τις δυνατότητες μετακίνησης στο εσωτερικό της και από τις δυνατότητες τροφοδοσίας της αντίστοιχα. Από την άλλη η μορφή της πόλης επιδρά στον τρόπο που μετακινούμαστε, στην κοινωνικότητά μας, στην ποιότητα ζωής μας, καθορίζει τη συμμετοχή μας στο αστικό γίγνεσθαι. Ο αστικός σχεδιασμός είναι η απάντηση της κοινωνίας όταν προκύπτουν δυσλειτουργίες στη σχέση αυτή. Προσπαθεί να αλλάξει τη μορφή της πόλης ώστε να καλύπτονται καλύτερα οι κοινωνικές ανάγκες.

Στο **πρώτο κεφάλαιο** θα αναλυθεί η αμφίδρομη σχέση πόλης-μεταφορών και κοινωνίας από την αρχαιότητα μέχρι τη βιομηχανική επανάσταση.

Ιδιαίτερος σταθμός για την πόλη θα αποτελέσει η έλευση του αυτοκινήτου και η ριζική επίδραση που θα προκαλέσει στη σχέση πόλης – κοινωνίας. Η σύγχρονη πόλη, η πόλη του αυτοκινήτου θα περιγραφεί στο **δεύτερο κεφάλαιο**.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** θα αναλυθούν οι σύγχρονες πολιτικές που προσπαθούν να κατευθύνουν την πολεοδομική, κυκλοφοριακή και κοινωνική πραγματικότητα προς νέες πιο υπεύθυνες συνθήκες από αυτές που έχουν διαμορφωθεί από την έλευση του αυτοκινήτου. Το αυτοκίνητο διείσδυσε ταχύτατα στην κοινωνία και κατ' επέκταση και στην πόλη και αποτέλεσε αναπόσπαστο κομμάτι του τρόπου ζωής. Παράλληλα όμως υποβάθμισε το αστικό περιβάλλον και την ποιότητα ζωής στις πόλεις. Έχει πλέον γίνει αντιληπτό ότι δε μπορεί η πραγματικότητα αυτή να αλλάξει, παρά μόνο αν συμμετέχει και η κοινωνία στην επιλογή μιας εναλλακτικής αστικής ανάπτυξης. Οι απλοί πολίτες πλέον επιδιώκεται να συμμετέχουν στις αποφάσεις. Στο κεφάλαιο αυτό περιγράφεται ο νέος αναβαθμισμένος ρόλος που δίνεται στους απλούς πολίτες στα πλαίσια των σύγχρονων μεθόδων αστικού σχεδιασμού.

Κεφάλαιο 1

Κοινωνικές προβολές στον αστικό χώρο στις διάφορες ιστορικές περιόδους. Η παράμετρος μεταφορές.

«Η πόλη είναι προβολή της κοινωνίας πάνω στο έδαφος.»
(Lefebvre 1977: 75)

Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό περιγράφεται η σχέση πόλης και κοινωνίας μέχρι την ανακάλυψη του αυτοκινήτου. Ακόμα και την πρώτη αυτή περίοδο οι μεταφορές επηρεάζουν καθοριστικά τη μορφή και την ανάπτυξη των πόλεων. Οι μεταφορές είναι που εξασφαλίζουν την τροφοδότηση της πόλης από τα μακρινά σημεία που παράγονται οι πρώτες ύλες, αλλά και τις εσωτερικές μετακινήσεις του πληθυσμού. Πόλεις που δεν έχουν μεγάλες γραμμές τροφοδότησης παραμένουν μικρές σε πληθυσμό. Πόλεις που έχουν μεγάλες γραμμές τροφοδότησης (ποτάμια) γιγαντώνονται. Καθοριστική σημασία έχουν οι μεταφορές και για τη γεωγραφική έκταση της πόλης. Η τεχνολογία της εποχής για τις μεταφορές (πεζή, άλογα, άμαξες) δε μπορεί να εξασφαλίσει αποδεκτό χρόνο μετακίνησης για αποστάσεις άνω των 2 χλμ. Οι πόλεις της αρχαιότητας είναι συνεκτικές, πυκνές και σχετικά μικρές σε έκταση.

Αυτό που γίνεται φανερό από την ιστορική ανάλυση του κεφαλαίου αυτού είναι αφενός ότι ο δημόσιος χώρος της πόλης, ευρύτερα η μορφή της πόλης, αντανακλά της αξίες της εποχής της. Η πόλη είναι ενσάρκωση του κοινωνικού συνόλου εμπεριέχοντας τις ιδεολογίες και τις αντιλήψεις που κυριαρχούν¹. Η επέμβαση ενός συγκοινωνιολόγου στον πιο ευαίσθητο χώρο της πόλης, το δημόσιο χώρο, είναι μία **κοινωνική και πολιτική πράξη**. Αφετέρου προκύπτει ως συμπέρασμα ότι η κοινωνία συμμετείχε ουσιαστικά στα αστικά δρώμενα μόνο στις πόλεις αυτές που ήταν στα ανθρώπινα μέτρα, που είχαν δηλαδή μικρό μέγεθος και πληθυσμό.

1.1 Οι πόλεις της αρχαιότητας

1.1.1 Οι κοινωνικές συνθήκες γέννησης των πόλεων

Τι είναι πόλη και πότε δημιουργήθηκε; Οι πολεοδόμοι και ιστορικοί συμφωνούν ότι η πόλη ξεκίνησε, όταν άρχισε η πρώτη συσσώρευση αγροτικής υπερπαραγωγής και χρειαζόταν κάποια πολιτική οργάνωση για την διαχείριση του υπερπροϊόντος αυτού. Η πόλη δηλαδή οργανώνει τον αγροτικό περίγυρο κυριαρχώντας πάνω σ' αυτόν (Lefebvre 1977: 91). Η πόλη γεννάται παράλληλα με τη δημιουργία μιας συγκεντρωτικής κυριαρχικής εξουσίας, μιας ταξικής (και όχι συγγενικής) κοινωνικής οργάνωσης και ενός κοινά αποδεκτού ειδώλου που λειτουργεί νομιμοποιητικά για την εξουσία, γεννάται δηλαδή ταυτόχρονα με τη γέννηση της “παραδοσιακής κοινωνίας”, όπως την ορίζει ο Χαμπερμας (1970: 34).

¹ Πρβλ. (Lefebvre 1977: 78) και (Rybczynski 1995: 149).

Αυτά συμβαίνουν την τρίτη και δεύτερη χιλιετία π.Χ. στις εύφορες κοιλάδες του Ινδού Ποταμού, της Μεσοποταμίας, του Νείλου και του Κίτρινου ποταμού. Σ' αυτές τις περιοχές το πλεόνασμα της γεωργικής παραγωγής θα απαιτήσει την οργάνωση της κοινότητας. Οι άνθρωποι θα τεθούν υπό τη διάθεση στρατιωτικών και πολιτικών αξιωματικών, κυβερνητών και εφοριακών, οι οποίοι διαχειρίζονται τον πλούτο που παράγεται (Mumford 1961: 30).

Η πόλη είναι λοιπόν τόπος καταπίεσης και εκμετάλλευσης των ανθρώπων; Αντιθέτως, κυριότερο χαρακτηριστικό της πόλης είναι η **δημιουργικότητα**. Παρά την ταξική διάρθρωση και την κοινωνική ανισότητα, παρά τους εσωτερικούς ανταγωνισμούς και την κοινωνική ένταση, στην πόλη επιτεύχθηκε έκφραση και απελευθέρωση μέσω της συνεργασίας, της ευρείας επικοινωνίας και ενός συλλογικού πνεύματος που πρόσφερε η συσσώρευση ανθρώπων και γνώσεων από διάφορες περιοχές σε ένα τόπο. Η πόλη αναπτύχθηκε και λειτούργησε ακριβώς στα πρότυπα της φύσης:

«Οι σχέσεις ανάμεσα σε άτομα μέσα στο μόριο σταθεροποιούνται από την εξισορρόπηση που επιτυγχάνεται ανάμεσα στον θετικό και στον αρνητικό ηλεκτρισμό. Έτσι, η πιο σταθερή αμοιβαία σχέση προϋποθέτει πως οι ανταγωνιστικές δυνάμεις και συντηρούνται και εξουδετερώνονται. Σε αντίθεση με τις θερμοδυναμικές ισορροπίες της ομοιογενοποίησης και της αταξίας (εντροπία), οι διοργανωτικές ισορροπίες είναι ισορροπίες ανταγωνιστικών δυνάμεων. [...] Η μόνη πιθανότητα να παλέψει ένα φυσικό σύστημα ενάντια στη διάσπαση είναι: 1. να ενσωματώσει και να χρησιμοποιήσει όσο δυνατόν περισσότερους ανταγωνισμούς με δημιουργικό τρόπο· να ανανεώσει ενέργεια και οργάνωση αντλώντας τις από το περιβάλλον (ανοιχτό σύστημα)· να μπορέσει να πολλαπλασιαστεί κατά τέτοιον τρόπο, ώστε ο συντελεστής της αναπαραγωγής να ξεπερνά το συντελεστή της απώλειας· να είναι ικανό να αυτό-αναδιοργανωθεί, να αυτό- αμυνθεί...» (Morin 1984: 113, 118).

Η πόλη άντλησε ενέργεια από τον αγροτικό περίγυρω, κατάφερε να απομυζήσει φυσικούς πόρους που εξασφάλιζαν την αναπαραγωγή του πληθυσμού της, συντήρησε κοινωνικούς ανταγωνισμούς και κατάφερε να τους εξουδετερώσει. Παράλληλα οργάνωσε την άμυνά της και εξασφάλισε την επιβίωση της. Η εσωτερική “τάση” (ένταση) της πόλης είναι που εξασφαλίζει την ολοκλήρωσή της, την κοινωνική δημιουργία. Πάντοτε στη φύση η δημιουργική οργάνωση και σταθερότητα (στατικότητα) είναι αποτέλεσμα της ύπαρξης και της ισορροπίας ανταγωνιστικών δυνάμεων.

Τη δημιουργική δράση της πόλης μαρτυρεί η εντυπωσιακή τεχνολογική πρόοδος κατά την πρώτη περίοδο της ανάπτυξής τους. Το ημερολόγιο, η γραφή, τα μαθηματικά, η ακριβής αστρονομική παρατήρηση, η μεταλλουργία, η πλοήγηση, η καλλιέργεια και η ρόδα εμφανίζονται σχεδόν ταυτόχρονα γύρω στο 3000 π.Χ. Η ενίσχυση της ανθρώπινης δύναμης από την τεχνολογία που επιτεύχθηκε εκείνη την περίοδο μπορεί να συγκριθεί μόνο με αυτήν της εποχής μας. Η πόλη είναι η πρώτη μηχανή και πρώτη ύλη της οι άνθρωποι. *«Άνθρωποι από διάφορα μέρη συγκεντρώθηκαν στις πόλεις, χάραζαν την προσωπική τους πορεία και μετατράπηκαν σε δημιουργική μάζα σαν το γκάζι, που είναι συγκεντρωμένο σε μικρό χώρο και είναι έτοιμο να εκραγεί.» (Mumford 1961: 33).*

Οι αντλίες που μετέφεραν την ενέργεια, τους φυσικούς πόρους από το αγροτικό περίγυρω της πόλης μέσα στην πόλη ήταν οι μεταφορές. Όλες οι πόλεις αναπτύχθηκαν στους υδάτινους δρόμους, που ήταν το φυσικό στοιχείο που οι άνθρωποι εκμεταλλεύτηκαν για τη μετακίνηση των αγαθών. Τα ποτάμια ήταν η πρώτη (φυσική) υποδομή μέσων μαζικής μεταφοράς. Συμπληρωματικά με τα ποτάμια το άλογο, η καμήλα, το πρωτόγονο όχημα και οι λιθόστρωτοι δρόμοι ολοκλήρωναν το σύστημα μεταφορών. Πόλη και μεταφορές εμφανίζονται ταυτόχρονα, το ένα προϋποθέτει το άλλο. Είναι χαρακτηριστικό το Σουμεριανό ιδεόγραμμα για την αγορά: «Υ», που μαρτυρεί ότι ίσως είχε γίνει αντιληπτή η αγορά ως κόμβος δρόμων κυκλοφορίας. Χωρίς το στοιχείο της επικοινωνίας με τον περιβάλλοντα αγροτικό χώρο η πόλη αντιμετώπιζε τον κίνδυνο του εμφράγματος, ήταν εξαρτημένη από αυτές τις γραμμές ζωής που την τροφοδοτούσαν. Ίσως η ανάγκη αυτές οι αρτηρίες ζωής να παραμένουν ελεύθερες από ξένη κατοχή να οδήγησαν στην πολιτική μετατροπή της πόλης σε αυτοκρατορία (ό.π.: 72).

Η μορφή του αστικού δικτύου στις αρχαίες πόλεις δεν είναι συγκεκριμένη. Σε άλλες πόλεις αυτό που κυριαρχεί είναι αυτό που ο Lynch ονομάζει “**κοσμικό**”. Οι πόλεις αυτές εκφράζουν στο χώρο συμβολικά συγκεκριμένες θρησκευτικές και ιδεολογικές κοσμοθεωρίες (Rybczynski 1995: 43). Οι δημόσιοι χώροι οργανώνονται σύμφωνα με την παρέμβαση μιας εξουσίας που θέλει να δώσει χωρική έκφραση στην κυριαρχία της, υπάρχει λοιπόν ένας υποτυπώδης αστικός σχεδιασμός. Άλλες πόλεις αναπτύσσονται χωρίς κεντρική καθοδήγηση, ως αποτέλεσμα μικρών πρωτοβουλιών των κατοίκων της, κυριαρχεί το “**οργανικό**” μοντέλο. Εκεί οι πόλεις αναπτύσσονται πυκνές και ακατάστατες, κατά το πρότυπο της φύσης. Άλλες πόλεις συνδυάζουν και τα δύο μοντέλα ανάπτυξης².

1.1.2 Η αρχαία ελληνική πόλη

Η ελληνική πόλη δε θα αναπτυχθεί σε συνθήκες αγροτικής αφθονίας των πρώτων μεγάλων αρχαίων πόλεων της εποχής του σιδήρου και του χαλκού. Αντίθετα οι ελληνικές πόλεις χαρακτηρίζονταν από την έλλειψη ενός αποτελεσματικού δικτύου μεταφοράς αγαθών από τις γύρω περιοχές. Το ανάγλυφο και η απουσία ποταμών συντέλεσαν σε αυτό. Η ελληνική πόλη δε χρειαζόταν λοιπόν μεγαλύτερο διοικητικό μέγεθος για να εξασφαλίσει την επιβίωσή της, αφού ήταν **μικρή σε μέγεθος** και οι γραμμές τροφοδοσίας της είχαν μικρή ακτίνα από το κέντρο. Ήταν στα ανθρώπινα μέτρα και απαλλαγμένη από στρατιωτική υπερβολή, που απαιτούσε μία μεγάλη πόλη με μεγάλο δίκτυο τροφοδοσίας. Η έλλειψη πλούτου δεν σήμαινε και έλλειψη ποικιλίας ειδών διατροφής. Αυτά προέρχονταν από τη θάλασσα και την ευρύτερη περιοχή που ήταν ένα πλούσιο φυσικό τοπίο. Αυτός ο χαρακτήρας της ελληνικής πόλης εξηγεί και γιατί το πολίτευμα σε κάποια στιγμή γίνεται δημοκρατικό. Αντίθετα αν μία τάξη κατείχε υπερβολικό πλούτο, θα ήταν αναγκασμένη για να τον προφυλάξει να εγκαταστήσει καθεστώς ολοκληρωτικό.

Ο Mumford (1961: 86) βρίσκει στην ελληνική πόλη το πιο πετυχημένο παράδειγμα αστικής ζωής: «*Η πραγματική δύναμη της ελληνικής πόλης είναι ότι δεν είναι ούτε πολύ μικρή, ούτε πολύ μεγάλη, ούτε πολύ πλούσια, ούτε πολύ φτωχή [...] η τέχνη, ο*

² Για μία περιγραφή χαρακτηριστικών αρχαίων πόλεων βλ. (Πολυδωρίδης 1997: 125 – 130) και (Σαρηγιάννης 2000).

πολιτισμός και ο πολιτικός λόγος, όχι οι αριθμοί είναι αυτά που προσδιορίζουν μία πόλη». Η διαφορά της ελληνικής πόλης ήταν η έλλειψη υλικών προσδοκιών. Η ζωή των αρχαίων Ελλήνων ήταν λιτή και αθλητική, απαρνιόντουσαν άνεση και πολυτέλεια. Στόχος ήταν η παιδεία και η διατριβή με «ανώτερες ενασχολήσεις». Είναι χαρακτηριστικό ότι στην αρχαία Αθήνα απαγορευόταν στους πολίτες να ασκούν το επάγγελμα του εμπόρου και επιτρεπόταν μόνο στους ξένους και σε όσους άλλους δεν είχαν πολιτικά δικαιώματα. Οι δούλοι, οι γυναίκες, οι έμποροι και οι ξένοι, όσοι δηλαδή δεν είχαν δικαίωμα συμμετοχής στα κοινά, επιβαρύνονταν με την καθημερινότητα και έδιναν άφθονο ελεύθερο χρόνο στους προνομιούχους πολίτες για πνευματικές και πολιτικές ενασχολήσεις (δεν ήταν η αρχαία Αθήνα τόπος κοινωνικής ισότητας). Για τους πολίτες η πόλη είχε μετατραπεί σε ένα εργαστήριο τέχνης και πολιτικής, ταυτιζόταν με την πόλη σε τέτοιο βαθμό, που ποτέ δεν είχε επιτευχθεί σε καμία κοινότητα ανθρώπων (ό.π.: 133, 168). Η γενική βούληση προέκυπτε από την αναμέτρηση των ιδεών των πολιτών. Η αιτία για την πλήρη δημοκρατική λειτουργία της πόλης ήταν το μικρό μέγεθός της. Όλοι οι φιλόσοφοι της εποχής (Πλάτωνας, Αριστοτέλης), αλλά και ο Ρουσώ πολύ αργότερα θεωρούσαν ως πληθυσμιακό όριο μιας δημοκρατικής πόλης ένα τέτοιο αριθμό που εξασφαλίζει την **προσωπική γνωριμία** των πολιτών μεταξύ τους (π.χ. ο Αριστοτέλης είχε θέσει ως όριο του «μύριους» - 10 000 κατοίκους)³. Εκτός από την πολιτική επιτεύχθηκε και μία εντυπωσιακή πολιτιστική ανάπτυξη. Ένας καταιγισμός από ιδέες και εικόνες μεταδιδόταν μέσω της φιλοσοφίας, του δράματος, της ποίησης, της γλυπτικής, της ζωγραφικής, της λογικής και των μαθηματικών και ο πολίτης συμμετείχε ενεργά, λάμβανε μέρος σε αυτές τις παραστάσεις. Είχε επιτευχθεί μία συλλογική ζωή αισθητικής έκφρασης και ορθολογικής οργάνωσης, το *urbain* κυριαρχούσε απόλυτα, η πόλη επιτελούσε πλήρως για τους πολίτες τη λειτουργία της (στην κατηγορία των πολιτών ωστόσο δεν άνηκε η πλειοψηφία των κατοίκων).

Σε ένα δημοκρατικό καθεστώς η μορφή της πόλης μπορεί λιγότερο να διαμορφωθεί, αφού δεν υπάρχουν χρήματα αφενός και αφετέρου δεν μπορούν οι κοινωνικές σχέσεις που αναπτύσσονται στο εσωτερικό της πόλης να διαρραγούν βίαια. Άλλωστε η τάξη στο χώρο σε μία κοινωνική δημοκρατία έχει μικρότερη σημασία. Ο χώρος στην Αθήνα δεν ήταν κατευθυνόμενος, ήταν ταυτισμένος με την κοινωνική ζωή (Βλαστός 1984). Αναπτύχθηκε “οργανικά”, άμορφα, φυσικά με ένα στενό και δαιδαλώδες οδικό δίκτυο προσαρμοσμένο στο ανάγλυφο, ως αποτέλεσμα ατομικών πρωτοβουλιών και όχι με μία κεντρική οργάνωση (Εικ. 1-1). Το δίκτυο αυτό προκαλούσε σύγχυση στους ξένους. Κάποιος έπρεπε να ξέρει τη γειτονιά για να βρει να περάσει (Mumford 1961: 162). Η αγορά στις αρχαίες ελληνικές πόλεις, που δεν υπήρχε στις πόλεις άλλων πολιτισμών, αντικατοπτρίζει την έντονη δημόσια, κοινωνική λειτουργία. Η αγορά ήταν χώρος ανώτατης δημοκρατικής λειτουργίας. Ο εκφυλισμός της έννοιας της αγοράς ως εμπορικής δραστηριότητας συνέπεσε με την επικράτηση στο δημόσιο χώρο της πόλης εμπορικών και όχι πολιτικών λειτουργιών (Σαρηγιάννης 2000: 123).

Η μορφή της Αθήνας δε βοηθούσε τις μετακινήσεις στο εσωτερικό της. Για να αντιμετωπίσουν τις δυσκολίες αυτές οι Έλληνες εφαρμόζουν στις αποικίες τους από τον 8^ο ως τον 6^ο π.Χ. αιώνα τις πρώτες αρχές του **πολεοδομικού σχεδιασμού**. Σκοπός ο εύκολος προσανατολισμός, η άνεση μετακίνησης και η επάρκεια κοινόχρηστων χώρων για τις κοινωνικές δραστηριότητες. Μεγάλοι διαφοροποιημένοι λειτουργικοί

³ Βλ. (Benevolo 1993: 26) και (Dewey 1927: 114).

χώροι αποδεικνύουν τη βαρύτητα που δίνεται στις κοινωνικές λειτουργίες. Ο ιδιωτικός χώρος αντανακλά τη δημοκρατική ισότητα: Η γη στις αποικίες αναδιανέμεται στους κατοίκους, στους οποίους αντιστοιχεί ισομεγέθους κλήρος. Το οδικό δίκτυο αποτελείται από ένα πλέγμα 2 έως 5 μεγάλης κυκλοφορίας καθέτων μεταξύ τους δρόμων και ανάμεσά τους πολυάριθμοι στενότεροι. Το πολεοδομικό σύστημα αυτό ονομάστηκε **ιπποδάμειο**, από τον Ιππόδαμο τον Μιλήσιο, ο οποίος έζησε τον 5^ο π.Χ. αιώνα και ήταν πολεοδόμος της Ρόδου και του Πειραιά. Χαρακτηριστικό τους η “εσχάρα” δρόμων, αλλά και ο διαχωρισμός των χρήσεων (Χατζοπούλου 2000: 24, 25). Είναι η πρώτη φορά στις ελληνικές πόλεις που ο δρόμος χαράσσεται. Πρωτύτερα η οδός είναι απλά ο ελεύθερος χώρος μεταξύ άναρχα τοποθετημένων κτιρίων (Mumford 1961: 193).



Εικόνα 1.1: Η αρχαία Αθήνα (Πηγή: Σαρηγιάννης 2000)

Μετά την ίδρυση της αυτοκρατορίας του Μεγάλου Αλεξάνδρου, στην ελληνιστική εποχή, το ιπποδάμειο σύστημα θα καθιερωθεί. Το ιπποδάμειο σύστημα εξασφάλιζε άλλωστε χώρο για τη διέλευση των τεράστιων στρατευμάτων της εποχής⁴. Παράλληλα η αισθητική του δημόσιου χώρου αναβαθμίστηκε. Η ποιότητα ζωής βελτιώθηκε. Η πόλη ωστόσο θα γίνει πια πεδίο επίδειξης δύναμης, με παθητικούς πολίτες-θεατές, θα χάσει το ρόλο που είχε την κλασική εποχή. Οι ηγεμόνες τώρα χρησιμοποιούν την πόλη για την ισχυροποίηση της εξουσίας τους.

1.1.3 Η ρωμαϊκή πόλη της αφθονίας και η κοινωνική παρακμή

Η ρωμαϊκή πολεοδομία δεν διέφερε σημαντικά από την αρχαία ελληνική των αποικιών. Άλλωστε αφενός οι ρωμαίοι έτρεφαν εκτίμηση για τον ελληνικό πολιτισμό, αφετέρου και οι δύο πολιτισμοί στις αποικίες τους ήθελαν να εξυπηρετήσουν πρακτικές ανάγκες. Η ρωμαϊκή πόλη διατήρησε το ιπποδάμειο σύστημα αυξάνοντας τη διατομή των δύο κεντρικών δρόμων Α-Δ (decumanus maximus) και Β - Ν (cardo maximus). Το ρωμαϊκό forum, που τοποθετείται στη διασταύρωση αυτών των δύο αξόνων, συμβολίζει το κέντρο της ρωμαϊκής πόλης, το κέντρο του κόσμου. Σε κοινωνικό επίπεδο το ιπποδάμειο σύστημα - σε αντίθεση με τη δημοκρατική ισότητα στην οποία αποσκοπούσε στις ελληνικές αποικίες μοιράζοντας ισότιμα την αστική γη

⁴57 000 άνδρες, 23 000 ιππείς, 400 άμαξες φορτωμένες με ασημικά, 800 φορτωμένες με αρώματα και η γιγάντια άμαξα του Silenus, που τη μετέφεραν 300 άτομα είχαν συγκεντρωθεί στην ενθρόνιση του Πτολεμαίου Αυτοκράτορα Φιλάδελφου (Mumford 1961: 201).

- στο ρωμαϊκό καθεστώς προβάλλει τη στρατιωτική ισχύ, τη στρατιωτική πειθαρχία, τη μεγαλοπρέπεια και επιβλητικότητα της αυτοκρατορίας (Νικολαΐδου 1993: 48-49).

Ο δημόσιος χώρος της αρχαίας Ρώμης είχε σύγχρονα χαρακτηριστικά. Ήταν θορυβώδης, βρώμικος και συμφορημένος με πλήθος άμαξες. Ο κυριότερος λόγος αυτής της συμφόρησης ήταν η σημασία της Ρώμης. Αποτελούσε τόπο έλξης όλου του τότε γνωστού κόσμου. Ο πληθυσμός της έφθασε τους 800 000 κατοίκους, οκτώ φορές μεγαλύτερη από την Αθήνα του 5^{ου} αιώνα π.Χ.

Παρά το μεγάλο πληθυσμό, η πόλη καταλάμβανε χώρο μόνο 1230 εκταρίων. Αυτό σήμαινε μία πυκνότητα πληθυσμού εντυπωσιακή, παρόμοια με αυτή των σύγχρονων πόλεων (περίπου 650 κάτοικοι /εκτάριο) (Leibbrand 1957: 22). Η πόλη, ενώ αύξανε πληθυσμιακά, καθώς μπορούσαν τα αγαθά να μεταφέρονται αποτελεσματικά, δε μπορούσε να αυξάνει χωρικά. Από τη Ρώμη έλλειπε ένας καθοριστικός παράγοντας για την περαιτέρω ανάπτυξή της: η δυνατότητα γρήγορης μετακίνησης στο εσωτερικό της. Μία αρχαία πόλη στηριγμένη σε μετακινήσεις με άλογα δε θα μπορούσε να ξεπεράσει εύκολα σε ακτίνα τα 2 χλμ., διότι θα προϋπέθετε μετακίνηση άνω των 30 λεπτών για τους κατοίκους μέχρι να φθάσουν στο κέντρο. Αντίθετα μία σύγχρονη πόλη έχει όλες τις συγκοινωνιακές προϋποθέσεις να φθάσει σε μεγάλα χωρικά μεγέθη (Πίνακας 1.1).

Μέσο μετακίνησης	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Ακτίνα διαδρομής σε 30 λεπτά (km)	Πυκνότητα (κατ./ εκτάριο)	Πληθυσμός για ακτίνα πόλης όση η ακτίνα διαδρομής
Πεζοί, άμαξες	4	2	600	750 000
Τροχιοδρομοί και Λεωφορεία	12	6	53 600	750 000 6 800 000
Προαστιακός σιδηρόδρομος	24	12	17 600	750 000 27 000 000
Αυτοκίνητο	30	15	11 600	750 000 42 000 000

Πίνακας 1.1: Έκταση πόλης - Πυκνότητα κατοίκων - Τεχνολογική ανάπτυξη μέσων μεταφοράς (Πηγή: Leibbrand 1957: 36).

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση της Ρώμης ανάγκασε τους αυτοκράτορες να δημιουργήσουν νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με τις μετακινήσεις: αρχικά εκδόθηκε η Tabula Heracleensis από τον Ιούλιο Καίσαρα, που απαγόρευε στους κατοίκους της Ρώμης από τις έξη το πρωί έως τις τέσσερις το απόγευμα να χρησιμοποιούν άμαξες. Το 60 μ.Χ. επί Καίσαρα επιπλέον αποφασίστηκαν αυστηρές ποινές σε περιπτώσεις αδικαιολόγητα μεγάλης ταχύτητας και τραυματισμού πεζών⁵. Επί Κλαύδιου επεκτάθηκε η απαγόρευση του Καίσαρα σε όλες τις Ιταλικές πόλεις και επί Μάρκου Αυρήλιου σε όλη την επικράτεια της αυτοκρατορίας. Επί Αδριανού ασχολήθηκαν για πρώτη φορά με το πρόβλημα τις ηχορύπανσης: Μειώθηκε ο αριθμός των καροτσιών

⁵ Βλ. (Leibbrand 1957) και (Πολυδωρίδης 1997: 49)..

που επιτρεπόταν να εισέρχονται τις βραδινές ώρες στη Ρώμη καταπολεμώντας το πρόβλημα στη ρίζα του (Mumford 1961: 215).

Η Ρώμη είχε τέτοιο μέγεθος που είχε ξεπεράσει το **ανθρώπινο μέτρο**. Ήταν 80 φορές μεγαλύτερη από το όριο που είχε θέσει ο Αριστοτέλης για τη δημοκρατική λειτουργία (δέκα χιλιάδες πολίτες) (Benevolo 1993: 26). Το σημαντικότερο πρόβλημα του υπερπληθυσμού ήταν οι συνθήκες υγιεινής. Η ελονοσία, ο τύφος, ο τυφοειδής πυρετός και η χολέρα την έκαναν ένα από τα πιο ανθυγιεινά μέρη του κόσμου. Οι κοινωνικές ανισότητες ήταν τεράστιες. Εκατοντάδες χιλιάδες πληθυσμού είχαν παρασιτικό ρόλο σε όλη τους τη ζωή. Ο ιστορικός Jouveanal περιγράφει ότι στα πολυόροφα σπίτια στα οποία ζούσε το προλεταριάτο της Ρώμης ο χώρος που αναλογούσε σε κάθε ένοικο ήταν ελάχιστος. Τα κτίρια κουνιόντουσαν σε κάθε άνεμο που φύσαγε. Αν οι ένοικοί τους γλίτωναν επιδημίες και φωτιές, συχνά πέθαιναν εξαιτίας της κατάρρευσης ενός κτιρίου. Αντίθετα οι πλούσιοι ζούσαν σε εντυπωσιακές βίλες με συστήματα θέρμανσης και υπηρετικό προσωπικό σε διαφορετικές περιοχές (Mumford 1961: 217, 221). Είναι φανερό ότι η Ρώμη δεν αποτελούσε πλέον τόπο ανθρώπινης προόδου και ευημερίας. Είχε μετατραπεί σε μία τεράστια αρένα εκμετάλλευσης με τεράστιες κοινωνικές ανισότητες, με κοινωνικά στρώματα που ζούσαν μέσα στη χλιδή και στη σήψη και τεράστιες μάζες μέσα στην εξαθλίωση και το θάνατο.

Οι μικρότερες Ρωμαϊκές πόλεις αντίθετα ήταν πιο ανθρώπινες. Ο αρχαίος ιστορικός Libanus λέει για την Αντιόχεια:

«Μου φαίνεται ότι η πιο αγαπητή πλευρά της ζωής στην πόλη είναι η κοινωνική και ανθρώπινη επικοινωνία και η πόλη αυτή είναι, μα το Δία, πραγματικά μια πόλη όπου όλα αυτά βρίσκονται. Είναι καλό να μιλάς και καλύτερο να ακούς και το καλύτερο είναι να δίνεις συμβουλές, να συμμετέχεις στις εμπειρίες κάποιου φίλου. Άνθρωποι σε άλλες πόλεις που δεν έχουν κιονοσκεπείς χώρους μπροστά στα σπίτια τους είναι σε απόσταση όταν έχει κακό καιρό. Τυπικά μένουν στην ίδια πόλη, αλλά στην πραγματικότητα είναι τόσο απομακρυσμένοι ο ένας από τον άλλο, σαν να έμεναν σε διαφορετικές». (ό.π.: 212)

1.2 Η κοινωνική συνοχή της μεσαιωνικής πόλης

Τη σταθερότητα της στρατοκρατούμενης Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας διαδέχεται η ανασφάλεια του Μεσαίωνα. Από τον 3^ο αιώνα και μετά το σημαντικότερο χαρακτηριστικό της πόλης είναι η οχυρωματική της λειτουργία. Πόλεις χωρίς κατάλληλη γεωγραφική θέση, ώστε να προστατεύονται, όπως η Αθήνα, χάνουν τη σπουδαιότητά τους, ενώ αναδεικνύονται άλλες με φυσική οχύρωση όπως ο Μιστράς. Πρωτεύουσα της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας επιλέγεται το 326 η Κωνσταντινούπολη. Η γεωγραφική της θέση προσέφερε εξαιρετικές αμυντικές δυνατότητες (Benevolo 1993: 35-36).

Η ασφάλεια της πόλης εξασφαλίζεται από τείχη. Τα τείχη αυτά οριοθετούν την πόλη, εμποδίζουν την εξάπλωσή της. Τα τείχη είναι το πιο πολυέξοδο δημόσιο έργο και έτσι περικλείουν τη μικρότερη δυνατή περιοχή. Εξαντλείται λοιπόν πρώτα ο χώρος της πόλης εντός των τειχών έως ότου αποφασιστεί η ανέγερση μιας νέας οχύρωσης.

Έτσι προκύπτουν πόλεις πυκνές και συνεκτικές. Η πόλη καταλαμβάνει το χώρο που οριοθετείται από τα τείχη με πιο φροντισμένο σημείο της το κέντρο. Η ανάπτυξη της μπορεί να γίνει μόνο καθ' ύψος. Όταν ο μικρός αρχικός πυρήνας εντός των τειχών δεν επαρκεί και κορεστεί δημιουργούνται προάστια. Αυτά σταδιακά αποκτούν τέτοιο μέγεθος που τελικά κάνουν υποχρεωτική την επέκταση των τειχών (Benenolo 1993).

Η συνεκτική, πυκνή, μικρή μεσαιωνική πόλη των 2000 – 3000 κατοίκων ευνοεί την **κοινωνικότητα**. Μπορείς να την περπατήσεις ολόκληρη και να γνωρίζεις όλους τους κατοίκους της (Rybczynski 1995: 37). Τα τείχη αφενός περιορίζουν τις δυνατότητες εξόδου προς το ύπαιθρο σε ορισμένες μόνο θύρες, από την άλλη όμως το περιορισμένο μέγεθος της πόλης εξασφαλίζει γρήγορη έξοδο από αυτήν. Η έλλειψη ασφαλών τρόπων μεταφοράς της αγροτικής παραγωγής περιορίζει την τροφοδοσία της πολης στις πολύ κοντινές αγροτικές περιοχές και κατά συνέπεια και τις δυνατότητες ανάπτυξης των πόλεων. Έτσι η πόλη κλείνεται στον εαυτό της και προσπαθεί να εξασφαλίσει την αυτάρκειά της. Αυτό τονώνει τη **συλλογικότητα**. Με την επίδραση του Χριστιανισμού καταργείται σταδιακά η δουλεία και η υποχρεωτική εργασία, υπάρχει πρόνοια για αρρώστους, ηλικιωμένους και πτωχούς και μειώνονται οι κοινωνικές ανισότητες. Η μεσαιωνική πόλη είναι μετά την εποχή της τυφλής υπακοής η πόλη της εθελοντικής συνεργασίας (Mumford 1961: 304, 315). Οι πολίτες συμμετέχουν στα κοινά και συνεισφέρουν με φορολογία στα έξοδα άμυνας και υποδομής ανάλογα με το εισόδημά τους (Πολυδωρίδης 1997: 141). Για πρώτη φορά στη μεσαιωνική πόλη συμμετέχουν στην πολιτική ζωή και οι έμποροι, που μέχρι τότε ήταν νομάδες εξορισμένοι έξω από την πόλη (Lefebvre 1977: 14). Οι ιδιώτες επιχειρηματίες συνεργάζονται στον εξοπλισμό των δημόσιων χώρων. Η πρόσοψη γίνεται ένα δώρο προς την πόλη, μια οικειοθελής συλλογική προσπάθεια για την αναβάθμισή της (Benenolo 1993: 87). Η πολιτική ενεργοποίηση κάθε γειτονιάς, η συλλογική διαμόρφωση των δημόσιων χώρων και τα πεπερασμένα όρια της πόλης δίνουν σε κάθε πόλη μία μοναδική ταυτότητα. Όπως συνέβαινε και με τις αρχαίες ελληνικές πόλεις, η μερική δημοκρατικότητα στη λειτουργία και η συμμετοχή των πολιτών στα δρώμενα της πόλης υποστηρίζονταν από το μικρό μέγεθός της.

Ούτε η μεσαιωνική πόλη είναι όμως τόπος απόλυτης δημοκρατίας. Η **διακυβέρνηση** της πόλης γίνεται από επιτροπές, στις οποίες δε συμμετέχουν οι μισθωτοί. Έχουν βέβαια το δικαίωμα να εκφράσουν τις απόψεις τους σε ειδικά λαϊκά όργανα και συχνά οι διαφορές μεταξύ των τάξεων διευθετούνται από διαιτητές (ό.π.: 85). Επιπλέον στις αποφάσεις δε μπορούν να συμμετέχουν οι κάτοικοι των γύρω αγροτικών περιοχών, οι οποίοι τροφοδοτούν την πόλη, χωρίς να μπορούν να συμμετέχουν στην κοινωνική και πολιτική ζωή της (Rybczynski 1995: 48).

Η πόλη δεν έχει πια ένα κέντρο, αλλά η μορφή της απεικονίζει τους διάφορους πόλους εξουσίας. Την επισκοπή, την πολιτική εξουσία, τα θρησκευτικά τάγματα, τις συντεχνίες και τις τάξεις. Έτσι μια μεγάλη πόλη έχει ένα κέντρο θρησκευτικό, ένα αστικό, ένα ή περισσότερα εμπορικά κέντρα. Κάθε πόλη διαιρείται σε συνοικίες που έχουν τη δική τους ιδιαίτερη οργάνωση, τα σύμβολά τους, συχνά και δική τους πολιτική οργάνωση. Οι πλατείες της πόλης ακολουθούν την ίδια οργάνωση. Σε αυτές καταλήγει το στενό και με πυκνά αδιέξοδα δίκτυο δρόμων της πόλης. Οι μεσαιωνικές πόλεις δε χρειάζονταν μεγάλους δρόμους. Ήταν μικρές και λειτουργούσαν με βάση το περπάτημα και δευτερευόντως τα κάρα. Το δίκτυό τους σχηματίστηκε **οργανικά**, χωρίς σχεδιασμό, ώστε να εξυπηρετεί τις συλλογικές λειτουργίες της πόλης: τη

μετακίνηση και τη στάση πεζών και αμαξιών, τις αγορές, τις συναθροίσεις, τις τελετές (Benevolo 1993: 86, 87). Ακολουθούσε την τοπογραφία της περιοχής και τα αρχαία μονοπάτια. Το δίκτυο της μεσαιωνικής πόλης δημιουργεί συχνά μικρές καμπύλες, όμοιες με αυτές που θα ακολουθούσε ένας περιπατητής, «*όπως αποτυπώνονται από τα ίχνη του στο χιόνι*» (Mumford 1961: 303). Κάθε μεσαιωνική πόλη δημιούργησε με αυτόν τον τρόπο μία ξεχωριστή, αλλά ταυτόχρονα συνεκτική μορφή που εξυπηρετούσε τις λειτουργικές της ανάγκες αποτελεσματικότερα ίσως από ένα σχέδιο αποφασισμένο στο σχεδιαστήριο.

Ξεχωριστή οικονομική ανάπτυξη θα γνωρίσουν η Βενετία από το Μεσαίωνα μέχρι την Αναγέννηση και το Άμστερνταμ. Οι πόλεις αυτές ανέπτυξαν στο εσωτερικό τους σύστημα μεταφορών στηριγμένο στις **πλωτές μετακινήσεις**. Το σύστημα αυτό καναλιών ήταν πολύ πιο αποτελεσματικό από τα οδικά μέσα. Η Βενετία χάρη σε αυτήν την καινούρια τεχνολογία εσωτερικών μεταφορών, που ουσιαστικά δημιουργεί ένα ξεχωριστό δίκτυο για πεζούς και ένα άλλο για οχήματα, ανοίγει διαφορετικές προοπτικές στην οικονομική ζωή της. Το 13^ο αιώνα ήταν αδιαμφισβήτητη η πρωτεύουσα της Δύσης και συναγωνιζόταν την Κωνσταντινούπολη, που είχε ήδη δεχθεί το πρώτο πλήγμα από τους Σταυροφόρους. Οι ίδιες γεωγραφικές συνθήκες είχαν δημιουργήσει το ίδιο σύστημα μετακίνησης και σε μία πολύ μακρινή πόλη με τελείως διαφορετικά κοινωνικά και πολιτιστικά δεδομένα και είχαν και εκεί ευνοήσει μία ξεχωριστή ανάπτυξη. Όταν οι Ευρωπαίοι την εποχή των μεγάλων ανακαλύψεων αντίκρισαν την αρχαία πόλη Τενόχτιλαν, πρωτεύουσα των Ατζέκων (το σημερινό Mexico City), είδαν ένα τελετουργικό κέντρο έκτασης 7500 στρεμμάτων εγκατεστημένο στη μέση μιας λιμνοθάλασσας. Ο πληθυσμός, ο οποίος είχε φανεί υπερβολικός στους πρώτους χρονικογράφους, εκτιμάται γύρω στους 60 000 κατοίκους. Υπήρχε ξεχωριστό σύστημα μετακίνησης χερσαίο και υδάτινο. Οι μεταφορές γίνονταν με αναρίθμητα πλοiάρια. Όλα τα σπίτια είχαν δύο πόρτες: Μία από τη μεριά του δρόμου και μια από τη μεριά του νερού (Benevolo 1993: 190).

1.3 Η νέα αφθονία: Η πόλη της αναγέννησης

1.3.1 Η μνημειακή λειτουργία της νέας πολεοδομίας

Η συσσώρευση πλούτου από τις κατακτήσεις των αποικιών όξυνε ξανά την κοινωνική ανισότητα στις πόλεις και δημιούργησε **κοινωνικές συγκρούσεις**. Η εκπροσώπηση των πολιτών στην εξουσία περιορίστηκε, τα πολιτεύματα έγιναν αυταρχικά και ολοκληρωτικά. Άλλωστε οι συχνές πολεμικές αναμετρήσεις στη Γηραιά Ήπειρο για την εδαφική κυριαρχία απαιτούσαν ισχυρούς στρατούς και κεντρικό τρόπο λήψης αποφάσεων. Το κράτος και τα εθνικά μονοπώλια ελέγχουν το εμπόριο. Αυτός ο κεντρικός χαρακτήρας της εξουσίας θα έχει επίπτωση στη μορφή των πόλεων.

Τα ολοκληρωτικά καθεστώτα που συγκέντρωσαν την περίσσεια πλούτου και αγαθών μετά την ανακάλυψη του Νέου Κόσμου ήθελαν λειτουργικές και όμορφες πόλεις, που θα εξυπηρετούσαν τις στρατιωτικές ανάγκες της εποχής και θα επέτρεπαν την απρόσκοπτη κίνηση των οχημάτων. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός την εποχή αυτή δεχόταν ένα βασικό δεδομένο: τη μνημειακότητα, τη βαρύτητα του θρησκευτικού ή πολιτικού κτιρίου (Lefebvre 1977: 186). Ο χώρος της πόλης παύει να αντανακλά την

κοινωνική ζωή, όπως στο μεσαίωνα (Βλαστός 1984). Τα πάρκα με ευθύγραμμους άξονες – λεωφόρους (βουλεβάρτα), που κατασκευάστηκαν περιμετρικά των μεγάλων πόλεων δημιούργησαν ένα αστικό περιβάλλον εξαιρετικά αναβαθμισμένο, ταιριαστό στα πανάκριβα ανάκτορα των βασιλέων. Τα πάρκα ήταν ανοιχτά για τους αριστοκράτες και τη μέση τάξη, αλλά ήταν κλειστά στους κοινούς θνητούς. Αυτοί μπορούσαν να τα επισκεφθούν μόνο δύο τρεις φορές το χρόνο. Υπήρχαν φρουροί και ήταν μαντρωμένα (Rybczynski 1995: 107). Η πόλη δεν άνηκε σε όλους. Αισθητικά τα κανονικά σχήματα και οι ευθείες γραμμές των νέων χαράξεων της εποχής του μπαρόκ αντανακλούσαν στο χώρο τη δύναμη του στρατού και της εξουσίας του βασιλιά. Συχνά πολλές από τις λεωφόρους εκπορεύονταν από το παλάτι επικεντρώνοντας τα βλέμματα πάνω του και κατευθύνονταν στο άπειρο συμβολίζοντας τη θέληση για κατακτήσεις, για ένα κόσμο χωρίς τέλος. Η προσοχή των πολιτών δεν έπρεπε να είναι στην πόλη, αλλά στο βασιλιά και στο στρατό. Οι ευθύγραμμοι άξονες διευκόλυναν τις κινήσεις του στρατού και την εσωτερική τάξη⁶.

Η κατασκευή αυτών των αξόνων θα γίνει συχνά πάνω στα παλαιά τμήματα της πόλης τα οποία κατεδαφίζονται. Οι Ευρωπαίοι ηγεμόνες διανοίγουν ευθύγραμμους άξονες στους μεσαιωνικούς ιστούς στη Ρώμη, στο Παλέρμο, τη Λισσαβόνα, την Αμβέρσα, ώστε να υπάρξουν οπτικές φυγές και η πόλη να μπορέσει να λειτουργήσει. Επίσης πολεοδομικά σχέδια γίνονται για το Γκέτεμποργκ το 1620, την Κοπεγχάγη το 1629 και τη Στοκχόλμη το 1640 (Benevolo 1993: 214-215). Παράλληλα με την αισθητική αναβάθμιση της πόλης και τις ανάγκες του στρατού και το συμβολισμό των μεγάλων αξόνων εξυπηρετούνται και οι ανάγκες μετακίνησης της άρχουσας τάξης, η οποία δυσκολευόταν να κινηθεί με τα οχήματά της στα στενά σοκάκια. Στους καινούριους άξονες ο κοινωνικός διαχωρισμός αποτυπώνεται στον τρόπο μετακίνησης: οι φτωχοί περπατούν, ενώ οι πλούσιοι είναι πάνω στις άμαξες (Mumford 1961: 370).

Είναι χαρακτηριστικό ότι και τα ολοκληρωτικά καθεστώτα του 20^{ου} αιώνα ακολουθούν την ίδια πολιτική για τις πόλεις τους. Ο Μουσολίνι εγκρίνει το 1931 ένα νέο σχέδιο για τη Ρώμη με διαπλατύνσεις οδών, που θα προκαλούσαν μάλλον την καταστροφή της αυτοκρατορικής Ρώμης παρά την ανάδειξή της. Ωστόσο όταν το Ρυθμιστικό Σχέδιο μεταφράστηκε σε σχέδια εφαρμογής, «τα μεγάλα βουλεβάρτα και οι πανοραμικές πλατείες είχαν μυστηριωδώς μετατραπεί σε οικοδομικά τετράγωνα. Το παραδοσιακό χάος, ο συμβιβασμός και η διαφθορά έσωσαν τη Ρώμη από της επιβουλές του Ρυθμιστικού Σχεδίου» (Hall 1996: 197). Και οι Ναζί σχεδίαζαν μεγάλους άξονες στις πόλεις τους. Η νότια λεωφόρος στο Βερολίνο ενώνει τους δύο σιδηροδρομικούς σταθμούς και στη μέση το διοικητικό κέντρο με ύψος 250 μέτρα θα έδειχνε την πολιτική, στρατιωτική και οικονομική δύναμη της Γερμανίας (ό.π.: 198).

1.3.2 Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στις νέες πόλεις των αποικιών

Για τις αποικίες του Νέου Κόσμου ακολουθήθηκε το ίδιο πολεοδομικό μοντέλο με τις αποικίες των αρχαίων Ελλήνων: Το υποδάμειο σύστημα. Οι λόγοι ίδιοι: δυνατότητα εύκολου και δίκαιου καταμερισμού της γης στους αποίκους και ευκολότερη κίνηση των οχημάτων της πόλης. Στα σχέδια αυτά γινόταν στοιχειώδης ζωνοποίηση των χρήσεων (τα σφαγεία μακριά από κατοικημένες περιοχές) και προσανατολισμός

⁶ Πρβλ. (Βλαστός 1984) και (Mumford 1961: 369).

τέτοιος που εξασφάλιζε σκίαση. Ο κυριότερος δημόσιος χώρος σε αυτές τις πόλεις ήταν μία μεγάλη κεντρική πλατεία περιστοιχισμένη από τα δημόσια κτίρια των πόλεων (Rybczynski 1995: 44). Για τους αποίκους το πολεοδομικό σχέδιο, η τάξη στην πόλη, θα “εκπολίτιζε” τους ιθαγενείς. Η πρώτη σύνοδος της μεξικανικής εκκλησίας, το 1555, απαιτεί οι ιθαγενείς «να πεισθούν –ή να υποχρεωθούν, εάν παραστεί ανάγκη, αλλά με τη λιγότερη δυνατή άσκηση βίας- να συγκεντρωθούν σε βολικούς χώρους και σε οργανωμένες πόλεις, όπου θα μπορούν να ζήσουν μια ζωή πολιτικά και χριστιανικά σωστή» (Benevolo 1993: 192).

Τα σχέδια αυτά σπάνια ανταποκρίνονται στη δυναμική και στην προοπτική ανάπτυξης των πόλεων. Οι δρόμοι και οι πλατείες, επηρεασμένοι και από τη γεωμετρική παιδεία της Αναγέννησης, είναι συχνά ανώφελα μεγαλόσχημοι. Γύρω από αυτούς η πόλη δεν αναπτύσσεται όπως θα περίμεναν οι πολεοδόμοι. Κτίζονται χαμηλές μονόροφες κατοικίες. Άλλες φορές αποδεικνύεται συντηρητικό ως προς τις αναπτυξιακές δυνατότητες της πόλης, όπως στην περίπτωση του σχεδίου του 1583 για το Μπουένος Άιρες. Αυτά που σχεδιάζονταν στο χαρτί ανατρέπονταν από τους αρχαίους κανόνες ανάπτυξης των πόλεων, που όριζαν ότι οι πόλεις αναπτύσσονται γύρω από τις **φυσικές υποδομές μεταφορών**. Για παράδειγμα η Φιλαδέλφεια σχεδιάστηκε από τον William Penn και Thomas Holme το 1681-1683. Αποτελούνταν από δύο άξονες πλάτους 30 μέτρων, το Market Street και το Broad Street που χώριζε την πόλη σε τέσσερα τμήματα. Στο κέντρο κάθε τμήματος υπήρχε μία πλατεία. Το πραγματικό εμπορικό κέντρο της πόλης δεν αναπτύχθηκε ούτε στη Market Street, ούτε στις πλατείες, αλλά στις όχθες του ποταμού Delaware, που ήταν τότε ο κύριος προορισμός των μεταφορών. Εκεί άρχισε η πόλη να αναπτύσσεται. Ενώ στους σχεδιασμούς του Penn υπήρχαν γενναιοδωρα οικόπεδα με σπίτια μέσα σε κήπους, στα σημεία που η πόλη αναπτύχθηκε τα οικόπεδα τεμαχίστηκαν και γέμισαν πολυκατοικίες (Rybczynski 1995: 73).

Ο κανόνας της διάνοιξης μεγάλων ευθύγραμμων βουλεβάρτων στο παλιό ιστό των ευρωπαϊκών πόλεων και του υποδάμιου καννάβου στις αποικίες είχε μία βασική εξαίρεση: τους Άγγλους. Οι Άγγλοι παραδοσιακά συντηρητικοί προτιμούσαν το οδικό δίκτυο το μεσαιωνικό και αρνήθηκαν να ανακτασκειάσουν το Λονδίνο στα πρότυπα των άλλων ευρωπαϊκών πόλεων της εποχής, όταν καταστράφηκε από πυρκαγιά το 1666. Η Νέα Υόρκη (ιδρύθηκε το 1623), η Βοστώνη (1630), το Κέιμπριτζ (1636) και άλλες πόλεις της πρώτης γενιάς των αμερικανικών πόλεων αντανakλούσαν την Αγγλική προτίμηση για μια παραδοσιακή άτακτη γεωμετρικά αντιμετώπιση του σχεδιασμού. Τελικά όμως σε όλες τις βορειοαμερικανικές πόλεις θα επικρατήσει ο κάνναβος. Υιοθετήθηκε για μια εύκολη και γρήγορη ανάπτυξη του εμπορίου της γης, ενώ τελικά βρέθηκε να είναι το ιδανικό εργαλείο για μια ανεκτική πολυπολιτισμική κοινωνία, όπως ήταν η βορειοαμερικανική με Εβραίους και Χριστιανούς όλων των δογμάτων, διότι ο κάνναβος δεν έχει πυρήνες, όπως ο καθεδρικός ναός των ευρωπαϊκών πόλεων. Παράλληλα ο κάνναβος εξασφαλίζει τη συνεχή επέκταση της πόλης με εύκολο τρόπο, σημαντική παράμετρος για τις πόλεις αυτές που αναπτύσσονταν ραγδαία και στήριζαν στη μετανάστευση την οικονομική τους βιωσιμότητα⁷.

⁷ Βλ. (Rybczynski 1995: 65 και 66).

1.4 Η πόλη του κεφαλαίου

1.4.1 Η κοινωνικές επιδράσεις της βιομηχανοποίησης και του σιδηροδρόμου

Στην Ευρώπη στα τέλη του 18^{ου} αιώνα και στις αρχές του 19^{ου} παρατηρείται μια δημογραφική έκρηξη αποτέλεσμα κυρίως της αύξησης της γεωργικής παραγωγής και της άμβλυνσης των αιτιών που προκαλούσαν συστηματικά την έξαρση της θνησιμότητας, όπως οι λιμοί και η έλλειψη καθαριότητας. Εισάγονται καλλιέργειες με ρίζες που διευκολύνουν τη διατροφή των ζώων και την παροχή φρέσκου κρέατος και παράλληλα επιτυγχάνεται πρόοδος στην ιατρική και στη χειρουργική με αύξηση των νοσοκομείων. Την ίδια εποχή (1760 –1790) πραγματοποιήθηκαν τεχνικές πρόοδοι που επέτρεψαν μια χωρίς όρια αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής (Benevolo 1974).

Η εκθετική αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού σε συνδυασμό με τη βιομηχανική επανάσταση οδηγεί στη συγκέντρωση άρα πολλών μεταναστών στις πόλεις. Νέες πόλεις αναδύονται και οι παλιές γιγαντώνονται. Το Μάντσεστερ που στα μέσα του 18^{ου} αιώνα είναι μια μικρή κωμόπολη με 12 000 κατοίκους, στα 1800 γίνεται μια πόλη με 95 000 κατοίκους και στα 1850 έχει 400 000 κατοίκους. Ανάμεσα στο 1750 και το 1850 η Γλασκόβη από 30 000 κατοίκους έφτασε τις 300 000. Το Λιντς από 17 000 περνά στις 170 000. Στη Γαλλία η Μιλούζ από 8000 κατοίκους στα 1816 ανεβαίνει σε 65 000 κατοίκους στα 1866 (ό.π.: 330). Η εκθετική αύξηση συνεχίστηκε και το 19^ο αιώνα. Το Παρίσι μεταξύ 1800 και 1900 τετραπλασίασε τον πληθυσμό του (Πιο συγκεκριμένα από 650 000 κατοίκους το 1800, έφτασε τους 2 500 000 κατοίκους το 1900!!). Όμοια το ίδιο διάστημα ο πληθυσμός του Λονδίνου αυξήθηκε από 950 000 κατοίκους σε περίπου 4 500 000 και του Βερολίνου από 173 000 σε 2 000 000 κατοίκους (Leibbrand 1957: 24).

Η εντυπωσιακή αύξηση του παγκόσμιου αστικού πληθυσμού οφείλεται και σε ένα σπουδαίο επίτευγμα στο χώρο των μεταφορών. Ο **σιδηρόδρομος** διευκολύνει την άνετη μεταφορά αγαθών από πολύ απομακρυσμένες περιοχές πολλαπλασιάζοντας την τροφοδοσία των πόλεων με πρώτες ύλες. Αποτέλεσε το βασικό στήριγμα των βιομηχανιών και του καπιταλιστικού κόσμου, που μπορούσε πλέον να μεταφέρει την υπερπαραγωγή παντού. Ο E.J. Hobsbawm (1975: 71, 89), ιστορικός, αναφέρει για το σιδηρόδρομο: *«Τα χαρακτηριστικότερα προϊόντα της εποχής του κεφαλαίου ήταν ο σίδηρος και ο άνθρακας. Το θαυματικότερο σύμβολό της, ο σιδηρόδρομος, τα συνδύαζε και τα δύο [...] Συγκίνηση, αυτοπεποίθηση, περηφάνια πλημμύριζαν όσους έζησαν την ηρωική εποχή των μηχανικών... Ο σιδηρόδρομος ήταν το καταπληκτικότερο μηχανικό επίτευγμα που είχε γνωρίσει ως τότε η ανθρώπινη ιστορία»*. Χαρακτηριστικό ήταν το κίνημα των σαινσιμονιστών, που ήταν μία γαλλική αίρεση με σοσιαλιστικές πολιτικές απόψεις, οι οποίοι τελικά έγιναν βιομήχανοι στον τομέα των συγκοινωνιών, αφού ονειρεύτηκαν έναν κόσμο ενωμένο χάρη στο εμπόριο και την τεχνολογία (ό.π.: 92).

Η αστική τάξη ωφελείται διπλά: Αφενός καταφέρνει με τις νέες τεχνολογίες να αυξήσει εντυπωσιακά την παραγωγή και το κέρδος, αφετέρου εκμεταλλεύεται την άνοδο των τιμών γης, που προκαλεί η έντονη ζήτηση για κατοικία στην πόλη. Επειδή τα εισοδήματα των εργατών ήταν πενιχρά, οι οικογένειες στοιβάζονταν σε ελάχιστα τετραγωνικά. Η ποιότητα των κατοικιών είναι φρικτή σε όλες τις φτωχογειτονίες των

βιομηχανικών πόλεων ανά τον κόσμο, φθηνά σπίτια κατασκευάζονται για να ανταποκριθούν στην αγορά των φτωχών μεταναστών (Hall 1996: 36). Το περιβάλλον της πόλης επιδεινωνόταν και από τη συνύπαρξη των βιομηχανικών εγκαταστάσεων με τις πολυκατοικίες. Οι βιομηχανίες εγκαταστάθηκαν χωρίς σχέδιο, όπου υπήρχαν τα αναγκαία μέσα που χρησιμοποιούσαν, δηλαδή οι πηγές ενέργειας, πρώτων υλών, εργατικών χεριών. Η βιομηχανία γενίκευσε τον κόσμο του εμπορεύματος και τον επέκτεινε ακόμα και στην πόλη (Lefebvre 1977: 245). Η αισθητικές αναζητήσεις της πολεοδομίας την εποχή της αναγέννησης εγκαταλείφθηκαν προσωρινά. *«Η πόλη έγινε εμπόρευμα. Απέναντι σε μια τέτοια πόλη συμπεριφέρεσαι χωρίς σεβασμό. Το μόνο που ζητείται από αυτήν είναι να είναι παραγωγική. Το αισθητικό αποτέλεσμα δεν ενδιαφέρει»* (Βλαστός 1997α: 410).

Ο δημόσιος χώρος χάνει τις ποιότητές του. Ο σιδηρόδρομος έφερε καπνό και θόρυβο στην καρδιά της πόλης και απέκοψε μεγάλες αστικές περιοχές. Οι περισσότεροι δρόμοι ήταν αδιαμόρφωτοι και συμφορημένοι από τις χιλιάδες άμαξες και τα βαγόνια. Στη Νέα Υόρκη έκαναν συχνά την εμφάνισή τους κυκλοφοριακά εμπόρα. Η καπιταλιστική πόλη γεννούσε περισσότερη κυκλοφορία (Mumford 1961: 429).

Σε κοινωνικό επίπεδο η καταπίεση της αναγέννησης αντικαταστάθηκε από την εκμετάλλευση του καπιταλισμού (Lefebvre 1977: 27). Η υποτίμηση της ποιότητας ζωής αποκαλυπτόταν στους δρόμους (Εικ. 1.2). Ο Έγκελς περιγράφει το 1845 το Μάντσεστερ⁸:

«Υπάρχει πρώτα-πρώτα η παλιά πόλη του Μάντσεστερ...Εκεί οι δρόμοι, ακόμα και οι καλύτεροι, είναι στενοί και λασπωμένοι...τα σπίτια είναι βρώμικα, παμπάλια, ερειπωμένα και οι παρακείμενοι δρόμοι εντελώς απαίσιοι...Είναι αδύνατο να φανταστεί κανείς την άτακτη συσσώρευση σπιτιών, που 'ναι αλληλοστοιβαγμένα, αληθινή πρόκληση σε κάθε λογική αρχιτεκτονική [...] Ιδιαίτερα στις αυλές που κατέρχονται προς τον ποταμό Ίρκ, κι όπου βρίσκονται, στ' αλήθεια, τα φρικτότερα διαμερίσματα που μου δόθηκε η δυνατότητα ως τώρα να δω. Σε μια από αυτές τις αυλές, υπάρχουν ακριβώς στην είσοδο, στο τέλος του σκεπασμένου διαδρόμου, βρώμικα αποχωρητήρια χωρίς πόρτες και τόσο αηδιαστικά, που οι κάτοικοι δε μπορούν να εισέλθουν στην αυλή ή να εξέλθουν από αυτήν παρά μονάχα διασχίζοντας μια λίμνη από μολυσμένα ούρα και κοπριές που περιβάλλουν αυτά τα αποχωρητήρια...Κάτω κυλά ή μάλλον λιμνάζει ο Ίρκ, λεπτό τρεχούμενο νερό, μαύρο όπως η πίσσα και με μυρωδιά που προκαλεί τον εμετό, όλο ακαθαρσίες και συντρίμματα...Στ' ανάντη της γέφυρας ανυψώνονται υψηλά βυρσοδεψία και πιο πέρα χρωματοποιεία, εργοστάσια ζωικού άνθρακα και εργοστάσια αερίων που τα μολυσμένα τους νερά και τ' απορρίμματά τους καταλήγουν όλα στον Ίρκ, που ακόμα περισυλλέγει το περιεχόμενο απ' τους υπονόμους. Προς το κάτω μέρος της γέφυρας μπορούμε να δούμε πάνω στους σωρούς απ' τις βρώμες, τις κοπριές, τις ακαθαρσίες κι όλη την ερείπωση απ' τις αυλές, που βρίσκονται στην αριστερή όχθη, την απόκρημνη...Ο πληθυσμός που ζει στις ερειπωμένες αγροικίες (σε μια άλλη γειτονιά, τη “μικρή Ιρλανδία”) , πίσω απ' αυτά τα σπασμένα παράθυρα και που τους έχουν κολλήσει λαδόχαρτα, και πίσω απ' αυτές τις όλο ρήγματα πόρτες με τα σαπισμένα στηρίγματα, σ' αυτά τα υγρά και σκοτεινά υπόγεια, ανάμεσα σ' αυτή τη βρωμιά και τη χωρίς όρια δυσωδία, σ' αυτή την ατμόσφαιρα, που φαίνεται σα να 'ναι σκόπιμα περιορισμένη,

⁸ Αποσπάσματα από (Benevolo 1993: 192). Πρβλ. (Hall 1996: 16-19) και (Κουτσόπουλος & Σιόλας: 49).

αυτός ο πληθυσμός πρέπει πραγματικά να βρίσκεται στο χαμηλότερο σκαλοπάτι της ανθρωπότητας...Τι όμως πρέπει να πούμε όταν μαθαίνουμε ότι σε καθ' ένα απ' αυτά τα μικρά σπίτια, που το καθένα τους έχει το πολύ-πολύ δυο δωμάτια και μιαν αποθήκη, και καμιά φορά και κανένα υπόγειο, κατοικούν είκοσι πρόσωπα, ότι σ' ολόκληρη αυτή τη συνοικία δεν υπάρχει παρά ένα αποχωρητήριο για 120 άτομα περίπου- απρόσιτο ασφαλώς τις περισσότερες φορές.»

Στις φτωχογειτονιές της Νέας Υόρκης σε ένα οικοδομικό τετράγωνο 60 x 120, στο οποίο μένουν 2 781 άνθρωποι δεν υπάρχει ούτε ένα μπάνιο! 441 δωμάτια δεν αερίζονται, ενώ για 635 αυτό επιτυγχάνεται από στενούς φωταγωγούς σύμφωνα με επίσημη έκθεση της επιτροπής στέγασης της πόλης του 1894 (Hall 1996: 37). Η υγρασία στο δρόμο ήταν ανακατεμένη με απορρίμματα ζώων και σκουπίδια από τα σπίτια ήταν διασκορπισμένα παντού, αφού δεν υπήρχε σύστημα συλλογής τους. Έτσι δεν είναι περίεργο που το 1832 εμφανίζεται επιδημία χολέρας (Rybczynski 1995: 100). Η επιβίωση σε ένα τέτοιο περιβάλλον οδηγεί παιδιά να γίνονται κλέφτες, αλκοολικοί ή και εκδίδονται. Όπως και στην αρχαία Ρώμη συχνά είναι τα επεισόδια πολύνεκρων πυρκαγιών. Η τριήμερη πυρκαγιά στο Σικάγο το 1871 κατέστρεψε γύρω στα 8000 στρέμματα, 18 000 κτίρια και άφησε άστεγους 90 000 ανθρώπους (το ένα τρίτο της πόλης) (ό.π.: 116).

Ήδη κάνουν την εμφάνιση τους οι πρώτες **κοινωνικές εξεγέρσεις**, οι οποίες δεν οφείλονται σε κάποιο συγκεκριμένο στόχο. Είναι εξεγέρσεις για κάτι άλλο, κάτι που θα απαλλάξει τον κόσμο από μια ποιότητα ζωής απάνθρωπη. Η επίδραση του Διαφωτισμού είχε απαγκιστρώσει τους ανθρώπους από την τυφλή υπακοή. Η αστική τάξη, πρωταγωνίστρια της νέας ανάπτυξης των πόλεων, συγκεντρώνει μεγάλο κεφάλαιο και διακηρύσσει το δικαίωμά της να το διαθέτει ελεύθερα θέλοντας να εξαιρεθεί από τους περιοριστικούς νόμους της εξουσίας. Η φιλελεύθερη οικονομική θεωρία του laissez-faire (ελεύθερη δράση του ανταγωνισμού, μετάβαση στους νόμους προσφοράς και ζήτησης) αποκτά τη σημασία ενός φυσικού νόμου, που θα φέρει την αρμονία του προσωπικού και κοινωνικού κέρδους ισότιμη με το κίνημα των ανθρώπινων δικαιωμάτων (Dewey 1927: 91). Το πρώτο σοβαρό επεισόδιο που προμηνύει τις διαμάχες του 19ου αιώνα έγινε ακριβώς στο Μάντσεστερ στα 1819 (Benevolo 1974: 203). Παρόμοιες εξεγέρσεις συγκλόνισαν τη Νέα Υόρκη και τη Φιλαδέλφεια, που ανάγκασαν τη δημιουργία αστυνομικού σώματος στην πρώτη το 1833 και το 1844 στη Νέα Υόρκη (Rybczynski 1995: 108). Η άρχουσα τάξη συνειδητοποιεί ότι δυσκολεύεται να διατηρήσει την τάξη στα στενά σοκάκια του μεσαιωνικού πυρήνα της πόλης, όπου είχε διατηρηθεί από τις επεμβάσεις της Αναγέννησης. Οι κακοφτιαγμένοι άναρχοι μεσαιωνικοί δρόμοι του Παρισιού ήταν το ιδανικό καταφύγιο των επαναστατών, αφού ο στρατός ήταν εξαιρετικά δυσκίνητος εκεί.

Μέσα στις συνθήκες αυτές εκδηλώνεται πίεση από όσους έχουν μία στοιχειώδη οικονομική άνεση για έξοδο από το κέντρο της πόλης. Ο σιδηρόδρομος θα είναι ο κύριος αρωγός στην εξάπλωση της πόλης. Είναι η πρώτη φορά που το περπάτημα θα πάψει να καθορίζει το μέγεθος της πόλης. Η κατασκευή του πρώτου **αστικού σιδηροδρόμου** το 1868 στο Λονδίνο οδήγησε σε μείωση του πληθυσμού του κέντρου, το οποία ήταν υποβαθμισμένο κοινωνικά (από τις άθλιες συνθήκες εργασίας της βιομηχανικής εποχής) και περιβαλλοντικά (από τον καπνό των εργοστασίων και την πυκνή κυκλοφορία οχημάτων). Οι 128 000 κάτοικοι του κέντρου του το 1851

μειώθηκαν σε 38 000 κατοίκους το 1891 (Leibbrand 1957: 26). Στο Λος Άντζελες το δίκτυο τροχιοδρόμου (Pacific Electric Railway) είχε μήκος πάνω από 1000 μίλια δημιουργώντας μία αχανή μητροπολιτική περιοχή. Στη Νέα Υόρκη προάστια δε δημιουργεί μόνο ο σιδηρόδρομος, αλλά και τα ατμόπλοια. Χάρη σε αυτά τα παραποτάμια χωριά στο ποταμό Χιούστον είχαν μετατραπεί σε προάστια του Μανχάταν από το 1840 (Rybczynski 1995: 29, 175). Η γρήγορη συγκοινωνία δε μείωσε λοιπόν το χρόνο που χρειαζόταν ο κάτοικος για να φθάσει στη δουλειά του, διότι αύξησε την απόσταση και τελικά το κόστος μετακίνησης (Mumford 1961: 430).

Στα **προάστια**, όσοι είχαν την οικονομική δυνατότητα, θα βρουν άσυλο απέναντι στην εντατική χρήση της τεχνολογίας (εργοστάσια, μεταφορές) στις πόλεις, θα προσπαθήσουν ωστόσο να διατηρήσουν τα πλεονεκτήματα της κοινωνικής ζωής της. Τα προάστια, που μεταξύ 1850 και 1920 όφειλαν την ύπαρξή τους στο σιδηρόδρομο (μετά το 1895 στο τροχιοδρόμο (τραμ) και τον υπόγειο σιδηρόδρομο), είχαν ένα πλεονέκτημα, που εκτιμήθηκε μετά την άλωσή τους από το αυτοκίνητο. Χωρίς κανένα πολεοδομικό περιορισμό είχαν μικρή έκταση, αφού τα σπίτια έπρεπε να χωροθετούνται σε απόσταση περπατήματος από τους σταθμούς του σιδηροδρόμου. Αυτό το γεγονός αποτέλεσε φυσικό όριο στην εξάπλωσή τους. Εφόσον δε μπορούσαν να απλωθούν σε έκταση ήταν σχετικά πυκνοκατοικημένα με διώροφες και τριώροφες κατοικίες σε μικρά οικοπέδα (ό.π.: 193). Τα προάστια προσπαθούσαν να μιμηθούν την πόλη. Οι εμπορικές δραστηριότητες συγκεντρώνονταν έξω από το σταθμό δημιουργώντας μια μικρή κοινωνική κυψέλη, αν και δε μπορούσε να συγκριθεί με την κοινωνική ζωή μιας πόλης. Υπήρχε πάντως η αίσθηση της **γειτονιάς** και της ευθύνης, που μαρτυρεί και η δημιουργία τοπικών σωματείων.

1.4.2 Η γέννηση της σύγχρονης πολεοδομίας

Η αθλιότητα του πυρήνα της καπιταλιστικής πόλης κινητοποίησε τον κόσμο της διανοήσης. Εκτός από την αισθητική υποβάθμιση της πόλης, το ενδιαφέρον τους στρέφεται στις **ανθρώπινες σχέσεις** που δημιούργησε ο καπιταλισμός από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Ο Rousseau, ο ουσιαστικός ιδρυτής της σύγχρονης κοινωνικής φιλοσοφίας, ορμώμενος από τα φαινόμενα αυτά στο “Λόγο περί της ανισότητας”, τονίζει ότι η πολιτισμική εξέλιξη δημιουργεί εξάρτηση από τεχνητά δημιουργημένες επιθυμίες και γι’ αυτό στερεί όλο και περισσότερο τον άνθρωπο από την αρχική του ελευθερία. Η απομάκρυνση από τη φύση οδηγεί σε μία παρακμή των δημόσιων αρετών. Ο αναγκαίος καταμερισμός της εργασίας αναπτύσσει την ανάγκη αμοιβαίας διαφοροποίησης με τρόπο ώστε στο τέλος να κυριαρχούν η αλαζονεία, η ματαιοδοξία και η υποκρισία (Honneth 1999: 57, 49). Ο Lucács παρατηρεί και αυτός το χωρισμό της εργατικής δύναμης από την προσωπικότητα των εργαζομένων, τη μετατροπή τους σε είδος, σε ένα αντικείμενο, που πωλείται στην αγορά. Η επικοινωνία δεν προσανατολίζεται σε πρότυπα και αξίες, αλλά στο χρήμα. Το μέσο ανταλλαγής μετατρέπεται σταδιακά σε ψευδοφύση, μέρος του αντικειμενικού κόσμου. Ο Weber μιλάει για την παγκόσμια κυριαρχία της αντιαδελφοσύνης (unbrüderlichkeit) (Habermas 1981a: 467, 469, 478). Σε Γαλλία, Αγγλία, Γερμανία οι διανοούμενοι (Schiller, Goethe, Herder, Shelling) αρνούνται την κοινωνική πραγματικότητα και αναζητούν τις ποιοτικές αξίες του παρελθόντος που απομακρύνθηκαν λόγω των ανταλλακτικών αξιών. Είναι το κίνημα του ρομαντισμού (Λυδάκη 2001: 34). Ο Μαρξ

και ο Ένγκελς αντιθέτως αρνούνται την επιστροφή στο παρελθόν, διακρίνουν ότι πίσω από όλα τα προβλήματα κρύβεται ο καπιταλισμός και η ταξική δομή του, που έχει αποξενώσει τον άνθρωπο από το δυναμικό των ιδιαίτερων ικανοτήτων του και πιστεύουν ότι η λύση βρίσκεται σε μία διαφορετική, σοσιαλιστική κοινωνία (Honneth 1999: 64).

Και η πολεοδομία δεν παραμένει ανεπηρέαστη από τα **κοινωνικά προβλήματα**. «Πάει να αδιαφορεί για τις κοινωνικές διαμάχες, αλλά χάνει και τη φαινομενική της ικανότητα να ρυθμίζει, αυθαίρετα και μια για πάντα, την ισορροπία των ανθρώπινων εγκαταστάσεων. Παρουσιάζεται πια, με περισσότερη ταπεινοφροσύνη, σαν μια από τις απαραίτητες τεχνικές, που χρειάζονται για να καθοριστεί αυτή η ισορροπία» (Benevolo 1974).

Αναπτύσσονται αρκετά **πολεοδομικά κινήματα**. Τα περισσότερα δεν κατάφεραν να επηρεάσουν τη μορφή των πόλεων. Ιδίως οι πολεοδομικές σκέψεις στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, απέτυχαν διότι υπήρχε η ψευδαίσθηση, ότι η πολεοδομική τάξη ταυτίζεται με την κοινωνική και πως η κοινωνική τάξη μπορεί να οικοδομηθεί με τις ίδιες μεθόδους που οικοδομείται η πολεοδομική (Benevolo 1974). Οι προτάσεις αυτές ονομάστηκαν για το λόγο αυτό **ουτοπίες**. Οι Φουριέ, Όουεν και άλλοι ουτοπιστές είχαν ως όραμα μία εναλλακτική δομή των πόλεων, η οποία θα ήταν το περιβάλλον μιας διαφορετικής (αναρχικής) κοινωνίας βασισμένης στην εθελοντική συνεργασία μεταξύ ανδρών και γυναικών, που δουλεύουν και ζουν σε μικρές **αυτοκυβερνούμενες κοινότητες**. Στο πλαίσιο αυτό υιοθετούν την άποψη ότι οι ίδιοι οι κάτοικοι πρέπει να οικοδομούν την πόλη τους (Hall 1996: 3, 9). Πολλές ιδέες και οράματα των πρώτων αυτών πολεοδόμων γίνεται προσπάθεια να υλοποιηθούν.

Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα οι πολεοδομικές προτάσεις είναι πιο ώριμες, διατηρούν ωστόσο την τάση για αλλαγή ολόκληρης της δομής της κοινωνίας μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού. Το πιο πολυσυζητημένο πολεοδομικό ρεύμα της εποχής είναι η **κηπούπολη του Howard**, δημοσιευμένη μεταξύ 1880 και 1898. Ο Howard βλέποντας τις δραματικές κοινωνικές αντιθέσεις στο Λονδίνο του 1880 πιστεύει ότι η φυσική δομή των πόλεων είναι το όχημα για τη σταδιακή αναδόμηση της καπιταλιστικής κοινωνίας σε συνεργαζόμενες κοινότητες. Η “κοινωνική πόλη” αποτελείται από συνεργαζόμενες (κηπου)πόλεις που διατηρούν αρκετές λειτουργίες για τους κατοίκους τους και μία κύρια πόλη στο κέντρο που συγκεντρώνει μητροπολιτικές λειτουργίες. Οι πόλεις αυτές προτείνεται να αναπτύσσονται σε σχετικά χαμηλές πυκνότητες (70 έως 100 κάτοικοι/ εκτάριο) με 32 000 πληθυσμό κάθε μία, περιτριγυρισμένες από χώρους πρασίνου για να διατηρούν την ύπαιθρο κοντά τους και να ενσωματώνουν βιομηχανία και εμπόριο για να εξασφαλίζουν εργασία στους κατοίκους τους. Συνδέονται μεταξύ τους με μέσα μαζικής μεταφοράς, έτσι ώστε οι πόλεις να διατηρήσουν τη **ανθρώπινη κλίμακά** τους και παράλληλα να έχουν **ευκαιρίες κοινωνικής ζωής** υψηλής ποιότητας για τους κατοίκους τους. Εσφαλμένα συχνά συνδέονται με το πρότυπο προαστιοποίησης των μητροπολιτικών περιοχών στα μέσα του 20^{ου} αιώνα (βλ. Κεφάλαιο 2), αφού αυτές είναι ουσιαστικά “υπνουπόλεις” σε αντίθεση με την πρόταση του Howard που προτείνει μία πραγματική πόλη με όλες τις κοινωνικές διαστάσεις. Η ιδέα των “κηπουπόλεων” τηρήθηκε στο σχεδιασμό του Letchworth και Welwyn στην Αγγλία, αλλά και πολλές άλλες μικρές πόλεις από τη Σκωτία έως τις Ινδίες επηρεάστηκαν από αυτή. Η

πρόταση στην πράξη αποδυναμώθηκε από το γεγονός υποτίμησε την κεντροβαρική έλξη που ασκεί ένα μητροπολιτικό κέντρο σε μία καπιταλιστική οικονομία⁹.

Οι ιδέες του Howard επεκτάθηκαν από τον Geddes, ο οποίος πρότεινε την περιφερειακή πόλη (regional city) λίγο μετά το 1900. Υποστήριξε ότι η απάντηση στη συμφόρηση μιας γιγαντιαίας πόλης είναι ένα πρόγραμμα περιφερειακού σχεδιασμού. Κάθε κομμάτι της περιφέρειας πρέπει να αναπτύσσεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να στηρίζεται στην **οικολογική ισορροπία** και στην ανανέωση των φυσικών πόρων. Ο σχεδιασμός της παραδοσιακής πόλης και των νέων κωμοπόλεων υποτάσσονται με αυτόν τον τρόπο στον περιφερειακό σχεδιασμό, ο οποίος καθορίζει και το μέγεθος της ανάπτυξής τους. Η σύλληψη αυτή υποστηρίζεται στη συνέχεια από τους ιδρυτές της Ένωσης Χωροτακτών Αμερικής (Regional Planning Association of America - Mumford, Stein, Wright, Chase, Mc Kaye). Την άποψη της πόλης-περιφέρειας ενστερνίστηκαν και άλλοι, όπως ο Odum, οι πολεοδόμοι του New Deal (Tugwell) και έμμεσα ο Frank Lloyd Wright (Hall 1996: 8).

Εκτός από τον κόσμο της διανόησης και οι κυβερνώντες βλέποντας τις συνθήκες υγιεινής και την αθλιότητα των πόλεων, που γεννούσε κινδύνους για τη δημόσια υγεία, επαναστάσεις δύσκολα ελεγχόμενες και ανεξέλεγκτες πυρκαγιές, έλαβαν δράση. Στο Παρίσι, αμέσως μετά το τέλος της τελευταίας επανάστασης του 1848, το βάρος δίνεται στην **πολεοδομική αναβάθμιση**. Ο βαρόνος Haussmann τίθεται σύμφωνα με τις εντολές του Ναπολέοντα του Γ' επικεφαλής της προσπάθειας. Επί νομαρχίας του διανοίγονται πολλά χιλιόμετρα ευθύγραμμων αρτηριών στο μεσαιωνικό Παρίσι, που συνοδεύτηκαν από διάλυση του μεσαιωνικού δικτύου. Η **επέμβαση του Haussmann** δεν εξυπηρετεί μόνο αισθητικά κριτήρια, αλλά κυρίως τον στρατιωτικό έλεγχο της πόλης (Lefebvre 1977: 29). Όπως εξηγεί ο ίδιος ο προσανατολισμός του ήταν: «Να συνενωθούν κάτω από το μανδύα της τάξης και του νόμου, ώστε να συμβιβασθούν δίκαια, όλες οι έντιμες και ανιδιοτελείς απόψεις, όλοι οι αφοσιωμένοι άνθρωποι, χωρίς πνευματικές επιφυλάξεις, για το καλό του τόπου και για την εξυπηρέτηση των υψηλών συμφερόντων, πάνω στα οποία στηρίζεται όλη η κοινωνία» (Benevolo 1993: 273). Παράλληλα ενισχύει την εμπορική λειτουργία σε μία εποχή που η αστική τάξη έχει ισχυροποιηθεί και διεκδικεί εξουσία. Η οδός μετατρέπεται εκτός από αγωγό κυκλοφορίας σε χώρο που παρατίθενται οι εμπορικές προσόψεις. Πρόκειται για αντανάκλαση στην πόλη της σταδιακής επικράτησης του τριτογενή τομέα στην οικονομική και κοινωνική πραγματικότητα. Έτσι ο σχεδιασμός του δικτύου είναι τέτοιος που μεγιστοποιεί το πρόσωπο των οικοπέδων στις εμπορικές οδούς. Αυτό μεταφράζεται σε πολύ πυκνά οδικά δίκτυα, συχνά με τριγωνικές χαράξεις, ώστε να αυξηθεί η γαιοπρόσδοος, δηλαδή η οικονομική αξιοποίηση αστικής γης. Πράγματι δημιουργούνται στο διάστημα 1852 έως 1861 50417 νέες κατασκευές για την αστική τάξη στην παλιά πόλη του Παρισιού. Οι φτωχοί που εκτοπίζονται δημιουργούν αυθαίρετους οικισμούς περιμετρικά της πόλης (Aymonio 1979: 86). Η πόλη του κεφαλαίου γίνεται μια **κοινωνικά διχασμένη πόλη**.

Το παράδειγμα του Παρισιού κρίνεται πετυχημένο από την αστική τάξη. Ο Burnham, αμερικανός πολεοδόμος, προτείνει ανάλογα σχέδια για τις αμερικάνικες πόλεις. Για να πείσει για την αναγκαιότητα του σχεδίου του για το Σικάγο ανέφερε σε μία ομιλία, ότι μόνο αν ακολουθηθεί το παράδειγμα των ευρωπαϊκών επεμβάσεων θα καταφέρει και το Σικάγο να προσελκύει επισκέπτες και χρήμα, όπως οι ευρωπαϊκές πόλεις (Hall

⁹ Βλ. (Hall 1996: 87-96) και (Mumford 1961: 516-520).

1996: 179). Το παράδειγμα του Παρισιού εξαπλώνεται και στην υπόλοιπη Ευρώπη. Οι νέοι Tories στην Αγγλία και ο Bismark στην Γερμανία γρήγορα κατανόησαν τη σπουδαιότητα που είχε μια συνεπής πολιτική εκτέλεσης πολεοδομικών και άλλων έργων στην πολιτική σταθερότητα των χωρών τους. Επιπλέον οι παρεμβάσεις του Άνσπαχ στις Βρυξέλες (1867-1871), του Ring στις Βιέννη (από το 1857) και η επέκταση της Βαρκελώνης (από το 1859) και της Φλωρεντίας (1864-1877) εκδηλώνονται όταν η πολεοδομία βρίσκεται κάτω από την επιρροή του ευρωπαϊκού νεοσυντηρητισμού (Benevolo 1974). Οι επεμβάσεις αυτές συχνά προσπαθούν δια της κατεδάφισης να πετύχουν την εξάλειψη υποβαθμισμένων περιοχών. Στο Cleveland των ΗΠΑ το 1902, όπου η βιομηχανική έκρηξη έχει οδηγήσει σε σοβαρά επίπεδο ατμοσφαιρικής ρύπανσης, εργατική εξέγερση και βία προτάθηκε η κατεδάφιση πάνω από 400 στρεμμάτων πυκνών υποβαθμισμένων γειτονιών. Ανάλογη επέμβαση έγινε και στο Σικάγο. «Κανένας δεν ασχολήθηκε με τη μοίρα των κατοίκων των γειτονιών αυτών. Η αγορά, υπέθεσαν, θα έδινε λύσεις» (Hall 1996: 178). Οι σιδηροδρομικές εταιρείες συχνά προπαγάνδιζαν την άποψη, ότι οι φτωχογειτονιές ήταν εστίες ανατρεπτικών στοιχείων, και περνούσαν τις γραμμές του τρένου μέσα από φτωχογειτονιές, όπου οι τιμές των ακινήτων ήταν χαμηλές και οι διαμαρτυρίες αμελητέες (Hobsbawm 1975).

Σταδιακά και υπό το φόβο της επικράτησης του κομμουνισμού, οι επεμβάσεις στις πόλεις θα έχουν ως στόχο και τους εργάτες. Ο πρώτος **πολεοδομικός νόμος** (Town and Country Planning Act) θεσπίστηκε το 1909 στη Μ. Βρετανία. Στόχος η **βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των πτωχών**, ώστε να επιτευχθεί η σταθερότητα ολόκληρης της κοινωνίας. Σύμφωνα με τους αξιωματούχους της Μεγάλης Βρετανίας τα χρήματα που ξοδεύονται για εργατικές κατοικίες είναι επένδυση εναντίον του μπολσεβικισμού και της επανάστασης. Οι ποιότητες που συνοδεύουν τα κτίρια αυτά (κήπος, δένδρα) αντίστοιχα με αυτά της μεσαίας τάξης απομάκρυναν το ενδεχόμενο επανάστασης (Hall 1996: 71). Μεταξύ 1900 και 1914 17000 δωμάτια σε εργατικές κατοικίες στις παρυφές της πόλης, όπου υπήρχε αδόμητη γη, παρέχονται από τη διοίκηση του Λονδίνου (London County Council – LCC) με σκοπό την απομάκρυνση των φτωχών από τις υποβαθμισμένες περιοχές (Hall 1996: 50). Είχε γίνει αντιληπτό ότι η αγορά από μόνη της δε μπορεί να επιλύσει το πρόβλημα της κατοικίας, αλλά είναι αναγκαία μια ορθολογική, σχεδιασμένη προσέγγιση για την παραγωγή ενός καλού περιβάλλοντος για τις πόλεις (Χριστοφιλόπουλος 2002: 36). Τη Βρετανία ακολούθησε η Γαλλία με το νόμο του 1913 (Plan d' Urbanisme). Αυτός ο νόμος επηρέασε σε σημαντικό βαθμό τον μετέπειτα πολεοδομικό νόμο του 1923 της Ελλάδας, καθώς εδώ ακολουθήθηκε το γαλλικό συγκεντρωτικό διοικητικό σύστημα (Χριστοφιλόπουλος 2002: 37).

Και οι ΗΠΑ ακολούθησαν την προσπάθεια εξωραϊσμού των πόλεων τους. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα στην Αμερική επικρατεί το κίνημα της “Όμορφης Πόλης” (City Beautiful). Ένωσε ριζοσπάστες, εθελοντές ακτιβιστές, επιχειρηματίες, πολιτικούς με αρχιτέκτονες και πολεοδόμους. Κράτησε περίπου μέχρι το 1910. Οι Αμερικανικές πόλεις άρχισαν να βλέπουν τον εαυτό τους κριτικά. Προσπάθησαν να βελτιώσουν τα κέντρα- εσχάρες δρόμων δημιουργώντας ένα πυρήνα με δημόσια κτίρια γύρω από μια πλατεία. Το Σιάτλ, το Denver, το Κάνσας, το Ντάλας, η Φιλαδέλφεια άρχισαν να δημιουργούν συστήματα πάρκων και παρκοπεζόδρομων και να διανοίγουν βουλεβάρτα. Δόθηκε σημασία στους τερματικούς σταθμούς του σιδηροδρόμου, οι οποίοι «έπαιζαν ζωτικό ρόλο στη ζωή της πόλης ... Ο συμβολικός ρόλος του

τερματικού σταθμού, όπως οι πύλες της μεσαιωνικής πόλης, ήταν να αναγγείλει την άφιξη στη ζωή της πόλης» (Rybczynski 1995: 137).

1.5 Συμπεράσματα

- Ο χώρος της πόλης είναι ένα **κοινωνικό τοπίο**, το οποίο αντανακλά τη γενικότερη φιλοσοφία της κοινωνίας απέναντι σε κάποια βασικά ζητήματα, όπως είναι η συλλογικότητα, η ασφάλεια και η κίνηση.
- Η ίδρυση και μεγέθυνση των πόλεων ταυτίστηκε με την πιο **παραγωγική** φάση της ανθρωπότητας. Στις πόλεις συγκεντρώθηκε ανθρώπινο δυναμικό, δόθηκαν οι δυνατότητες επικοινωνίας και συνεργασίας. Οι πόλεις ήταν διαχρονικά στυλοβάτες της ανθρώπινης ευημερίας και ανάπτυξης χάρη στην κοινωνική λειτουργία τους.
- Στο εισαγωγικό αυτό κεφάλαιο αναλύθηκε ιστορικά η μεγάλη σημασία του **τομέα των μεταφορών** στην κοινωνική λειτουργία της πόλης. Οι αστικές μεταφορές ήταν και συνεχίζουν να είναι μία από τις πιο σημαντικές λειτουργίες, καθώς:
 - ο Η υποδομή μεταφορών μιας πόλης επηρέαζε αποφασιστικά τη δυνατότητα πληθυσμιακής της αύξησης (τροφοδοσία της πόλης) και τη δυνατότητα χωρικής επέκτασης (σύστημα εσωτερικών μετακινήσεων της πόλης). Στην αρχαιότητα οι πόλεις αναπτύχθηκαν σε φυσικές υποδομές μεταφορών (ποτάμια), οι οποίες εξασφάλιζαν την τροφοδότηση της πόλης, όχι όμως και τις εσωτερικές μετακινήσεις. Έτσι οι πόλεις είχαν μικρή έκταση και όταν ο πληθυσμός μεγάλωνε, αυξανόταν η πυκνότητα της πόλης. Όσες πόλεις είχαν κανάλια (Άμστερνταμ, Βενετία, Τενόχτιλαν) για τις εσωτερικές μετακινήσεις γνώρισαν μία εντυπωσιακή ανάπτυξη. Μετά τη βιομηχανική επανάσταση και την ανάπτυξη νέας τεχνολογίας εσωτερικών μετακινήσεων (σιδηρόδρομος) η πόλη μεγάλωσε και απελευθερώθηκε από τους φυσικούς περιορισμούς.
 - ο Η επικοινωνία, η συνύπαρξη και η ανταλλαγή απόψεων πραγματοποιείται στο δημόσιο χώρο της πόλης, που υποδέχεται και την αστική κυκλοφορία. Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός διαμορφώνει λοιπόν το δημόσιο χώρο και επηρεάζει την κοινωνική λειτουργία της πόλης.
- Η ιστορική ανάλυση δείχνει ότι ο **δημόσιος χώρος** διαχρονικά, είτε αποτελεί τον κενό χώρο μεταξύ ελεύθερα τοποθετημένων κτιρίων (οργανική ανάπτυξη), είτε σχεδιάζεται. Ήδη από την αρχαιότητα έγιναν προσπάθειες πολεοδομικού σχεδιασμού (ιπποδάμειο σύστημα) και επιβλήθηκαν κανόνες για τη χρήση του δημόσιου χώρου από τα οχήματα, δηλαδή θεσμοθετήθηκαν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
 - ο Στην περίπτωση της οργανικής ανάπτυξης της πόλης οι κάτοικοι είχαν ελευθερία να διαμορφώσουν το δημόσιο χώρο ανάλογα με τις ιδιωτικές τους ανάγκες, διότι δεν υπήρχαν πολεοδομικοί κανόνες. Η ελευθερία αυτή δεν εμπόδισε την κοινωνική και πολιτική λειτουργία της πόλης, αφού ακόμα και η αρχαία Αθήνα είχε τέτοια ανάπτυξη. Δημιούργησε όμως, ακόμα και την αρχαία εποχή, προβλήματα, παρόλο που δεν υπήρχαν μεγάλες ανάγκες για κίνηση οχημάτων. Οι

αρχαίοι Έλληνες αποφάσισαν τις νέες πόλεις για λόγους πρακτικούς να τις οικοδομούν με βάση πολεοδομικά σχέδια. Από το 19^ο αιώνα η τεχνολογική και βιομηχανική ανάπτυξη κατέστησε απαγορευτική την οργανική ανάπτυξη της πόλης, καθώς τα προβλήματα της ποιότητας του δημόσιου χώρου ήταν τόσο έντονα, που υπήρχαν κίνδυνοι για τη δημόσια υγεία.

- ο Όποτε ασκήθηκαν στο παρελθόν πολεοδομικές και κυκλοφοριακές πολιτικές το κοινό δε συμμετείχε, γιατί ποτέ δεν υπήρξε δημοκρατία στο σχεδιασμό με εξαίρεση την κλασική εποχή στην αρχαία Αθήνα.
- Πολιτικοί φιλόσοφοι στην αρχαιότητα, όπως ο Πλάτωνας και ο Αριστοτέλης, και αργότερα ο Ρουσσώ, είχαν επισημάνει ως προϋπόθεση δημοκρατικής λειτουργίας της πόλης το **μικρό** πληθυσμιακό **μέγεθος**, που εξασφαλίζει τη **γνωριμία** των κατοίκων μεταξύ τους και διευκολύνει την **επικοινωνία**. Πράγματι οι πόλεις της αρχαίας Ελλάδας και του μεσαίωνα, που είχαν μικρό μέγεθος, λειτουργούσαν πιο δημοκρατικά στις αποφάσεις. Οι πόλεις αυτές είχαν παράλληλα πολύ καλύτερη ποιότητα δημόσιου χώρου, που εξασφάλιζε ποιότητα ζωής και δυνατότητα κοινωνικής συναναστροφής.

Κεφάλαιο 2

Η πόλη του αυτοκινήτου και οι κοινωνικές της παράμετροι

«Με την πάροδο του χρόνου, αναπτύχθηκε μια κουλτούρα γύρω από το Αυτοκίνητο που πολλές φορές άγγιζε τα όρια του θρύλου. Η λατρεία του ήταν αναπόφευκτη. Το Αυτοκίνητο είναι ένας νέος “θεός” που “λατρεύεται” από κάθε άνθρωπο, σε όποιο σημείο του πλανήτη κι αν βρίσκεται.» (Auto Tuning Power Catalog 2002).

Εισαγωγή

Στο προηγούμενο κεφάλαιο έγινε σαφές ότι η αστική **κυκλοφορία** είναι μία πολύ σημαντική διάσταση της πόλης και **επηρεάζει** αποφασιστικά την **κοινωνική και πολιτική** της **λειτουργία**. Η υποδομή μεταφορών μιας πόλης δίνει τη δυνατότητα πληθυσμιακής της αύξησης και χωρικής ανάπτυξης. Αυτό έγινε φανερό πιο πολύ από ποτέ με την **κυριαρχία του ΙΧ στις μετακινήσεις** στην πόλη. Το αυτοκίνητο ήταν μία πραγματική επανάσταση για τις πόλεις, τις απελευθέρωσε χωρικά. Ο σιδηρόδρομος έκανε το πρώτο βήμα δίνοντας τη δυνατότητα να δημιουργηθούν προάστια γύρω από τους σταθμούς του. Με το αυτοκίνητο οποιοδήποτε σημείο της ευρύτερης περιφέρειας της πόλης μπορούσε με να συνδεθεί με το κέντρο της πόλης. Το γεγονός αυτό συναρπάζει τους πολεοδόμους. Πολλές ριζοσπαστικές ιδέες κάνουν την εμφάνισή τους με αφορμή τη μαζική διάδοση του αυτοκινήτου. Ο Frank Lloyd Wright στην **αχανή, αναρχική πόλη** του, ο Le Corbusier στη λειτουργική πόλη του, οι “αρνητές της πόλης” στη σοσιαλιστική πόλη τους χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο και τη δυνατότητα εξάπλωσης για να μετασχηματίσουν την κοινωνία, όπως αυτοί την οραματίζονται. Η πόλη πράγματι μεταλλάσσεται ριζικά, περισσότερο επειδή οι οικονομικές συνθήκες το ευνοούν. Η εικόνα των σύγχρονων πόλεων αντανακλά σε κάποιο βαθμό τους οραματισμούς των πολεοδόμων, όσον αφορά τη φυσική υποδομή. Όμως η κοινωνική πραγματικότητα διαψεύδει τις περισσότερες φορές τις προσδοκίες: Η πόλη χάνει εντελώς τα όριά της και το πληθυσμιακό μέγεθός της γίνεται ανεξέλεγκτο.

Η κοινωνική συνοχή, η πολιτική σημασία της πόλης, η δημοκρατία στη λειτουργία της, που εμφανίστηκαν στην ελληνική αρχαιότητα και το μεσαίωνα συνθλίβονται στο τεράστιο μέγεθος της σύγχρονης πόλης. **Οι δημόσιοι χώροι χάνουν το ρόλο τους** ως τόποι κοινωνικής επαφής και μετατρέπονται σε απλές διόδους κυκλοφορίας. Η σημασία του δημόσιου χώρου διατηρείται μόνο εκεί όπου το ΙΧ αποκλείεται, δηλαδή μόνο στα πεζοδρομημένα ιστορικά κέντρα. Η υποδομή για το αυτοκίνητο προϋποθέτει τεράστιες εκτάσεις που διαλύουν τη συνοχή της πόλης. Αντιστοιχούν περίπου στο 25 έως 30 % της επιφάνειάς τους. Το αυτοκίνητο έφερε κοντά τις απομακρυσμένες περιοχές, αλλά δημιουργεί τεράστια εμπόδια στην επικοινωνία γειτονικών περιοχών. Ακόμα πιο σημαντικό όμως είναι το γεγονός ότι οι **περιβαλλοντικές επιπτώσεις του αυτοκινήτου** απειλούν την υγεία, τη ζωή των κατοίκων των πόλεων. Όσο εντυπωσιακά εισβάλλει το αυτοκίνητο στην πόλη και κυριεύει τη θεωρητική σκέψη στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, το ίδιο εντυπωσιακά μετατρέπεται στη σύγχρονη πολεοδομική σκέψη σε εχθρό. Οι πολεοδόμοι και οι συγκοινωνιολόγοι σήμερα συνεργάζονται για τη μείωση του χώρου που αποδίδεται στο ΙΧ, ιδίως στα πολεοδομικά κέντρα.

Η συμμετοχή του κοινού στις προσπάθειες αλλαγής του αστικού τοπίου είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς προστασία από την άλωση της πόλης από το ΙΧ σημαίνει προστασία της ζωής και της υγείας των κατοίκων. Η ενεργοποίηση και συμμετοχή των πολιτών ωστόσο είναι δυσχερής, καθώς αφενός το **ΙΧ είναι τρόπος ζωής** και η αλλαγή συνηθειών αντιμετωπίζεται με δυσφορία, αφετέρου η μορφή της σύγχρονης πόλης έχει οδηγήσει στην **απώλεια της γειτονιάς, της καθημερινής επικοινωνίας**, που απαιτούνται για τη συλλογικοποίηση και πολιτικοποίηση.

Η σχέση αυτοκινήτου, πόλης και κοινωνίας είναι λοιπόν πολυδιάστατη. Γίνεται προσπάθεια να περιγραφεί στο κεφάλαιο αυτό.

2.1 Η έλευση του αυτοκινήτου και η κυριάρχησή του στις πόλεις

2.1.1 Η τεχνολογική εξέλιξη και η ανακάλυψη του αυτοκινήτου

Το αυτοκίνητο με κινητήρα εσωτερικής καύσης, δηλαδή όπως το ξέρουμε σήμερα εφευρέθηκε το 1886 από τον Γερμανό μηχανικό G. Daimler. Ο Armand Peugeot και ο Levassor αρχίζουν να κατασκευάζουν αυτοκίνητα χρησιμοποιώντας την πατέντα Daimler. Το κοινό ενδιαφέρεται έντονα για το αυτοκίνητο. Το αυτοκίνητο τον πρώτο καιρό της εμφάνισής του θεωρήθηκε ως αξιοπερίεργο τεχνικό κατόρθωμα και ελάχιστοι προέβλεπαν το μελλοντικό του ρόλο (Francois 1986).

Αρχικά πρωταγωνίστρια στην παραγωγή του είναι η Γαλλία, ευνοημένη από το βιομηχανικό περιβάλλον της εποχής. Το αυτοκίνητο θα γίνει προσιτό στη μεγάλη μάζα των ανθρώπων μόλις το 1913 με την ανάπτυξη της μαζικής παραγωγής από το Ford (Hall 1996: 274). Το 1900 υπήρχαν 8000 ΙΧ στις ΗΠΑ, την επόμενη δεκαετία ο αριθμός αυτός έφθασε το μισό εκατομμύριο χάρη στο Μοντέλο Τ της Φορντ. Το 1920 έφθασαν οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων τα 8 000 000 (Rybczynski 1995: 200).

2.1.2 Η θεωρητική αντιμετώπιση του αυτοκινήτου στις αρχές του 20^{ου} αιώνα

Οι **πολεοδόμοι** στις αρχές του 20^{ου} αιώνα διακρίνουν τη μεγάλη σημασία που θα έχει το αυτοκίνητο στην ανάπτυξη των πόλεων. Οι περισσότεροι υποστηρίζουν ότι το αυτοκίνητο πρέπει να έχει το δικό του δίκτυο στην πόλη, ώστε να είναι σε απόσταση από τον πεζό. Το 1910 ο Eugene Herard οραματίστηκε την πόλη του μέλλοντος γεμάτη από αυτοκίνητα, τρένα, μηχανικά πτηνά (αεροπλάνα), μηχανικές μέλισσες (ελικόπτερα) με πλήρη **διαχωρισμό των κινήσεων** τους στον πολεοδομικό χώρο (Στεφάνου 1975). Ο L. Hilberseimer το 1927 προτείνει την υπερυψωμένη κίνηση των πεζών στο σύνολο της πόλης, ώστε να είναι ελεύθερη η κίνηση των αυτοκινήτων στο έδαφος. Τις ιδέες του ασπάζεται και ο R. Neutra. Αντίθετα ο Le Corbusier εναντιώνεται στην ιδέα να απομακρυνθεί ο πεζός από το φυσικό του χώρο και σχεδιάζει την κίνηση των αυτοκινήτων υπέργεια στη “Ville Radieuse”.

Οι αρχές του **Le Corbusier** για το ρόλο των μετακινήσεων στην πόλη αποτυπώνονται καθαρότερα στη **Χάρτα των Αθηνών**, έναν “κώδικα πολεοδομίας”, τον οποίο διατύπωσαν το 1933 στο 4^ο διεθνές συνέδριο της Νέας Αρχιτεκτονικής στην Αθήνα,

επώνυμοι αρχιτέκτονες (Le Corbusier, S. Giedon, J. Neurath, P. Jeanneret, Van Esteren, K. Moser κλπ., μεταξύ των οποίων και οι έλληνες Ι. Δεσποτόπουλος, Π. Καραντινός, Χ. Γκίκας κλπ.) (Χριστοφιλόπουλος 2002: 38, 239). Στη διακήρυξη αυτή αναγνωρίζεται η κυκλοφορία ως μία από τις τέσσερις βασικές λειτουργίες της πόλης μαζί με την κατοικία, την εργασία και την αναψυχή. Τα προβλήματα κυκλοφορίας που αναλύονται δεν διαφέρουν καθόλου από τα σημερινά. Πρόκειται για ένα κείμενο που πραγματικά είναι μπροστά από την εποχή του. Στη διακήρυξη αναλύεται το κυκλοφοριακό πρόβλημα ως εξής (Le Corbusier 1987): Η ύπαρξή του οφείλεται στο γεγονός της καταστροφής των παραδοσιακών σχέσεων κατοικίας και εργασίας, οι οποίες κατά τον Μεσαίωνα ήταν συχνά στο ίδιο οικόπεδο. Όμως η σύγχρονη πηγή εργασίας, οι βιομηχανίες, μολύνουν την πόλη και δεν μπορούν να χωροθετηθούν στα όριά της. Ο δεσμός μεταξύ κατοικίας και τόπων εργασίας δεν είναι πια φυσικός και επιβάλλει πολύ μεγάλες διαδρομές. Έτσι προέκυψε η ανάγκη για μαζική μεταφορά των εργαζόμενων, με αποτέλεσμα τις ώρες αιχμής το κυκλοφοριακό σύστημα να βρίσκεται (ήδη από τότε) σε κρίσιμη κατάσταση. Διαπιστώνεται ότι το αστικό οδικό δίκτυο, που είχε αναπτυχθεί στην Ευρώπη πολύ πριν από το Μεσαίωνα, ή σε μερικές περιπτώσεις από την αρχαιότητα, είναι πλέον ακατάλληλο για τα μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς. Η συνύπαρξη πεζού και οχήματος στις πόλεις δε μπορεί να υπάρξει, διότι ο πεζός νιώθει διαρκώς την απειλή της μηχανής και η μηχανή αναγκάζεται να προσαρμόζεται στις φυσικές ταχύτητες των πεζών για την αποφυγή δυστυχημάτων. Παράλληλα οι κατοικίες και τα σχολεία υποφέρουν από την παρουσία των οχημάτων λόγω θορύβου, σκόνης και βλαβερών ουσιών. Με βάση την ανάλυση αυτή οι πολεοδόμοι που υπογράφουν τη διακήρυξη αυτή προτείνουν το **διαχωρισμό της πόλης σε ζώνες**. Οι ζώνες θα επικοινωνούν μεταξύ τους με μεγάλες αρτηρίες. Ζώνες κατοικίας, ζώνες εργασίας και ζώνες αναψυχής θα επικοινωνούν μέσω του τέταρτου στοιχείου της πόλης: την κυκλοφορία. Η τελευταία θα πρέπει να αποφύγει κάθε επίπτωση στις τρεις άλλες χρήσεις. Αυτό θα επιτευχθεί με την ταξινόμηση και τη διαφοροποίηση των κυκλοφοριακών μέσων και τη δημιουργία κατάλληλων διόδων για το καθένα. Επίσης προτείνεται η απαγόρευση της εγκατάστασης κατοικιών κατά μήκος συγκοινωνιακών αξόνων. Η υπόδειξη των διόδων κυκλοφορίας πρέπει να γίνεται με αναλύσεις σκοπιμότητας, με βάση αυστηρές στατιστικές για τη συνολική κυκλοφορία της πόλης και της περιφέρειάς της. Σε διασταυρώσεις με πυκνή ροή η λύση είναι η δημιουργία ανισόπεδων κόμβων. Ο πεζός πρέπει να μπορεί να διασχίζει άλλους δρόμους από αυτούς του αυτοκινήτου με δάπεδα κατάλληλα για τη χρήση τους από αυτόν. Γενικά οι δρόμοι στην πόλη πρέπει να διαφοροποιούνται ανάλογα με τον προορισμό τους: δρόμοι κατοικίας, δρόμοι περιπάτου, δρόμοι διέλευσης, κύριοι άξονες. Οι ζώνες πρασίνου θα απομονώνουν τις διόδους μεγάλης κυκλοφορίας. Για τη δημιουργία των απαραίτητων χώρων για την κυκλοφορία και την αναψυχή, καθώς και για την απομάκρυνση των κατοικιών από την οδό, η οποία είναι περιβαλλοντικά υποβαθμισμένη εξαιτίας του ΙΧ, προτείνεται τα κτίρια να αλλάξουν εντελώς την παραδοσιακή μορφή τους, να αναπτύσσονται καθ' ύψος και όχι παράλληλα στο δρόμο.

Ο Le Corbusier και οι άλλοι συντάκτες της Χάρτας των Αθηνών είχαν προβλέψει πολλά από αυτά που θα έπρεπε να αντιμετωπίσουν οι πολεοδόμοι με την επέλαση του αυτοκινήτου, άλλωστε τα προβλήματα στις ΗΠΑ ήταν από τότε έντονα. Πολλά από αυτά που πρότειναν εφαρμόστηκαν, διότι ανταποκρίνονταν στις πιέσεις που δέχονταν οι πόλεις την εποχή εκείνη από το κεφάλαιο. Στο Σικάγο για παράδειγμα ο Οικοδομικός Κανονισμός επέτρεπε από το 1923 ουσιαστικά απεριορίστο ύψος. Τα

ψηλά κτίρια απελευθέρωσαν σημαντικούς χώρους που αποδόθηκαν στην κυκλοφορία, το πρόβλημα της μετακίνησης στον αστικό χώρο όμως δε λύθηκε. Η ζωνοποίηση των χρήσεων, που σήμαινε το διαχωρισμός της κατοικίας από τις άλλες λειτουργίες της πόλης αποδείχθηκε ότι γεννάει - εκτός από κοινωνικά προβλήματα (βλ. παρακάτω) - και μετακινήσεις πολύ σημαντικές, που είναι δύσκολο να αντιμετωπιστούν, όσο μεγάλες αρτηρίες και να φτιαχτούν. Παράλληλα η διάλυση του μεσαιωνικού πυρήνα των πόλεων, που προτάθηκε για τη λύση του κυκλοφοριακού προβλήματος, δεν ήταν εφικτή και ήταν μία άποψη που αγνοούσε την κοινωνική δυναμική της πόλης του μεσαίωνα καθώς και τις αξίες της πολεοδομικής κληρονομιάς. Ο Le Corbusier στα βιβλία του “Η πόλη του Αύριο” και η “Ακτινική Πόλη” (The Radiant City) προτείνει την κατεδάφιση του μεσαιωνικού κομματιού του Παρισιού σε έκταση 2400 στρεμμάτων (διατηρώντας ωστόσο το Λούβρο και τη Notre-Dame), ώστε να φτιαχτούν 18 60-όροφοι ουρανοξύστες και ένας αστικός αυτοκινητόδρομος (Rybczynski 1995: 147, 157). Το δημοτικό συμβούλιο του Παρισιού αποκάλυψε το Le Corbusier “βάρβαρο”, όταν παρουσίασε τα σχέδιά του (Hall 1996: 207).

Ίσως η κοινωνική αντίδραση που συναντούσαν τα οράματά του να είναι αυτή που οδήγησε τον Le Corbusier στην άποψη ότι ο σχεδιασμός των πόλεων δεν πρέπει να αφεθεί στους κατοίκους. Υποστήριζε ότι **η πόλη πρέπει να σχεδιάζεται από ειδικούς που κατανοούν την επιστήμη της πολεοδομίας**. Οι πολίτες θα πρέπει να αποφασίζουν μόνο ποιος θα διοικεί την πόλη. Οι επιστήμονες θα πρέπει να δουλεύουν με απόλυτη ελευθερία τα σχέδιά τους, χωρίς πολιτικές και οικονομικές πιέσεις. Μόλις συντάσσονται τα σχέδια πρέπει να εφαρμόζονται χωρίς διαμαρτυρία (ό.π.: 210). «*Την εποχή αυτή υπάρχει σύγχυση μεταξύ αρχιτεκτονικής και πολεοδομίας, η οποία ευνοεί τους πολεοδομικούς πειραματισμούς των αρχιτεκτόνων. Ο ικανός αρχιτέκτονας θεωρεί τον εαυτό του και ικανό πολεοδόμο. Έτσι, όποιος μπορεί να σχεδιάσει ένα όμορφο κτίριο θεωρεί ότι μπορεί και να σχεδιάσει ένα κατάλληλο φυσικό, κοινωνικό, οικονομικό και πολιτιστικό πλαίσιο ζωής των πολιτών, δηλαδή μια πόλη (!)*» (Χριστοφιλόπουλος 2002,: 38, 239). «*Ο Αρχιτέκτονας αντιλαμβάνεται και συλλαμβάνει τον εαυτό του ως Αρχιτέκτονα του Κόσμου, ανθρώπινη εικόνα του δημιουργού Θεού*» (Lefebvre 1977: 59).

Ένα τελείως διαφορετικό μοντέλο πόλης προτείνει ο **Frank Lloyd Wright** στα μέσα του '30, την **Broadacre City**. Αντί να συγκεντρώνει τον ανθρώπου σε πολυκατοικίες, ο Wright τους διαχέει σε μονοκατοικίες, σε οικοπέδα 4 στρεμμάτων (1 acre). Η πόλη του δεν ήταν προάστιο, αφού απαρνιόταν την έννοια του κέντρου και σκόρπιζε εμπορικές και δημόσιες δραστηριότητες σε όλη την έκταση της πόλης. Η Broadacre City ήταν η απόλυτη **πόλη του αυτοκινήτου**. Όλες οι δραστηριότητες της πόλης από τις θρησκευτικές έως τις επαγγελματικές θα γινόντουσαν με drive-in οικήματα (Rybczynski 1995: 229). Η αυτοκίνηση πίστευε ότι θα προσδώσει μία νέα ποιότητα ζωής με χρήσεις άπλετου χώρου εξαπλωμένες σε ακτίνα 30 χλμ. από το ευάερο, ευήλιο σπίτι του καθενός. Η αποκέντρωση θα προσέδιδε ελευθερία στον κάτοικο¹. Πολλά στοιχεία της πόλης αυτής είναι ορατά σήμερα, ιδίως στις αμερικάνικες πόλεις.

Με την ίδια οπτική είδαν το αυτοκίνητο οι “**αρνητές της πόλης**” στη Σοβιετική Ένωση, που ήταν οι ιδεολογικοί αντίπαλοι των “υπερασπιστών της πόλης”. Οι

¹ Βλ. (Hall 1996: 288) και (Μπαρμπόπουλος 2002: 9).

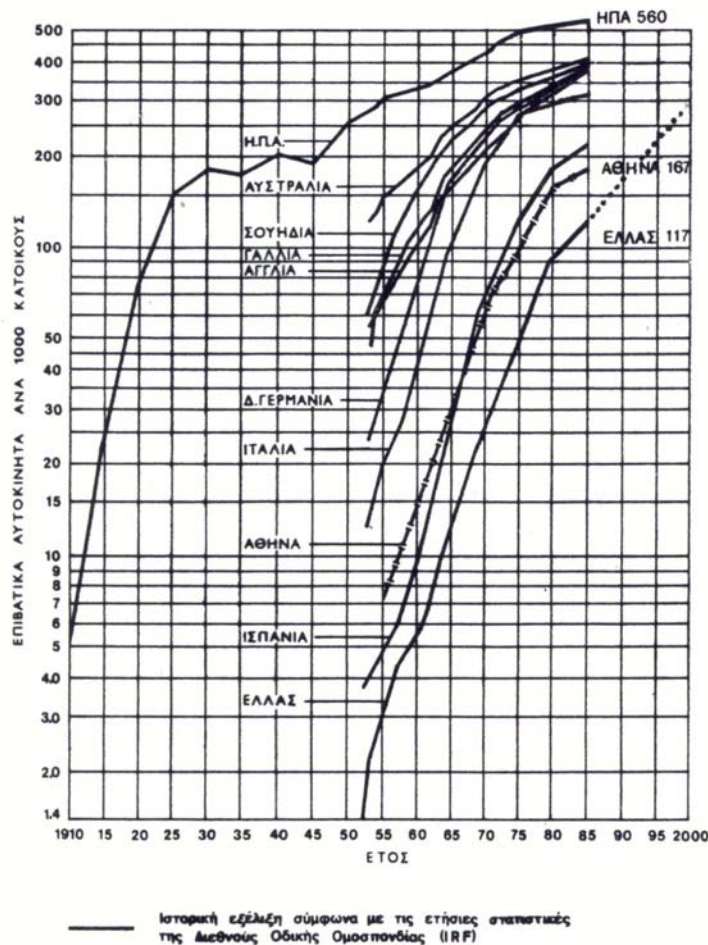
“αρνητές της πόλης” οραματίζονταν τη μη πόλη, την οποία θα καθιστούσε δυνατή το αυτοκίνητο. Οραματίζονταν τη ζωή σε ελαφρά οικιστικά σύνολα στην ύπαιθρο, στη φύση, στα λιβάδια. Ο παραπάνω στόχος σήμαινε βέβαια κατοικίες έως και 50 χλμ από τους τόπους εργασίας. Το οξύ αυτό πρόβλημα οι πολεοδόμοι αυτοί θα το έλυναν με την κατασκευή οδικού δικτύου που θα κάλυπτε όλη την επικράτεια και με την εξασφάλιση σε όλους τους κατοίκους ενός αυτοκινήτου. Έτσι πίστευαν ότι θα εξασφάλιζαν παράλληλα θέσεις εργασίας και θα τόνωναν τη σοβιετική οικονομία με χρήσεις προσανατολισμένες στο αυτοκίνητο. Η πόλη του σοσιαλισμού ήταν γι’ αυτούς η πόλη της απόλυτης κινητικότητας. Οι κυριότεροι εκπρόσωποι των “αρνητών της πόλης” ήταν οι Okhitovich, Guinzbourg, Vladimirov, Vegmann, Pasternak και η Nina Vorotintseva².

Ενδιάμεσα στα οράματα της πυκνής πόλης και της μη-πόλης στέκονταν οι συνεχιστές της σκέψης των Howard και Geddes (βλ. § 1.4.2). Η **Ένωση Χωροτακτών της Αμερικής** (Regional Planning Association of America) από τους Mumford, Stein, Benton, Mac Kaye και τον Charles Harris Whitaker ιδρύεται το 1922 και εκδίδουν το περιοδικό Survey. Αυτή σε αντίθεση με το μοντέλο μιας διαχωρισμένης σε ζώνες με τη βοήθεια του αυτοκινήτου πόλης, προτείνουν τη δημιουργία μιας μητρόπολης με **μικρές αυτοεξυπηρετούμενες πόλεις** που θα ενώνονται με αυτοκινητόδρομους και θα διαχωρίζονται από αδόμητες εκτάσεις, σύμφωνα με το πρότυπο των κηπουπόλεων του Howard. Το μοντέλο τους βρήκε εφαρμογή στην προσπάθεια για τη χωρική οργάνωση της μητροπολιτικής περιοχής του Λονδίνου (Hall 1996, σελ. 148, 155). Κατά την εκπόνηση του χωροταξικού σχεδίου του Λονδίνου δεν ακολουθήθηκαν διαδικασίες συμμετοχής του κοινού. Είναι η εποχή που **οι ειδικοί και οι πολιτικοί θεωρούνται οι μόνοι αρμόδιοι στο σχεδιασμό**. Ο Geddes είχε πάντως εντοπίσει ότι στις χώρες του τρίτου κόσμου, αν δεν ακολουθηθούν συμμετοχικές διαδικασίες, ο σχεδιασμός δε θα καταφέρει να ανταποκριθεί στις κοινωνικές ανάγκες.

Ένα άλλο πολεοδομικό ρεύμα, που εμπνέεται από την ανάπτυξη των μετακινήσεων μετά τη βιομηχανική επανάσταση είναι η **γραμμική πόλη**. Την είχε προτείνει ήδη με την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου ο ισπανός Arturo Soria y Mata. Μία σιδηροδρομική γραμμή, μία ζώνη πρασίνου εκατέρωθεν και δεξιά και αριστερά δύο λωρίδες με κατοικίες. Μία πόλη-λωρίδα παράλληλη στα μέσα σταθερής τροχιάς (Βλαστός 1997α). Το μοντέλο αυτό το πρότεινε για τη Σοβιετική Ένωση ο Leonidov: μία συνεχή λωρίδα κατοικιών περιορισμένη από οδούς ταχείας κυκλοφορίας. Παράπλευρα στις οδούς αυτές - από το εξωτερικό τους μέρος - θα βρίσκονται κτίρια διοίκησης και πολιτιστικά κέντρα σαν ενδιάμεση ζώνη πριν από το φυσικό περιβάλλον (Kopp 1976). Η ιδέα της γραμμικής πόλης εφαρμόστηκε στα σχέδια του Στάλινγκραντ και του Μαγκνιτογκόρσκ (Aymonio 1979).

² Βλ. (Hall 1996: 284) και (Kopp 1976).

2.1.3 Οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες ευνόησης της ταχύτατης διάδοσης του αυτοκινήτου



Το αυτοκίνητο ενέπνευσε τις σκέψεις, που είχαν αφετηρία το 19^ο αιώνα, για μια άλλη πόλη, μια πόλη με ποιότητα ζωής, η οποία είχε χαθεί μετά τη βιομηχανική επανάσταση. Η διάδοσή του στην κοινωνία δείχνει ότι συγκίνησε κάθε άνθρωπο. Οι πωλήσεις αυτοκινήτων ακολούθησαν πρώτα στις ΗΠΑ και στη συνέχεια μεταπολεμικά στην Ευρώπη μία εκθετική πορεία, η οποία δεν έχει ακόμη και σήμερα σταματήσει (διάγραμμα 2.1). Οι αιτίες αυτής της μαζικής διάδοσης, της κοινωνικοποίησης του αυτοκινήτου, περιγράφονται παρακάτω.

Διάγραμμα 2.1 – Η παγκόσμια

διάδοση του αυτοκινήτου (Πηγή: Φραντζεσκάκης & Γιαννόπουλος, 1986).

2.1.3.1 Η προαστιοποίηση στις ΗΠΑ

Η αρχική **εξάπλωση του ΙΧ στις ΗΠΑ** οφείλεται στο ότι ταίριαζε στην **αμερικάνικη κουλτούρα**. Παραδοσιακά οι περισσότερες πόλεις του νέου κόσμου είναι ημι-αγροτικές. Η γη ήταν φθηνή και ελεύθερη και ο πληθυσμός αραιός. Οι άποικοι εκμεταλλεύτηκαν αυτά τα χαρακτηριστικά για να απλωθούν. Αυτό επέβαλε η ανάγκη για ελεύθερη γη γύρω από την κατοικία, ώστε να παράγουν τα προς το ζην, αφού δεν μπορούσαν να στηριχτούν στην ενδοχώρα, η οποία ήταν δασική και όχι αγροτική (Rybczynski 1995: 78). Η αμερικανική παράδοση δεν είναι λοιπόν η κλειστή, περιφρουρημένη πόλη – συλλογικότητα, όπως η ευρωπαϊκή μεσαιωνική πόλη, αλλά η πόλη άθροισμα ανεξάρτητων οικιών. «*Η ιδιωτική οικία δεν ήταν μόνο το κέντρο της αστικής ζωής, αλλά της πόλης ο πιο αντιπροσωπευτικός ατομικός ναός*» (ό.π.: 81). Οι πόλεις των ΗΠΑ αντανακλούν μία κοινωνία που δίνει αξία στην **παράδοση της οικογένειας, της ιδιοκτησίας και της αγροτικής ζωής**. Τα **προάστια** ικανοποιούν το πολιτισμικό αυτό πρότυπο (ό.π.: 179). Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η Broadacre City του Frank Lloyd Wright (βλ. § 2.1.2) πλημμυρίζει τις ΗΠΑ: μία

έκρηξη κατασκευής προαστίων. Τα απαραίτητα συστατικά για την κατασκευή τους είναι νέοι δρόμοι, ζωνοποίηση, δάνεια προσιτά στις οικογένειες (όχι όμως και στους μαύρους, που αποκλείονται από τα προάστια), και μία έκρηξη γεννήσεων, που προκάλεσε μία αυξανόμενη ζήτηση για οικογενειακά σπίτια. Το 1956 περνάει η νομοθεσία για την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων που έδωσε το έναυσμα για την προαστιοποίηση. Πολλές φορές οι ιδιοκτήτες των νέων προαστίων επιβάλλουν αυστηρούς κανόνες προκειμένου να διατηρήσουν υψηλή αξία γης. Αποκλείουν άλλες δραστηριότητες πλην της κατοικίας (ζωνοποίηση) και αποκλείουν κατοίκους που δε θα είναι κοινωνικά αποδεκτοί (όπως οι μαύροι) δημιουργώντας ομοιογενείς περιοχές λευκών, μεσαίων προς χαμηλών, εισοδημάτων. Οι παραδοσιακά πυκνές πόλεις (Νέα Υόρκη, Σικάγο, Φιλαδέλφεια) σταματούν οριστικά να αναπτύσσονται μετά το 1950. Σε ορισμένες παρατηρείται την ίδια εποχή για πρώτη φορά μείωση του πληθυσμού των κεντρικών περιοχών εξαιτίας της προαστιοποίησης. Κάποιοι υποστηρίζουν (Clawson) ότι όσοι Αμερικάνοι δεν μετακόμισαν στα προάστια, ήταν απλά επειδή δεν είχαν λεφτά για να το κάνουν. Τα προάστια ήταν μία ξεκάθαρη επιλογή των Αμερικάνων. Το αυτοκίνητο ήρθε να ικανοποιήσει ακόμη πιο αποτελεσματικά αυτή την επιθυμία³.

Ήδη στα τέλη της δεκαετίας του '20 στην Ουάσινγκτον, στην πόλη του Κάνσας, και στο St Louis οι μετακινούμενοι προς το κέντρο με ΙΧ ήταν περισσότεροι από αυτούς με τη δημόσια συγκοινωνία. Την ίδια εποχή, για πρώτη φορά, τα συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας στις ΗΠΑ παρατήρησαν απώλεια επιβατών και εσόδων. Ο Moses, δήμαρχος της Νέας Υόρκης τη δεκαετία του '30, κατασκεύασε τα **Parkways**, δρόμους αναψυχής για ΙΧ με πράσινο δεξιά και αριστερά, τους προγόνους των αυτοκινητοδρόμων. Μάλιστα οι γέφυρες σε αυτά κατασκευάστηκαν τόσο χαμηλές, ώστε να μη μπορούν να εισέλθουν εκεί λεωφορεία. Ήταν ένα σύστημα αποκλειστικά για τους κατόχους ΙΧ και την αναψυχή τους. Οι δρόμοι αυτοί προκάλεσαν τη γιγάντωση των προαστίων της Νέας Υόρκης, αφού με την κατασκευή τους το Μανχάταν έγινε προσβάσιμο από αποστάσεις 30 χλμ.. Το 1930 η ιδιοκτησία ΙΧ στο Λος Άντζελες είναι ήδη δύο ανά 5 κατοίκους, το σύστημα σιδηροδρόμων καταρρέει και οι διάδρομοί τους χρησιμοποιούνται για την κατασκευή νέων αυτοκινητοδρόμων (Hall 1996: 276, 277, 283). Όταν εμφανίστηκε το βενζινοκίνητο λεωφορείο, με μερικές εξαιρέσεις (Τορόντο, Νέα Ορλεάνη, Άγιος Φραγκίσκος, μέρη της Φιλαδέλφειας) οι περισσότερες πόλεις απομάκρυναν τις γραμμές του τροχιοδρόμου. Αυτό οφειλόταν άλλοτε σε οικονομικούς λόγους (μείωση των πελατών), άλλοτε σε πολιτικές και οικονομικές πιέσεις (οι αυτοκινητοβιομηχανίες και οι εταιρείες πετρελαίου και ελαστικών είχαν αρχίσει να γιγαντώνονται και να πιέζουν προς την κατεύθυνση της κατάργησης της δημόσιας συγκοινωνίας) και μερικές φορές στην αίσθηση ότι οι τροχιοδρόμοι ήταν αναχρονιστικοί (Rybczynski 1995: 29).

Η κατάργηση των συστημάτων δημόσιας συγκοινωνίας και η προαστιοποίηση κατέστησε τους κατοίκους των ΗΠΑ τελείως εξαρτημένους από το αυτοκίνητο. Σήμερα μόλις το 41 % των νοικοκυριών ζουν σε απόσταση 400 μέτρων από μέσα δημόσιας συγκοινωνίας (TCRP 1998: 29). Το 1983 το 82 % των μετακινήσεων ήταν με ΙΧ και το 1990 ανέβηκε στο 87 %⁴. Το μερίδιο των ΜΜΜ ήταν μόλις 2 % το 1990. Ακόμη και από τους φτωχούς το 60 % των μετακινήσεων για εργασία γίνεται με το αυτοκίνητο (US DOT, FHWA 1990: 17).

³ Για την προαστιοποίηση στις ΗΠΑ βλ. (Hall: 1996: 290 – 296) και (Rybczynski 1995: 176 – 182).

⁴ Βλ. (TCRP 1998: 2) και (US DOT, FHWA 1990: 11).

Μεταπολεμικά οι τάσεις προαστιοποίησης των ΗΠΑ μεταφέρονται και στην Ευρώπη. Το ΙΧ και μια μονοκατοικία στα προάστια είναι το όχημα για την έξοδο από την ανθυγιεινή και πολλές φορές άσχημη πόλη, είναι η αναζήτηση της φύσης και της υγείας σε έναν κόσμο που κυριαρχείται σταδιακά από την τεχνολογία⁵.

2.1.3.2 Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και η σημασία της στις μεταφορές

Οι παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες ήταν ισχυρό όπλο για τη **διάδοση του αυτοκινήτου στην Ευρώπη**. Τα κοιτάσματα φυσικών πηγών ενέργειας, όπως ο άνθρακας, το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο, απαραίτητα για την ευρεία διάδοση της αυτοκίνησης, ανακαλύπτονταν στα μέσα του 20^{ου} αιώνα σε ποσότητες πολύ μεγαλύτερες από τις ανάγκες. Η τιμή των καυσίμων ήταν τόσο χαμηλή που παρείχε άφθονη φθηνή ενέργεια. Ένα βαρέλι πετρελαίου της Σαουδικής Αραβίας κόστιζε δύο δολάρια καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 1950 – 1970 (Hobsbawm 1994: 336). Έτσι το αυτοκίνητο ήταν ένα μέσο σε γενικές γραμμές δυσανάλογα οικονομικό σε σχέση με τις επιπτώσεις που είχε στο περιβάλλον. Τα λεωφορεία και τα φορτηγά γίνονται τα κυριότερα μέσα μεταφοράς στον πλανήτη σε αντίθεση με τα ακριβά ηλεκτροκίνητα μέσα. Οι αυτοκινητοβιομηχανίες, οι βιομηχανίες ελαστικών και οι κατασκευάστριες εταιρείες που μεγεθύνθηκαν στις ΗΠΑ στήριξαν άλλωστε την πολιτική προώθησης του αυτοκινήτου και σε τρίτες χώρες.

Η **χαμηλή τιμή των καυσίμων** ήταν μία από τις αιτίες που ο κόσμος μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έζησε μία απίστευτη οικονομική ανάπτυξη. Η παραγωγικότητα αυξήθηκε εκθετικά: Η παγκόσμια παραγωγή στον τομέα της μεταποίησης τετραπλασιάστηκε και το εμπόριο των προϊόντων δεκαπλασιάστηκε. Ο Hobsbawm (1994: 338, 339) ονόμασε την εποχή από το 1950 έως το 1970 “χρυσή εποχή”. Και τα δύο στρατόπεδα, το σοσιαλιστικό και το καπιταλιστικό, ζούσαν μία οικονομική άνθηση άνευ προηγουμένου. Η κινητήρια δύναμη της οικονομικής ανόδου ήταν η απίστευτη τεχνολογική ανάπτυξη, που ως ένα βαθμό είχε προκαλέσει ο ίδιος ο πόλεμος και ο ανταγωνισμός των δυνάμεων της εποχής για οπλική υπεροχή. Προϊόντα της τεχνολογίας, όπως ψυγεία, τηλεόραση και τρανζίστορ εισήλθαν στην καθημερινή ζωή των καταναλωτών του δυτικού κόσμου. Οτιδήποτε νέο έφερνε μία μικρή επανάσταση για τους καταναλωτές, που ολοένα γινόντουσαν περισσότεροι εξαιτίας της έκρηξης γεννήσεων τη δεκαετία του '50 και της παράλληλης ανόδου του βιοτικού επιπέδου (Hall 1996: 326). Η ανθρωπότητα ζούσε το “**μύθο της ανάπτυξης**”. Ήταν δηλαδή αδιαμφισβήτητο ότι η οικονομική/ βιομηχανική/ τεχνική/ επιστημονική ανάπτυξη θα οδηγούσε σε κοινωνική, πνευματική άνθηση και πρόοδο και θα ικανοποιούσε τις υλικές ανάγκες⁶.

Η ανησυχία ότι η άνευ φραγμών ελεύθερη αγορά θα μπορούσε να οδηγήσει σε οικονομική ύφεση αντίστοιχη του Μεσοπολέμου - που οδήγησε τελικά και στην πολεμική έκρηξη - και ο φόβος του κομμουνισμού δημιούργησαν το **κράτος πρόνοιας** στη Δύση, ώστε να κατασιγάσει την ταξική αντίθεση (Habermas 1970: 61). Στη δυτική οικονομία κυριαρχούν την εποχή αυτή οι ιδέες του Keynes. Αν οι καταναλωτές δεν έχουν τη δυνατότητα να αγοράζουν αγαθά, τότε η καπιταλιστική

⁵ Πρβλ. (Lefebvre 1977: 35).

⁶ Πρβλ. (Lefebvre 1977: 311) και (Morin 1984: 533).

οικονομία καταρρέει. Πρέπει λοιπόν να υπάρχει κρατική αναδιανομή ώστε να διατηρείται η ζήτηση για αγαθά, η λεγόμενη “μικτή οικονομία”, δηλαδή ούτε αφήνεται η αγορά ελεύθερη να καθορίζει τις τιμές των προϊόντων και των μισθών (φιλελευθερισμός), ούτε υπάρχει κρατικός έλεγχος του συνόλου της οικονομικής δραστηριότητας (κομμουνισμός). Η “μικτή οικονομία” επιτρέπει την ιδιωτική πρωτοβουλία, το κράτος όμως αναλαμβάνει την αναδιανομή του εισοδήματος (κράτος πρόνοιας) (Healey 1997: 13, 14)⁷. Η πολιτική αυτή δημιουργεί τις συνθήκες για υλική ευμάρεια όλο και περισσότερων. Έτσι η πολιτική οικονομικού παρεμβατισμού σε συνδυασμό με την τεχνολογική επανάσταση δημιούργησε μία **μαζική καταναλωτική αγορά αγαθών**. Είναι το χαρακτηριστικό της τεχνικής και βιομηχανικής ανάπτυξης: να δημιουργεί συνεχώς καινούριες ανάγκες, να επεκτείνει δηλαδή την έννοια της ευημερίας (Morin 1984: 336)⁸. Αυτά που κάποτε ήταν πολυτέλεια παρουσιάζονται ως απαραίτητα στοιχεία κάθε οικογένειας. Σε αυτά ανήκει και το αυτοκίνητο.

2.1.3.3 Η εκπλήρωση μιας βαθιάς ανθρώπινης ανάγκης

Η εκπληκτική παγκόσμια διάδοση του αυτοκινήτου που συνεχίζεται ακατάπαυστα σήμερα και στις αναπτυσσόμενες χώρες δείχνει ότι δεν στηρίζεται μόνο σε οικονομικούς λόγους. Το αυτοκίνητο εκπλήρωσε μια **βαθιά ανθρώπινη ανάγκη**. Ο αγοραστής του εισπράττει μια πραγματική απόλαυση. Η οδήγηση στην πόλη είναι ένα **παιχνίδι** για μεγάλους, δίνει τη δυνατότητα της εξερεύνησης, της έκφρασης, του ρίσκου, απαιτεί επιδεξιότητα⁹. Επιπλέον το αυτοκίνητο είναι η **προέκταση της κατοικίας στο δρόμο** για το χρήστη του¹⁰. Προσφέρει ιδιωτικότητα, άνεση και προστασία από το περιβάλλον (καιρικές συνθήκες, ανεπιθύμητο ανθρώπινο και ατμοσφαιρικό περιβάλλον). Είναι ένα μέσο προστασίας στις σύγχρονες πόλεις, που οι κάτοικοι είναι αποξενωμένοι και αισθάνονται ανασφαλείς. Παράλληλα είναι το κυρίαρχο **σύμβολο ανεξαρτησίας και ελευθερίας**¹¹. Ο χρήστης του έχει αυτονομία, δηλαδή επιλέγει ελεύθερα τους προορισμούς και τους χρόνους. Παράλληλα επιλέγει ελεύθερα τον τόπο κατοικίας του, αποδεσμεύεται από το άσχημο περιβάλλον του κέντρου της πόλης, αποκτά ευκολότερη προσπέλαση στο πράσινο. «*Φορέας της υψηλότερης τεχνολογίας, παρέχει ανέσεις και ελευθερία προσπέλασης, ασύγκριτα περισσότερες από τη δημόσια συγκοινωνία. Είναι αναμφισβήτητη η γοητεία του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Αποτελεί ίσως την εκπληκτικότερη προσφορά του 20^{ου} αιώνα. Είναι το πιο χρήσιμο εργαλείο για δουλειά και για διασκέδαση, ένα πραγματικό σύμβολο ελευθερίας και δύναμης*» (Βλαστός 2003: 28). Ένα θαύμα της τεχνολογίας, που υπακούει σε απλές κινήσεις απελευθερώνοντας μια απίστευτη, μια άγρια δύναμη (Morin 1984: 342). Είναι τέτοια η δύναμη και η ταχύτητα που δίνει στο χρήστη του, που μετατράπηκε σε όλο τον κόσμο σε μύθο, λατρεύτηκε ως “θεός”¹². Γοήτευσε αρχικά τον ανδρικό πληθυσμό, που του έδωσε την ευκαιρία να απελευθερωθεί από τους φυσικούς περιορισμούς, ενώ σήμερα όλο και περισσότερο προσελκύει και τις

⁷ Πρβλ. (Schmitter 2002: 54).

⁸ Πρβλ. (Habermas 1970: 11).

⁹ Βλ. (Βλαστός 2003: 29) και (Morin 1984: 346).

¹⁰ Βλ. (Βλαστός 1997β) και (Morin 1984: 344).

¹¹ Βλ. (Healey 1997: 190), (Morin 1984: 341) και (Νικολαΐδου 1993: 317).

¹² Πρβλ. (Βλαστός 2003: 28), (Νικολαΐδου 1993: 367) και (Rybczynski 1995: 34).

γυναίκες, που αισθάνονται με το ΙΧ περισσότερη ασφάλεια στο εχθρικό αστικό περιβάλλον.

Το αυτοκίνητο κατάφερε να αποτελέσει μέρος της αστικής πολιτιστικής πραγματικότητας, αναπόσπαστο μέρος του τρόπου ζωής στις πόλεις (Βλαστός 1997α). Απέκτησε το κύρος μιας “αντικειμενικής” ανάγκης, λόγω ακριβώς της συλλογικότητάς του¹³, παρ’ όλο που δεν ήταν πάντοτε μία λογική επένδυση με βάση τις κυκλοφοριακές συνθήκες στις πόλεις. Χαρακτηριστικό είναι ότι οικογένειες που έχουν ελάχιστους πόρους παίρνουν το ρίσκο να αγοράσουν αυτοκίνητο, δανείζονται και επιβαρύνουν ακόμα περισσότερο την οικονομική τους κατάσταση (Morin 1984: 340, 347).

Η **κοινωνική σημασία του ΙΧ** το μετέτρεψε σταδιακά σε κριτήριο κοινωνικής ένταξης και μέσο κοινωνικής προβολής. Χρησιμοποιείται για επιβεβαίωση της προσωπικότητας ως μέσο κοινωνικής καταξίωσης σε μία ανταγωνιστική κοινωνία και οικονομία, που η προβολή έχει σημασία. Το αυτοκίνητο συμβολίζει έναν άνθρωπο που ζει μια δυναμική ζωή¹⁴. Τα χαμηλότερα εισοδήματα, αποκτώντας ένα αυτοκίνητο, αποκτούν την ψευδαίσθηση της “ισότιμης” συμμετοχής σε ένα σύγχρονο κόσμο έντονων αντιθέσεων (Βλαστός 2003: 28). Διότι η συμμετοχή (στο σχεδιασμό και) στη βίωση της πόλης δεν είναι ισότιμη. Οι ασθενέστερες κοινωνικές τάξεις έχουν μικρότερες δυνατότητες να επιλέξουν επαγγελματική δραστηριότητα, τις συνθήκες στέγασής τους, τον τρόπο που θα μετακινηθούν, τον τόπο που θα διαθέσουν τον ελεύθερο χρόνο τους (Νικολαΐδου 1993). Για παράδειγμα τα πολυκαταστήματα δε χωροθετούνται σε υποβαθμισμένες περιοχές, γιατί δεν είναι ανταποδοτικά. Είναι χαρακτηριστικό ότι η προσπάθεια ανάπτυξης περιοχών στο εξωτερικό όπου ζούσαν χαμηλά εισοδηματικά στρώματα είχε σαν αποτέλεσμα τελικά την απομάκρυνσή τους καθώς αυξάνονταν τα ενοίκια και ο χώρος καταλαμβάνόταν από υψηλότερα εισοδήματα.

Την τεράστια κοινωνική απήχηση του ΙΧ απειλεί σήμερα η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Παρ’ όλα αυτά οι κάτοχοι αυτοκινήτου δεν αποχωρίζονται το ιδιωτικό μέσο μεταφοράς και αν ακόμα τους στοιχίζει ακριβότερα, και αν ακόμα δαπανούν περισσότερο χρόνο. Είναι η γνωστή “ανελαστικότητα” της χρήσης ΙΧ, ένας ανεξήγητος δεσμός μεταξύ οδηγού και ΙΧ, μία μη αντιστρεπτή συμπεριφορά συνεχούς επιλογής του¹⁵. Ο συστηματικός χρήστης του ΙΧ μετατρέπεται σε ένα σύγχρονο κένταυρο, η σκέψη παραμένει στον άνθρωπο, αλλά η κίνηση είναι καθήκον της μηχανής¹⁶. Αυτός ο δεσμός σε συνδυασμό με τις κυκλοφοριακές συνθήκες, την ταλαιπωρία και τον εκνευρισμό, μετατρέπουν το ΙΧ σήμερα από σύμβολο ελευθερίας σε **εξάρτηση**¹⁷.

¹³ Πρβλ. (Λυδάκη 2003: 48).

¹⁴ Βλ. (Βλαστός 2003: 28), (Healey 1997: 190), (Morin 1984: 345-348) και (Νικολαΐδου 1993: 317, 318).

¹⁵ “Σύνδρομο μηχανοκίνησης” (Βλαστός 1992: 3).

¹⁶ (Morin 1984: 348). Και η μοτοσυκλέτα λειτουργεί με τον ίδιο τρόπο ως προέκταση του σώματος (Χρηστάκης 2003: 11).

¹⁷ (Βλαστός 2003: 29). «Σήμερα ποια είναι η κοινωνική καταξίωση για αυτόν που βρίσκεται εγκλωβισμένος στην κορεσμένη λεωφόρο, όταν μένεις ανάπηρος δια βίου, πού είναι η ελευθερία;» (Βλαστός 1998α).

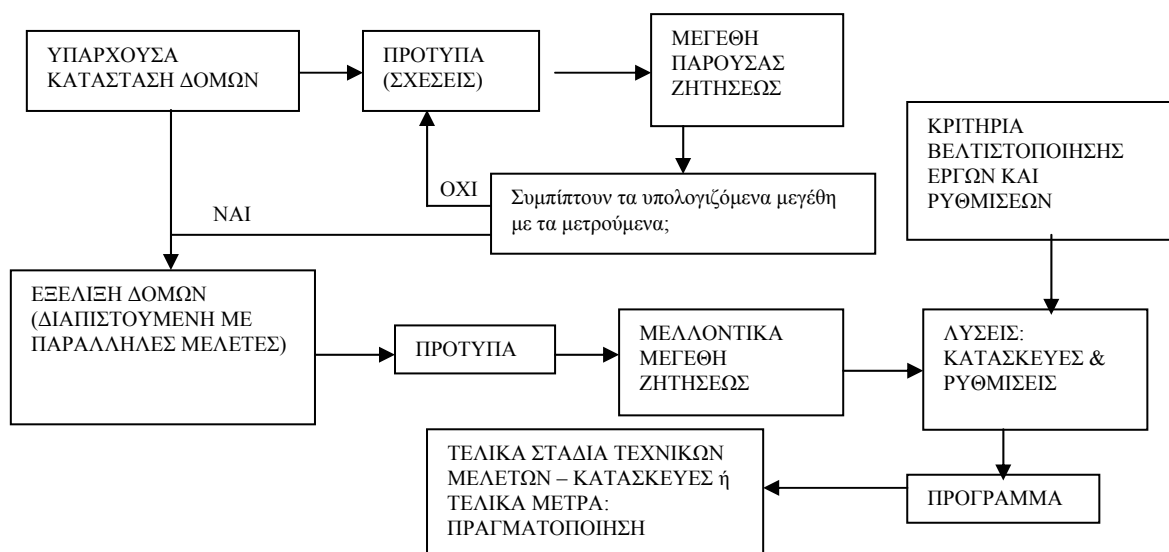
2.1.3.4 Οι συμβατικές προσεγγίσεις του συγκοινωνιακού και πολεοδομικού σχεδιασμού

Όταν το αυτοκίνητο έγινε προσιτό στους Αμερικανούς δεν υπήρχε κανένας περιορισμός στη χρήση του. Σταδιακά στα κέντρα των πόλεων άρχισε η συμφόρηση πεζών και κάθε είδους οχημάτων (τροχιοδρομοί, ποδήλατα, φορτηγά, άμαξες και αυτοκίνητα) και άρχισαν οι δημοτικοί νόμοι να απαγορεύουν τη στάθμευση στα πολεοδομικά κέντρα και για κάποιες ώρες. Στα τέλη του 1930 άρχισαν να λειτουργούν τα παρκόμετρα, πολύ περιορισμένα, επειδή οι έμποροι αντιτίθεντο σε μέτρα που θα περιόριζαν την πρόσβαση πελατών. Τα μέτρα αυτά αποδείχτηκαν ανεπαρκή. Τη δεκαετία του 1940 οι μηχανικοί, οι αξιωματικοί της αστυνομίας και οι δημοτικοί σύμβουλοι – εκείνη την περίοδο τα κύρια πρόσωπα λήψης αποφάσεων για θέματα μεταφορών στις ΗΠΑ – έλαβαν πρόσθετα μέτρα: Διαπλάτυνση των δρόμων και δημιουργία θέσεων στάθμευσης εκτός οδού. Η προσπάθεια αυτή απλά επιδείνωσε την κατάσταση. Η διαπλάτυνση των δρόμων, τα παρκόμετρα και η κατασκευή θέσεων στάθμευσης αύξησε τον αριθμό των αυτοκινήτων που στριμώχτηκε στις προσβάσεις προς το κέντρο. Η αποκέντρωση των αγορών, των θέσεων εργασίας και των κατοίκων ακολούθησε εξαιτίας της κυκλοφοριακής συμφόρησης (TCRP 1998: 15, 16).

Η κυκλοφορία είχε πια τόση σημασία για τις πόλεις, που ο κλάδος της πολεοδομίας που ασχολείται με τα προβλήματά της, αυτονομείται. Η **συγκοινωνιολογία** γεννιέται από τους Mitchell και Rapkin στο Πανεπιστήμιο της Pennsylvannia. Εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στην κυκλοφοριακή μελέτη της μητροπολιτικής περιοχής του Detroit το 1955. Η μέθοδος ήταν η εξής: καταγράφονται οι κυκλοφοριακοί φόρτοι και οι δραστηριότητες που τους δημιουργούν και τίθενται στόχοι για τη λειτουργία του κυκλοφοριακού συστήματος.

Στις μεθόδους του κυκλοφοριακού σχεδιασμού εισάγεται η έννοια του **προτύπου**. Ένα κλασσικό πρότυπο ήταν το πρότυπο της βαρύτητας. Με το γνωστό νόμο του Νεύτωνα παραστάθηκαν με μαθηματική σχέση οι μετακινήσεις μεταξύ δύο τόπων $T_{ij}=K(P_iA_j)/F_{ij}$, όπου P_i παραγόμενες στο i μετακινήσεις, A_j προσελκυσόμενες στο j μετακινήσεις και F_{ij} οι δυσκολίες για την πραγματοποίηση μιας μετακίνησης, συναρτήσει χρόνου, οικονομικού κόστους και μεταγενέστερα γενικευμένου κόστους (Αμπακούμκιν 1982: 1). Η εισαγωγή σε ζητήματα μετακίνησης προτύπων δανεισμένων από τη φυσική είναι εξαιρετικά απλουστευτική. Η μετακίνηση είναι μία ανθρώπινη δραστηριότητα και κάθε άτομο έχει τις δικές του ανάγκες που επηρεάζουν τις αποφάσεις του. Ωστόσο τα γενικευμένα μοντέλα δίνουν δυνατότητες προβλέψεων και συναρπάζουν τους επιστήμονες. Η έκφραση της σχέσης χρήσεων γης και μεταφορών με τη βοήθεια μοντέλων δίνει τη δυνατότητα να προβλεφθεί η μελλοντική λειτουργία του συστήματος. Εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις, αξιολογούνται και επιλέγεται η προτεινόμενη λύση. Μετά την εφαρμογή των προτάσεων, το σύστημα παρακολουθείται και τροποποιείται, όπου είναι απαραίτητο (Διάγραμμα 2.2). Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός δεν αποτελεί ουσιαστικά μέρος του πολεοδομικού σχεδιασμού. Αρχικά θεωρούνται οι χρήσεις γης ως δεδομένες. Δεδομένη είναι και η χρήση του αυτοκινήτου. Το ζητούμενο είναι αποκλειστικά η οδική υποδομή που μπορεί να εξυπηρετήσει τη δεδομένη ζήτηση. Αργότερα γίνεται αντιληπτό, αυτό που ισχύει από την αρχαιότητα, δηλαδή ότι η υποδομή μεταφορών επηρεάζει την πόλη. Οικοδομήθηκαν μοντέλα που με βάση πληθυσμιακά, κοινωνικά και κυκλοφοριακά

δεδομένα παράγουν δραστηριότητες στο χώρο, όπως το μοντέλο Garin – Lowry (Hall 1996: 328).



Διάγραμμα 2.2 – Το αντικείμενο της συγκοινωνιολογίας τα πρώτα χρόνια της εμφάνισής της (Πηγή: Αμπακούμκιν 1982, σελ. 2).

Το αντικείμενο της πολεοδομίας έχει αλλάξει σημαντικά και από είδος τέχνης, βασισμένο στην προσωπική γνώση μετατράπηκε σε ένα είδος επιστημονικής δραστηριότητας, στην οποία ήταν απαραίτητη μία τεράστια ποσότητα πληροφοριών, τις οποίες ο σχεδιαστής τις μετέτρεπε σε ένα **μαθηματικό σύστημα**, στο οποίο επιχειρείτο να δοκιμαστούν οι επιπτώσεις των πολεοδομικών πολιτικών. Τα μοντέλα στα οποία δούλευαν στην πραγματικότητα δε μπορούσαν να δουλέψουν «*παρά μόνο εξαλείφοντας ακόμη και τα ερείπια εκείνου που ήταν κάποτε η Πόλη*» (Lefebvre 1977: 40). Οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των αποφάσεων δεν μπορούν να υπολογιστούν και αγνοούνται (Hall 1996: 330). Η προσπάθεια ανάλυσης μέσω μαθηματικών μοντέλων της κοινωνικής πραγματικότητας προέρχεται από τις οικονομικές θεωρίες του 20^{ου} αιώνα, στις οποίες γίνεται προσπάθεια να ερμηνευτούν χωροταξικά φαινόμενα με βάση την **επιλογή της μεγιστοποίησης του κέρδους** (Θεωρίες Von Thünen, Weber, Lisch, Christaller και Isard). Έτσι έγινε προσπάθεια να ερμηνευτούν ψυχολογικές καταστάσεις, όπως η επιλογή του μέσου μεταφοράς με κριτήριο το μέγιστο οικονομικό όφελος, αφού μεταφράστηκαν όλοι οι παράγοντες της απόφασής μας σε κόστος και όφελος (Χαστάογλου 1982)¹⁸. Είχαν ως δεδομένο ότι ο ελεύθερος άνθρωπος ήταν μία αυτόνομη τυποποιημένη μηχανή με σκοπό τη μεγιστοποίηση του κέρδους του αποκομμένος από τις κοινωνικές συνθήκες της ύπαρξής του. Οι κάτοικοι της πόλης αντιμετωπίζονταν ως μία ομοιόμοφη μάζα με ίδια συμπεριφορά (Healey 1997: 40, 99).

Τα **συγκοινωνιολογικά μοντέλα** αντιμετωπίζουν τη **μετακίνηση ως μηχανιστική λειτουργία** και τους ανθρώπους ως αντικειμενικά όντα που ενδιαφέρονται μόνο για τη αύξηση του οφέλους τους, δηλαδή τη μείωση του χρόνου μετακίνησης, και δεν επηρεάζονται από ποιοτικούς ή υποκειμενικούς παράγοντες στην επιλογή του τρόπου μετακίνησης. Σύμφωνα με τον Zeitler η κυριαρχία της χρονικής αποδοτικότητας των μεταφορών ως βασικό στοιχείο αποφάσεων αφαιρεί την ουσία της μετακίνησης και

¹⁸ Πρβλ. (Αραβαντινός 1997: 49).

την καθιστά μία άχρηστη και χαμένη δραστηριότητα. Οι ποιοτικές διαστάσεις του χώρου δε λαμβάνονται υπ' όψη ως γενεσιουργές φυσικών και κοινωνικών σχέσεων (Μπαρμπόπουλος & Μηλάκης 2002: 64). Η μοντελοποίηση των μεταφορών απέκλεισε κάθε δυνατότητα κατανόησης των βαθύτερων αιτίων, της πολυπλοκότητας και της αλληλοσυσχέτισης ανθρώπινης φύσης - πόλης - κυκλοφορίας και τα πάντα αντιμετωπίστηκαν νομοτελειακά με μία οικονομική λογική επένδυσης - ανταποδοτικότητας. Αφού οι άνθρωποι θέλουν να μετακινούνται με αυτοκίνητο, αυτή η ανάγκη πρέπει να εξυπηρετείται ανεξάρτητα από τις επιπτώσεις (Χαστάογλου 1982). Η μηχανιστική θεωρία των μοντέλων στην επιστήμη της πολεοδομίας παρήγαγε μία πόλη, στην οποία η κυκλοφορία δεν έχει κανένα ποιοτικό ενδιαφέρον παρά μόνο ποσοτικό: την αύξηση του αριθμού των μετακινούμενων με ΙΧ και τη μείωση του χρόνου μετακίνησης.

Οι πόλεις ανά τον κόσμο κατακλύστηκαν από συγκοινωνιολόγους, που διακήρυξαν με μαθηματικά μοντέλα και με επιστημονική αυστηρότητα ότι η κατασκευή εκτεταμένων δικτύων είναι μία αναπόφευκτη εξέλιξη για να αντιμετωπιστεί η διογκούμενη κυκλοφορία (Hall 1996: 316)¹⁹. Τα μοντέλα αυτά δεν μπορούσαν να περιγράψουν με ακρίβεια το πολυδιάστατο ζήτημα της επιλογής μέσου μετακίνησης σε μία πόλη και οδήγησαν στην ενίσχυση της επιστημονικής άποψης ότι η εκτεταμένη χρήση του ΙΧ ήταν η πιο φθηνή επιλογή για τις μετακινήσεις στην πόλη. Σε τεχνικό επίπεδο οι **αδυναμίες των κυκλοφοριακών μοντέλων** που οδήγησαν στο αποτέλεσμα αυτό ήταν (Goodwin 1980):

1. δεν είχαν όριο φόρτου κυκλοφορίας. Θεωρούνταν ότι οι δρόμοι μπορούν να αναλάβουν οποιαδήποτε κυκλοφορία, χωρίς αυτό να προκαλεί αύξηση του κόστους μετακίνησης. Στην πραγματικότητα όμως η αύξηση της κυκλοφορίας προκαλούσε συμφόρηση και ανάγκη για σημαντικές επενδύσεις, που προέρχονταν από τα δημόσια έσοδα. Αυτό δεν αναλύεται στα μοντέλα.
2. Στις μαθηματικές σχέσεις υπεισέρχονται πλήθος από αριθμητικές σταθερές. Αν αυτές δεν εκτιμηθούν σωστά, τότε μπορεί να οδηγήσουν σε λανθασμένη εκτίμηση της χωρητικότητας των οδών.
3. Η αξία του χρόνου είναι στα μοντέλα ανεξάρτητη από το εισόδημα. Στην πραγματικότητα όμως άνθρωποι με χαμηλά εισοδήματα είναι διατεθειμένοι να ξοδέψουν περισσότερο χρόνο για τη μετακίνησή τους προκειμένου να γλιτώσουν χρήματα. Οι ανάγκες μετακίνησης των χαμηλότερων εισοδηματικά τάξεων δεν αναλύονται στα μοντέλα.
4. Υποεκτιμώνται οι “παράγωγες μετακινήσεις”, που είναι οι επιπλέον μετακινήσεις που οφείλονται στην ανάπτυξη που προκαλείται γύρω από τα καινούρια έργα μεταφορών. Για παράδειγμα μετά την κατασκευή ενός μετρό προκαλείται ανάπτυξη γύρω από τους σταθμούς του, που αυξάνει τη χρήση του μετρό μακροπρόθεσμα. Αντίθετα η κατασκευή ενός οδικού άξονα προκαλεί ανάπτυξη στις περιοχές από τις οποίες διέρχεται αυξάνοντας τη χρήση ΙΧ (δεδομένου ότι κατά κανόνα οι συγκοινωνίες δεν είναι ανταγωνιστικές για τις περιοχές αυτές).
5. Δεν υπεισέρχονται ποιοτικοί παράγοντες στην επιλογή προορισμών, διαδρομών και μέσων μετακίνησης, με αποτέλεσμα η επιλογή να εξαρτάται μόνο από το κόστος μετακίνησης. Ενώ π.χ. ένας κάτοικος προτιμάει τη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, παρ' όλο που του κοστίζει ακριβότερα σε χρόνο και χρήμα, επειδή δεν κουράζεται στην οδήγηση ή επειδή θέλει να μη επιβαρύνει το περιβάλλον της

¹⁹ Πρβλ. (Lefebvre 1977: 60).

- πόλης του, το μοντέλο θα δείξει ότι ο κάτοικος αυτός θα προτιμήσει το ΙΧ για τη μετακίνησή του, επειδή του κοστίζει φθηνότερα.
6. Οι απαγορευμένες για το ΙΧ κινήσεις δεν εισάγονται στα μοντέλα με αποτέλεσμα να θεωρείται η κίνηση στο κέντρο της πόλης με το ΙΧ πιο εύκολη απ' ό,τι είναι στην πραγματικότητα.
 7. Τα εισιτήρια δημόσιας συγκοινωνίας θεωρούνται ότι έχουν ένα συγκεκριμένο κόστος, ενώ στην πραγματικότητα υπάρχουν κάρτες απεριορίστων διαδρομών, μειωμένα εισιτήρια, εισιτήρια μετ' επιστροφής με αποτέλεσμα να παρουσιάζονται τα μέσα μαζικής μεταφοράς λιγότερο ελκυστικά απ' ό,τι είναι στην πραγματικότητα.
 8. Η ιδιοκτησία αυτοκινήτων στα μοντέλα δεν εξαρτάται από το κόστος χρήσης του ΙΧ, την ύπαρξη δημόσιας συγκοινωνίας, την κυκλοφοριακή κατάσταση στο οδικό δίκτυο και το κόστος του πετρελαίου, με αποτέλεσμα να προβλέπονται υψηλοί μελλοντικοί δείκτες ιδιοκτησίας οχημάτων. Στην πραγματικότητα όμως όλοι οι παραπάνω παράγοντες μπορεί να επηρεάζουν την απόφαση των νοικοκυριών για αγορά αυτοκινήτων.

Με βάση αυτά τα μοντέλα ενισχύθηκε η πολιτική κάλυψης της αυξανόμενης ζήτησης με **νέα οδικά έργα**. Για πολλές δεκαετίες η κύρια δραστηριότητα ήταν να κατασκευάζονται επιπλέον αυτοκινητόδρομοι και να διαπλατώνονται οι υπάρχοντες. Όταν ο αστικός αυτοκινητόδρομος γέμιζε με αυτοκίνητα τις ώρες αιχμής η απάντηση του μηχανικού ήταν να αυξήσει την κυκλοφοριακή ικανότητά του. Δεν υπήρχε η πρόβλεψη για εναλλακτικούς τρόπους πρόσβασης (STPP 1997α: 6). Δεν είχε τεθεί ποτέ το ερώτημα για ποιο λόγο πρέπει να υποταχθούν όλοι στην εξυπηρέτηση του αυτοκινήτου. Η μαθηματική προσέγγιση της πολεοδομίας είχε αξιωματικές αρχές, οι πολιτικές, το όραμα για την πόλη ήταν δεδομένα και αφιερωμένα στο αυτοκίνητο και την ιδεολογία του. Ο Mumford (1961: 508) γράφει: «Οι συγκοινωνιολόγοι και οι δημοτικές αρχές, υπνωτισμένοι από τη δημοτικότητα του ιδιωτικού αυτοκινήτου νιώθοντας μια υποχρέωση να βοηθήσουν τη General Motors να ανθήσει, έστω και αν αυτό θα γεννούσε το γενικευμένο χάος (General Chaos), πολέμησαν όλους τους τρόπους μεταφοράς που χρειάζονται σε ένα αποτελεσματικό σύστημα και περιόρισαν τις δραστηριότητές μας στο ΙΧ και το αεροπλάνο»

Δεν πρέπει να αγνοηθεί το γεγονός ότι μεταπολεμικά οι πολεοδόμοι ένιωθαν ότι ήταν στην πρώτη γραμμή της προσπάθειας για την εγκαθίδρυση ενός κράτους πρόνοιας, που θα έφερνε μια νέα ποιότητα ζωής στην πλειοψηφία των κατοίκων των πόλεων μετά την τρομακτική εμπειρία του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και της οικονομικής κατάρρευσης πριν από αυτόν και θα προσπαθούσε να εξισορροπήσει τις κοινωνικές ανισότητες του καπιταλισμού (Healey 1997: 8). Η μαζική διάδοση του αυτοκινήτου είναι ένα από τα σύμβολα αυτής της προσπάθειας.

Οι πολεοδόμοι μεταπολεμικά θεωρούσαν την κοινωνία ως μία ομάδα που δρα ως σύνολο και το κοινωνικό όφελος αντικειμενικό και ορισμένο. Συνεχίζουν, όπως και ο Le Corbusier, να είναι απόλυτα πεπεισμένοι για την ορθολογικότητα και επιστημονικότητα των απόψεών τους. Στο πλαίσιο της ιδεολογίας αυτής έβλεπαν τους πολιτικούς, που ήταν αυτοί που αποφάσιζαν, ως εμπόδια στην πολεοδομική οργάνωση και αποτελεσματικότητα της επιστήμης. «Στην καλύτερη περίπτωση θεωρούσαν πως οι πολιτικοί άντρες εξαρτιόντουσαν από μια επιστήμη της στρατηγικής. Με την ιδιότητα λοιπόν αυτή τους άφηναν να δρουν, πιστεύοντας πως θα ερχόταν μια

μέρα που θα υποτάσσονταν και αυτοί στον επιστημονικό χαρακτήρα που θα προέκυπτε έτσι. Με τις προοπτικές αυτές, όσον αφορά τον πολιτικό και την ανάμιξή του στην πολεοδομία, θεωρούσαν το αξίωμα του χώρου αντικειμενικό και ουδέτερο» (Lefebvre 1977: 222). Εξαιτίας της θεώρησής τους αυτής πίστευαν ότι **οι κοινοί πολίτες δεν είχαν να προσφέρουν κάτι στις πολεοδομικές αποφάσεις**, οι οποίες ούτως ή άλλως εξυπηρετούν το κοινό συμφέρον. Οι στόχοι του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού συνέχισαν, όπως και τον 18^ο αιώνα, και στις δυτικές χώρες και στις χώρες με κομμουνιστικά καθεστώτα να βασίζονται στη μεγιστοποίηση του όφελους για την κοινωνία, σύμφωνα με τα κριτήρια και τις αξίες αυτών που πρότειναν (πολεοδόμοι) και αυτών που ελάμβαναν τις αποφάσεις (πολιτικοί). Η προσέγγιση αυτή αγνόησε καταστάσεις συγκρούσεων, που γίνονται όταν οι κοινωνικές δραστηριότητες και τα ενδιαφέροντα δεν συμπίπτουν, όπως συμβαίνει συνήθως. Οι στόχοι του σχεδιασμού αναπτύσσονται από τους “ειδικούς” με βάση τις δικές τους αξίες, οι οποίες εξ ορισμού είναι “επιστημονικές” και απολιτικές και στο όνομα του δημοσίου συμφέροντος. Με τον τρόπο αυτό όμως οι “ειδικοί” *«έγιναν μία εξειδικευμένη τάξη και αποκόπηκαν από τη γνώση των αναγκών που υποτίθεται ότι υπηρετούσαν.»* (Dewey 1927: 206). Η πολεοδομία μεταπολεμικά κατέστη ένα αντικείμενο που για το κοινό πολίτη ήταν κάπως μυστηριακό ή παράξενο, όπως η νομική ή η ιατρική. Η απουσία της συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό του χώρου ευνόησε και καταστάσεις διαφθοράς²⁰.

2.2 Οι κοινωνικές συνέπειες της επικράτησης του αυτοκινήτου στις αστικές μετακινήσεις

Η κυριαρχία του ΙΧ ως μέσο μετακίνησης στις πόλεις έχει τις ρίζες της στη μεγάλη κοινωνική αποδοχή, η οποία ενισχύθηκε εξαιτίας οικονομικών συνθηκών, πολιτικών επιλογών και εσφαλμένων επιστημονικών προσεγγίσεων. Οι **αρνητικές κοινωνικές συνέπειες της επικράτησης του αυτοκινήτου** ήταν σημαντικές. Αφορούν:

1. τη **φυσική υγεία** των κατοίκων των πόλεων (εξαιτίας ρύπανσης, θορύβου, ατυχημάτων),
2. την **ψυχική υγεία** των κατοίκων των πόλεων (εξαιτίας του άγχους που δημιουργείται από την παραμονή σε συμφορημένους άξονες, από την αγένεια και το θόρυβο στους δρόμους, από τους διαρκείς κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα παιδιά και οι ηλικιωμένοι)
3. το **περιβάλλον** (με κορυφαία συνέπεια την απώλεια της οικολογικής ισορροπίας σε ολόκληρο τον πλανήτη εξαιτίας των κλιματικών αλλαγών).
4. την **πολιτική και κοινωνική λειτουργία της πόλης**. Το αυτοκίνητο κατέλαβε τον κοινωνικό χώρο της πόλης, που είναι ο δρόμος, απομάκρυνε τους ανθρώπους από αυτό, περιόρισε τις δυνατότητες επικοινωνίας των κατοίκων της γειτονιάς, δημιούργησε ένα μονότονο και τυποποιημένο αστικό τοπίο. Οι κάτοικοι δεν υπερασπίζονται πλέον τη γειτονιά τους και την πόλη τους, διότι το αστικό περιβάλλον δε τους δημιουργεί μία τοπική ταυτότητα, την αίσθηση ότι ανήκουν σε ένα κοινό σύνολο.

²⁰ Βλ. (Hall 1996: 322, 324), (Healey 1997: 11, 25, 200), (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 16), (TRANSPLUS 2002: 4) και (Χριστοφίλοπουλος 2002: 64).

Το ΙΧ, στο οποίο οφείλεται ένα μεγάλο ποσοστό των προβλημάτων υγείας στις πόλεις και που συμβάλλει σημαντικά στη μείωση της ποιότητας ζωής, είναι ως ένα βαθμό υπεύθυνο για το γεγονός ότι οι κάτοικοι των πόλεων δε συμμετέχουν στις σχετικές αποφάσεις για την αλλαγή της κατάστασης αυτής, δε διεκδικούν ένα καλύτερο περιβάλλον, κάτι το οποίο αποτελεί υποχρέωση και δικαίωμά τους. Παρακάτω αναλύεται ο φαύλος κύκλος αυτός που γίνεται προσπάθεια να σπάσει σήμερα με την πολιτική της βιώσιμης κινητικότητας (Κεφάλαιο 3).

2.2.1 Οι επιπτώσεις στην υγεία

Σύμφωνα με έναν ορισμό *«υγεία νοείται η κατάσταση πλήρους φυσικής, διανοητικής και κοινωνικής ευεξίας του ατόμου ή του συνόλου του πληθυσμού»* (Γιαννόπουλος 1999: 5). Το ΙΧ επενέβη και στη φυσική και στη διανοητική και στην κοινωνική κατάσταση των ατόμων. Ο σύγχρονος άνθρωπος ασθενεί εξαιτίας της χρήσης του αυτοκινήτου.

2.2.1.1 Τα τροχαία ατυχήματα

Η κυριότερη επίπτωση της μηχανοκίνητης μετακίνησης στη ζωή των ανθρώπων είναι η βίαιη αφαίρεσή της, ο θάνατος ή η μόνιμη αναπηρία λόγω τραυματισμών. Η διάθεση του ανθρώπου για γρήγορη, απεριόριστη κινητικότητα έχει ως παρενέργεια, κατά τραγικό τρόπο, την οριστική απώλεια της κινητικότητας. Περίπου 870 000 τροχαία ατυχήματα συνέβησαν σε αστικές περιοχές στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2000 (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 16). Ετησίως καταγράφονται περισσότεροι από 40000 θάνατοι (European Commission 2001).

Μάλιστα οι ηλικίες που κυρίως πλήττονται είναι οι νεότερες. Τα τροχαία ατυχήματα είναι η κυριότερη αιτία θανάτου για παιδιά και νέους έως 29 ετών. Το 67 % των ατυχημάτων συμβαίνουν σε κατοικημένες περιοχές²¹. Οι γειτονίες της πόλης, που άλλοτε ήταν πεδία κοινωνικότητας και πολιτισμού, δεν είναι σήμερα ασφαλείς για τα παιδιά, τα πιο ζωντανά κομμάτια μιας κοινωνίας. Τα παιδιά δεν παίζουν πια στους δρόμους.

Η έλλειψη ασφάλειας απωθεί και τους ενήλικες από το περπάτημα και το ποδήλατο συντηρώντας άλλο ένα φαύλο κύκλο υπέρ της κίνησης με αυτοκίνητο.

2.2.1.2 Η καθιστική ζωή

Η μηχανοκίνητη μετακίνηση επέφερε την καθιστική ζωή. Η μετακίνηση ήταν μία φυσική άσκηση. Οι άνθρωποι περπατούσαν καθημερινά πολλά χιλιόμετρα μέχρι την ανακάλυψη του αυτοκινήτου. Το αυτοκίνητο - και πολύ περισσότερο η μοτοσικλέτα - εξαφάνισε και αυτή τη μορφή φυσικής δραστηριότητας. Την εξαφάνισε αφενός, διότι έδωσε μία επιλογή μετακίνησης χωρίς κατανάλωση ενέργειας (κάθε ζωντανός οργανισμός στη φύση επιχειρεί να μειώνει το ποσοστό κατανάλωσης ενέργειας), αφετέρου κατέστησε την επιλογή του περπατήματος περισσότερο επικίνδυνη. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης διανύοντας μια απόσταση ενός χιλιομέτρου με τα

²¹ Βλ. (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004) και (PEP 2005: 10).

πόδια, αντί με αυτοκίνητο, η πιθανότητα να υπάρξει ατύχημα είναι δέκα φορές μεγαλύτερη.

Η σημασία της καθημερινής άσκησης για την υγεία είναι γνωστή. Μεγαλύτερο προσδόκιμο ζωής, μικρότερες πιθανότητες για καρδιολογικά και κυκλοφορικά προβλήματα, για ορισμένες μορφές καρκίνου, για οστεοπόρωση, διαβήτη και κατάθλιψη δίνουν έρευνες σε όσους ασκούνται καθημερινά²². Για παράδειγμα στην Ελβετία με πληθυσμό παρόμοιο με το δικό μας (7 εκ. κάτοικοι) εκτιμάται ότι περίπου 1.5 εκ. ασθενείς και 2500 θάνατοι (κόστος περίπου 1.5 δις €) οφείλονται στην έλλειψη καθημερινής άσκησης (PEP 2005: 9).

Σε παιδιά παρατηρήθηκε ότι το βάδισμα στο σχολείο, αντί της χρήσης σχολικού ή του ΙΧ των γονέων, έχει θετικές επιπτώσεις στη ψυχολογία τους και στη φυσική τους κατάσταση. Στα παιδιά αυτά παρατηρούνται μικρότερα ποσοστά κατάθλιψης, άγχους, επιθετικότητας και αντικοινωνικότητας και λιγότερα ψυχοσωματικά συμπτώματα (ό.π.: 10).

2.2.1.3 Η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Ψυχική ένταση και άγχος

Γρήγορα έγινε αντιληπτό ότι ο στόχος που είχε τεθεί μεταπολεμικά, δηλαδή η εξυπηρέτηση της κίνησης του ΙΧ, ώστε να επιτευχθούν γρήγορες και άνετες μετακινήσεις στην πόλη, δε μπορούσε να επιτευχθεί με την πολιτική της συνεχούς αύξησης της οδικής υποδομής και της διάλυσης του μεσαιωνικού συμπαγούς πυρήνα της πόλης. «Ο γρηγορότερος τρόπος για να μετακινήσεις 100 000 ανθρώπους σε μια αστική περιοχή με ακτίνα μισό μίλι είναι με τα πόδια, ο αργότερος είναι να τους βάλεις όλους σε αυτοκίνητα...» (Mumford 1961: 507). Στις βορειοαμερικανικές πόλεις, που έδωσαν τον αιώνα που πέρασε μεγάλη προτεραιότητα στην οδική υποδομή, τα προβλήματα - ακόμα και σε αυτές τις ειδικά σχεδιασμένες για το αυτοκίνητο πόλεις - έχουν αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής. Για παράδειγμα στο West End του Βανκούβερ του Καναδά το 80 % του εδάφους είναι ελεύθερο προς κίνηση και στάθμευση των αυτοκινήτων. Το κυριότερο πρόβλημα όμως παραμένει το κυκλοφοριακό (Γαϊτανάκης 1977). Ενδεικτικός είναι και ο πίνακας 2.1 για το Λος Άντζελες.

Σύμφωνα με το Ινστιτούτο Μεταφορών του Τέξας (ΤΤΙ 2005) στο Λος Άντζελες, αν και μεταξύ 1988 και 2003 το μήκος του οδικού δικτύου αυτοκινητοδρόμων αυξήθηκε κατά 25.4 %, ενώ ο πληθυσμός μόλις κατά 12.2 %, οι κυκλοφοριακές συνθήκες χειροτέρεψαν και έχουν φθάσει σχεδόν σε κατάσταση πλήρους ακινησίας. Τα παραπάνω στοιχεία δεν προκαλούν έκπληξη. Είναι γνωστό ότι οι νέες υποδομές αυξάνουν μόνο προσωρινά την ταχύτητα μετακίνησης. Βραχυπρόθεσμα προσελκύουν οχήματα στον νέο άξονα, μεσοπρόθεσμα παράγουν καινούρια κυκλοφορία σε αυτόν, αφού ο καινούριος άξονας φέρνει απομακρυσμένους τόπους πιο κοντά, και μακροπρόθεσμα δημιουργούν τις προϋποθέσεις για αστική ανάπτυξη και για χωρική διάχυση της πόλης. Εξαιτίας της αστικής διάχυσης χρησιμοποιείται περισσότερο το ΙΧ και τελικά επέρχεται κυκλοφοριακός κορεσμός και απαιτείται η κατασκευή μιας νέας οδικής υποδομής²³. Το μήκος των μετακινήσεων των σχετικών με την εργασία μεγάλωσε κατά 25 % μεταξύ 1983 και 1990 στις ΗΠΑ ακολουθώντας την αύξηση

²² Βλ. (PEP 2005: 8) και (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 15).

²³ Πρβλ. (Αμπακούμκιν 1986), (ΕΜΠ 2001: 93), (Μπαρμπόπουλος & Μηλάκης 2002: 65) και (Φραντζεσκάκης & Γιαννόπουλος 1986).

των οδικών υποδομών (US DOT, FHWA 1990: 13). Σε ένα περιβάλλον που στηρίζεται αποκλειστικά στην κίνηση με ΙΧ κάθε άξονας που κατασκευάζεται προσελκύει έναν μεγάλο αριθμό καινούριων ΙΧ, ενώ προκαλείται διάχυση της πόλης και αύξηση του μήκους μετακίνησης που πραγματοποιούνται, επειδή αξιοποιείται ο καινούριος οδικός άξονας. Οι εξελίξεις αυτές μέσα σε λίγο καιρό μετατρέπουν την καινούρια οδική υποδομή σε συμφορημένο άξονα. Οι επενδύσεις για αυτοκίνητα, παράγουν αυτοκίνητα και αυτά παράγουν κυκλοφοριακά προβλήματα. Μεταπολεμικά η **πολιτική υπέρ του ΙΧ δημιούργησε ένα φαύλο κύκλο με τεράστιο κόστος**. Στοιχεία του ΟΟΣΑ δείχνουν ότι παγκοσμίως η μέση ταχύτητα των αυτοκινήτων στις μεγάλες πόλεις στις ώρες αιχμής ήταν χαμηλότερη από τη μέση ταχύτητα που είχαν οι ιππήλατες άμαξες στην πόλη του 19^{ου} αιώνα. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπολογίζεται ότι αν δε γίνει τίποτα μέχρι το 2010 το κόστος της συμφόρησης θα αυξηθεί κατά 142 % και θα φθάσει τα 80 δις € το χρόνο (European Commission 2001: 12). Οι ελεύθερες λεωφόροι καταστρέφουν τη δομή της πόλης και το περπάτημα, κάνουν τους κατοίκους δέσμιους του αυτοκινήτου.

Πίνακας 2.1: Κυκλοφοριακές συνθήκες στο Λος Άντζελες (Στοιχεία από το Ινστιτούτο Μεταφορών του Τέξας)

	1982	1988	2003
Πληθυσμός (εκατομμύρια κάτοικοι)	9.9	11.14	12.5
Λωρίδες κυκλοφορίας αυτοκινητόδρομων (μίλια)	4085	4665	5850
Ποσοστό (%) οχηματομιλίων που διανύονται σε κατάσταση κυκλοφοριακής συμφόρησης	62	80	88
Αύξηση πληθυσμού (%)	12.5	12.2	
Αύξηση λωρίδων αυτοκινητόδρομων (%)	14.2	25.4	

Η **απώλεια της ποιότητας ζωής**, το άγχος, ο καθημερινός εκνευρισμός, η έλλειψη κινητικότητας και κατά συνέπεια κοινωνικότητας έχουν σημαντικές συνέπειες στην κοινωνία και είναι αδύνατο να ποσοτικοποιηθούν. Ωστόσο υπάρχουν σημάδια που υποδηλώνουν ότι το κόστος είναι σημαντικό. Φαινόμενα βίας, παθητικοποίησης, τάσεις καταστροφής και ρύπανσης του περιβάλλοντος χώρου ίσως συνδέονται με το ότι αναγκαζόμαστε καθημερινά να ζούμε και να μετακινούμαστε σε άμορφους ή εχθρικούς χώρους (Νικολαΐδου 1993: 369).

Το άγχος και η κούραση από τις μεγάλες καθημερινές μετακινήσεις περιορίζουν τις δραστηριότητες και τις κοινωνικές επαφές. Τα βράδια στις μεγαλουπόλεις οι κάτοικοι εξαντλημένοι από τους μεγάλους χρόνους μετακίνησης κάθονται σπίτι, αποφεύγουν να δουν ανθρώπους και να χρησιμοποιήσουν το ΙΧ τους, ενώ αποφεύγουν να κατεβαίνουν στο κέντρο της πόλης. Απομονώνονται, κλείνονται στα διαμερίσματα – υπνωτήρια, βλέπουν τηλεόραση που δεν προϋποθέτει καμία μετακίνηση, ώστε να ανακτήσουν δυνάμεις για να ξαναρχίσουν την επόμενη μέρα. Άλλωστε οι γνωστοί, οι παρέες βρίσκονται διασκορπισμένες στον αχανή αστικό ιστό και η πρόσβαση είναι προβληματική. Μία «*ζοφερή εικόνα γενικευμένης αθλιότητας*» κατά τον Lefebvre (1977, σελ. 145). Η φυγή κάθε Σαββατοκύριακο και καλοκαίρι προς την εξοχή είναι η απάντηση στην ψυχική ταλαιπωρία μιας πόλης. Πουθενά δεν είναι ορατή στην καθημερινή ζωή στη σύγχρονη πόλη του αυτοκινήτου η αστικότητα του παρελθόντος

και ο κοινωνικός χαρακτήρας που θα έπρεπε να κάνει τις πόλεις πόλους έλξης. Αντίθετα οι σύγχρονοι κάτοικοι αποστρέφονται την πόλη.

2.2.2 Τα περιβαλλοντικά προβλήματα

Σύμφωνα με δημοσκόπηση του Ευρωβαρόμετρου το 1995 σε κατοίκους πόλεων της ΕΕ, το 51% αυτών θεωρεί ως κύρια αιτία δυσαρέσκειας για το περιβάλλον την κυκλοφορία, η δε ποιότητα του αέρα και ο θόρυβος, τα δύο άλλα σχετιζόμενα προβλήματα, αναφέρθηκαν αντίστοιχα από το 41% και το 31% των ερωτηθέντων (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 16). Αυτά τα προβλήματα είναι μόνο τα ορατά. Οι “πόλεις του αυτοκινήτου” επηρεάζουν το περιβάλλον σε παγκόσμια κλίμακα. Αυτό οφείλεται όχι μόνο στη μετακίνηση αλλά γενικότερα στην καθημερινή καταναλωτική συμπεριφορά των κατοίκων τους, οι οποίοι καταναλώνουν τους πόρους του πλανήτη χωρίς μέτρο, χωρίς να μπορεί δηλαδή η φύση να απορροφήσει τα απόβλητά τους και να παράγει νέα αγαθά. Οι σύγχρονες πόλεις επεκτείνονται χωρίς όρια σε περιοχές άλλοτε δασικές ή αγροτικές και τις μετατρέπουν σε δομημένες. Ο πραγματικός όμως χώρος που καταναλώνουν είναι πολύ μεγαλύτερος. Έχει υπολογιστεί ότι οι μεγάλες σύγχρονες πόλεις απαιτούν εκτάσεις περίπου 150 φορές μεγαλύτερες από την έκτασή τους για να παραχθούν όλοι οι πόροι που καταναλώνουν και για να απορροφηθούν όλα τα απόβλητα που παράγονται με τη χρήση της υπάρχουσας τεχνολογίας, έκταση που ορίζεται ως το “οικολογικό τους αποτύπωμα”²⁴. Η ανθρωπότητα, ενώ λύνει σταδιακά τα παραδοσιακά προβλήματα, όπως η έλλειψη τροφής, εξαιτίας της ύβρις στην κατανάλωση κινδυνεύει από χειρότερες στερήσεις, όπως «το νερό, ο αέρας, το φως, ο χώρος» (Lefebvre 1977: 228). Ο σύγχρονος κάτοικος των πόλεων, χάρη στα τεχνολογικά επιτεύγματα, όπως το αυτοκίνητο, αισθάνεται περισσότερο αυτόνομος παρά ποτέ. Είναι όμως χωρίς να το συνειδητοποιεί περισσότερο εξαρτημένος παρά ποτέ από τη φύση. Η αυτονομία του κτίζεται μέσα από την κατανάλωση μιας μεγάλης ποικιλίας φυσικών προϊόντων και μιας πολύ μεγάλης ποσότητας ενέργειας, που τραβάει από το οικοσύστημα (Morin 1984: 473).

2.2.2.1 Η καταστροφή του φυσικού τοπίου

Οι τεράστιες απαιτήσεις υποδομής του αυτοκινήτου προϋπέθεταν την διαμόρφωση τεράστιων εκτάσεων. Η καταστροφή των φυσικών τοπίων ήταν η πρώτη παρατηρήσιμη περιβαλλοντική επίπτωση από την επιδρομή των οδικών έργων. Ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '50 ξεσπάει η πρώτη διαμαρτυρία εναντίον της κατασκευής αυτοκινητόδρομων στον Άγιο Φραγκίσκο, που θα περνούσαν μπροστά από την ιστορική ακτή της πόλης. (Hall 1996: 316).

2.2.2.2 Η ατμοσφαιρική ρύπανση

Υπολογίζεται σύμφωνα με δελτίο τύπου της Αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα ότι 310 χιλιάδες Ευρωπαίοι χάνουν κάθε χρόνο τη ζωή τους εξαιτίας της ρύπανσης, ενώ το προσδόκιμο ζωής για κάθε Ευρωπαίο μειώνεται κατά

²⁴ Αναφέρεται και ως “οικολογικό ίχνος”. Πρβλ. (Ζιάκας 2004: 32) και (Τσίρος 2001: 70).

εννιά μήνες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2005). Ο ρύπος που προκαλεί τη μεγαλύτερη ανησυχία σήμερα είναι τα αιωρούμενα σωματίδια, που παράγονται όταν καίγονται υγρά καύσιμα. Σχεδόν όλοι οι ευρωπαίοι πολίτες (97%) που ζουν σε πόλεις είναι εκτεθειμένοι σε επίπεδα ρύπανσης του αέρα υψηλότερα των κοινοτικών στόχων ποιότητας για τα αιρούμενα σωματίδια. Η κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων είναι μια από τις κύριες πηγές αυτών των ρύπων (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 14). Αυτά που έχουν διάμετρο μικρότερη από 10 εκατομμυριοστά του μέτρου (10 μm) (PM_{10}) εισχωρούν στον ανθρώπινο οργανισμό προκαλώντας βλάβες, αφού ούτε η ρινική κοιλότητα δε τα συγκρατεί. Στους πνεύμονες προκαλούν φλεγμονές και τελικά διεισδύουν στην κυκλοφορία του αίματος. Στο αίμα ενεργοποιούν μηχανισμούς που αυξάνουν την πηκτικότητα του και προκαλούν αρτηριοσκλήρωση και θρομβώσεις (Gilmour et al 2005), που σχετίζονται με καρδιακά και εγκεφαλικά επεισόδια. Παράλληλα είναι καρκινογενή (European Commission 1999). Σε έρευνα για λογαριασμό της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας (ΠΟΥ), στην οποία χρησιμοποιήθηκαν ως δείκτης του επιπέδου ρύπανσης του αέρα τα PM_{10} , συμπεραίνεται ότι στην Αυστρία, τη Γαλλία και την Ελβετία το 1996 το μέρος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που οφείλεται στην κυκλοφορία των οχημάτων ευθύνεται για περίπου 21800 πρόωρους θανάτους, για περίπου 25300 νέες περιπτώσεις χρόνιας βρογχίτιδας σε ενήλικες, για περίπου 295000 επεισόδια βρογχίτιδας σε παιδιά, για περίπου μισό εκατομμύριο κρίσεις άσθματος. Το κόστος για τις τρεις χώρες υπολογίστηκε σε 26.7 δις € (WHO 1999: 8-15).

2.2.2.3 Ο θόρυβος

Σημαντική περιβαλλοντική επίπτωση της αστικής κυκλοφορίας είναι και ο θόρυβος. Σύμφωνα με ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 80% του θορύβου στις πόλεις προέρχεται από την οδική κυκλοφορία με αποτέλεσμα 100 εκατ. άνθρωποι στην Ευρώπη να εκτίθενται σε ηχοστάθμες οδικής κυκλοφορίας ανώτερες της στάθμης των 55 dB(A) που συνιστά ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 15). Στα επίπεδα αυτά ο θόρυβος προκαλεί όχληση και σοβαρά αρνητικές επιπτώσεις στον ύπνο και την ποιότητα ζωής. Έχει αποδειχθεί ότι η συνεχής έκθεση σε θορύβους κατά τη διάρκεια της νύκτας προκαλεί παροδική αύξηση της πίεσης του αίματος και άλλες αλλοιώσεις με αποτέλεσμα την αύξηση των καρδιαγγειακών παθήσεων. Άλλες μελέτες απέδειξαν ότι σε μια θορυβώδη κοινωνία, παρατηρείται μια αυξημένη χρήση αντισωπών, υπνωτικών και ηρεμιστικών σε σύγκριση με μια πιο ήσυχη (ΑΠΘ 2003). Για παράδειγμα στην Ολλανδία (με 16 εκ. πληθυσμό) υπολογίζεται ότι ο θόρυβος προκαλεί διαταραχές στον ύπνο σε περισσότερους από μισό εκ. κατοίκους και υπέρταση σε 220 000 περιπτώσεις (PEP 2005: 8).

2.2.2.4 Η κλιματική αλλαγή

Η πιο τραγική επίπτωση με οικουμενική διάσταση από την κατανάλωση ενέργειας εξαιτίας των σύγχρονων τρόπων μετακίνησης είναι η υπερθέρμανση του πλανήτη, το **φαινόμενο του “θερμοκηπίου”**. Την κατάσταση περιγράφει με οικονομικούς όρους η έκθεση Stern, μία έρευνα για λογαριασμό της βρετανικής κυβέρνησης (HM Treasury 2006):

Σήμερα στην ατμόσφαιρα το CO₂ έχει συγκέντρωση 430 ppm (μέρη ανά εκατομμύριο) και έχει οδηγήσει στην αύξηση της θερμοκρασίας της γης σε σχέση με την προβιομηχανική περίοδο κατά μισό βαθμό Κελσίου, προκαλώντας εξαιτίας των κλιματικών αλλαγών 160 000 θανάτους παγκόσμια το 2000²⁵. Πριν τη βιομηχανική επανάσταση το CO₂ είχε συγκέντρωση μόλις 280 ppm (αύξηση 50 % σήμερα), ενώ το 2050 με τους σημερινούς ρυθμούς εκπομπής αναμένεται να φθάσει η συγκέντρωσή του στην ατμόσφαιρα τα 550 ppm, δηλαδή θα έχουμε διπλάσια συγκέντρωση CO₂ από τη “φυσική”. Επειδή όμως οι ρυθμοί εκπομπής CO₂ συνεχώς αυξάνουν αναμένεται η ποσότητα των 550 ppm να έχει ήδη επιτευχθεί το 2035. Η μέση θερμοκρασία της γης θα έχει αυξηθεί τότε κατά 2° C με 77 – 99 % πιθανότητα ανάλογα με το κλιματικό μοντέλο που επιλέγεται (ό.π.: iii). Αν δεν υπάρξει κατάλληλη περιβαλλοντική πολιτική προς το τέλος του αιώνα η μέση θερμοκρασία της γης θα έχει αυξηθεί κατά 5° C οδηγώντας σε μία τεράστια αλλαγή της παγκόσμιας γεωγραφίας, αφού τόσο έχει αυξηθεί σήμερα η θερμοκρασία από την τελευταία εποχή των παγετώνων!

Εξαιτίας της αλλαγής του κλίματος η παροχή νερού θα μειωθεί, απειλώντας το 1/6 του ανθρώπινου πληθυσμού. Αν η θερμοκρασία της γης αυξηθεί κατά 3 με 4 βαθμούς Κελσίου η άνοδος της θαλάσσιας στάθμης θα είναι τέτοια που θα κινδυνεύουν από πλημμύρες μεγάλες περιοχές της Νοτιοανατολικής Ασίας, μικρά νησιά της Καραϊβικής και του Ειρηνικού και μεγάλες παράκτιες πόλεις, όπως το Τόκιο, η Νέα Υόρκη, το Κάιρο και το Λονδίνο. Ενώ πολλές καλλιεργήσιμες εκτάσεις θα πλημμυρίσουν αφήνοντας εκατοντάδες εκατομμύρια ανθρώπους χωρίς δυνατότητα παραγωγής τροφής, ιδιαίτερα στην Αφρική. Σύμφωνα με εκτιμήσεις επιστημόνων στο μέσο του αιώνα μας οι τυφώνες θα έχουν ταχύτητα ανέμων 5 – 10 % μεγαλύτερη εξαιτίας της ανόδου της θερμοκρασίας της θάλασσας οδηγώντας σε καταστροφές, όπως αυτή του τυφώνα Κατρίνα στις ΗΠΑ, ενώ οι εκτεταμένοι καύσωνες, όπως αυτός που έπληξε την Ευρώπη το 2003 με 35000 νεκρούς και 15 δις \$ αγροτικές ζημιές θα κάνουν πολύ συχνά την εμφάνισή τους. Περίπου 200 εκατομμύρια άνθρωποι θα είναι περιβαλλοντικοί πρόσφυγες, δηλαδή θα εγκαταλείψουν τα σπίτια τους εξαιτίας της ανόδου της στάθμης της θάλασσας, των συχνότερων πλημμυρών και των εντονότερων ξηρασιών (ό.π.: vi, viii).

Ενώ οι αναπτυσσόμενες χώρες δεν συμβάλλουν σήμερα στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, αφού στηρίζονται περισσότερο στη χειρωνακτική εργασία και δεν καταναλώνουν ορυκτά καύσιμα (για παράδειγμα οι περισσότεροι κάτοικοί τους δε διαθέτουν ΙΧ), οι επιπτώσεις του φαινομένου αφορούν, όπως αναλύεται στην έκθεση Stern, κυρίως αυτούς, αφού αυτές είναι κυρίως αγροτικές χώρες και πλήττονται περισσότερο από τις κλιματικές αλλαγές.

Οι εκπομπές CO₂ που προέρχονται από τις μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση αντιστοιχούν σήμερα στο 28 % των συνολικών εκπομπών της, ενώ η αστική κυκλοφορία ευθύνεται για το 40 % των εκπομπών αυτών. Δηλαδή περίπου το 10 % της εκπομπής CO₂ στην Ευρώπη οφείλεται στις μετακινήσεις στην πόλη! Μάλιστα

²⁵ Βλ. (HM Treasury 2006: iii) και (PEP 2005: 7).

εάν δεν γίνει τίποτε για να αντιστραφεί η ανοδική τάση της κυκλοφορίας, το 2010 στις αστικές μετακινήσεις θα οφείλεται το 20 % της ευρωπαϊκής εκπομπής CO₂²⁶.

2.2.3 Η διάλυση της αστικότητας

Το αυτοκίνητο διέλυσε οριστικά την παραδοσιακή συμπαγή, κοινωνική πόλη, που είχε επιβιώσει και μέχρι την εποχή του σιδηροδρόμου. Τα προάστια του σιδηροδρόμου ήταν μικρές συμπαγείς πόλεις, με μία υποτυπώδη κοινωνική ζωή, αφού στηρίζονταν στο περπάτημα γύρω από το σταθμό του τρένου. Οι πόλεις του αυτοκινήτου δεν απαιτούσαν χρήσεις σε απόσταση βαδίσματος. Τα προάστια τους μπορούσαν να εξαπλωθούν χωρίς περιορισμούς, να είναι τεράστια, και το έκαναν (Rybczynski 1995: 194).

Κοιτώντας σήμερα οι σύγχρονοι πολεοδόμοι τις θεωρίες σχεδιασμού που κυριάρχησαν, όταν μεταπολεμικά οι πόλεις εκσυγχρονίζονταν και προσαρμοζόντουσαν στο ΙΧ, βγάζουν το συμπέρασμα ότι ήταν πεπλανημένες για τη φύση των πόλεων και της αστικής ζωής. Η μεταπολεμική πολεοδομία ακολούθησε τις αρχές της Χάρτας των Αθηνών που οδήγησε στην προαστιοποίηση των ΗΠΑ²⁷, προσέγγιση που προκάλεσε την απώλεια της πολιτιστικής και κοινωνικής σημασίας της πόλης. Η σύγχρονη πόλη μετατράπηκε σε μία άμορφη μάζα διασκορπισμένων σπιτιών. Ιδιαίτερα στη βόρεια Αμερική, όπου έχουν υιοθετήσει πλήρως το μοντέλο της Broadacre City, της πόλης του αυτοκινήτου, έχουν χαθεί πλήρως τα στοιχεία της αστικότητας του παρελθόντος. Κατά περίεργο τρόπο η επέκταση της πόλης εξαφάνισε το αστικό (Lefebvre 1977: 89).

- **Απώλεια του κοινωνικού χώρου**

«Η μετακίνηση είναι η δραστηριότητα εκείνη που σε βγάζει από το μοναχικό χώρο του σπιτιού και φέρνει τον κάτοικο σε επαφή με το δημόσιο χώρο. Είναι κατεξοχήν μια κοινωνική δραστηριότητα πάρα πολύ σημαντική (Βλαστός 2002α: 20). Η μεταφορική υποδομή: είτε μια απλή στάση λεωφορείου είτε ένας κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός είναι σημεία συνάντησης και κοινωνικής συναναστροφής για τους κατοίκους μιας περιοχής. Η κυριαρχία του αυτοκινήτου ως τρόπου μετακίνησης καταστρέφει την κοινωνική αυτή διάσταση των μετακινήσεων. **Η χρήση του αυτοκινήτου είναι ο πιο μοναχικός τρόπος μετακίνησης.** Η μέση πληρότητα στις ΗΠΑ ήταν 1.9 το 1977 και μειώθηκε σε 1.6 το 1990 (US DOT & FHWA 1990: 12). Οι μετακινήσεις με ένα άτομο στο ΙΧ στις ΗΠΑ σύμφωνα με το δείγμα 20 πόλεων του NPTS αντιστοιχούν στο 74 % των μετακινήσεων στις ΗΠΑ (TCRP 1998, σελ. 29). Για μετακίνηση προς εργασία το ποσοστό αγγίζει απόλυτα νούμερα, αφού η μέση πληρότητα είναι μόλις 1.14. Ρόλο στη μείωση της πληρότητας έχει και η διάχυση των χώρων εργασίας σε όλο τον αστικό ιστό. Δηλαδή η εξάπλωση της πόλης εξαιτίας του αυτοκινήτου οδήγησε και στη διασπορά των χώρων εργασίας με αποτέλεσμα να μην έχουν πλέον οι κάτοικοι ως κοινό προορισμό το κέντρο (US DOT, FHWA 1990: 52, 54).

²⁶ Βλ. (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 14) και (European Commission 2001: 12).

²⁷ Βλ. (Βλαστός 1997α), (Rybczynski 1995: 161-164, 195-196), (Χριστοφιλόπουλος 2002: 39, 43, 44, 239, 487).

Το αυτοκίνητο δεν αποτελεί μόνο μία μοναχική επιλογή, καταστρέφει τον δημόσιο χαρακτήρα της οδού μετατρέποντάς την σε ένα **ανασφαλές, θορυβώδες περιβάλλον χωρίς ανθρώπινη παρουσία**. Ο Whitelegg παραθέτει μία έρευνα σε γειτονιές του San Francisco, η οποία καταδεικνύει ότι σε δρόμους με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους δεν αναπτύσσεται κοινωνικότητα στα πεζοδρόμια και οι γείτονες δεν γνωρίζονται μεταξύ τους (Μπαρμπόπουλος 2002: 99). Οι δρόμοι σήμερα αφιερώνονται αποκλειστικά για την κίνηση και στάθμευση οχημάτων. Είναι περιβαλλοντικά πλήρως υποβαθμισμένοι χωρίς πράσινο και συμβάλλουν στη μείωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων (Βλαστός 1992). Τα σημερινά κτίρια για παράδειγμα δεν κοιτούν πια με ευχαρίστηση στο δημόσιο χώρο: Έχουν τα παράθυρα μόνιμα σφραγισμένα, σημάδι ότι *«αποστρέφονται το θέαμα της συνεχούς ροής που μονότονα και θλιβερά ξετυλίγεται χωρίς διακοπή μπροστά τους»* (Νικολαΐδου 1993: 367). Η περιβαλλοντική υποβάθμιση και η ανασφάλεια οδήγησε στη μετατροπή του δρόμου, που ήταν ο καταλληλότερος χώρος για να έρθουν οι κάτοικοι της πόλης σε επαφή, σε νεκρό χώρο. Ο Cohen γράφει: *«Ακυρώθηκε η λειτουργία του δρόμου, της τοπικής παμπ και του ψιλικατζίδικου της γειτονιάς ως αρθρώσεων του κοινοτικού χώρου. Ο μόνος χώρος που απέμεινε ήταν ο ιδιωτικοποιημένος χώρος των οικογενειών, τα μέλη των οποίων στοιβάζονταν σε πλήρη απομόνωση»* (Δέφνερ 1992: 412). Αντιθέτως η πόλη παραδοσιακά ήταν τόπος συλλογικής ζωής, τόπος συνύπαρξης και στο δημόσιο χώρο της εκδηλωνόταν η κοινωνική και πολιτική της λειτουργία. Η Hauptplatz στη Νότια Γερμανία και την Αυστρία, η Plaza Mayor στις ισπανικές πόλεις οι στοές που καταλήγουν στις κεντρικές πλατείες της Βενετίας είναι χώροι όπου οι κάτοικοι μαζεύονταν για να συζητήσουν για τα κοινά (Κουτσόπουλος & Σιόλας 1994: 95).

Ιδιωτική Μετακίνηση	Επιβάτες/ώρα	km/ώρα
Πεζός	16 000	4
Ποδήλατο	5 400	12
Μοτοσυκλέτα	2 400	15
Αυτοκίνητο	1 200	12
<u>Δημόσια μετακίνηση</u>		
Λεωφορείο		
32 θέσεων	5 600	10
55 θέσεων	8 300	10
80 θέσεων	11 000	10
150 θέσεων	18 000	10
Τροχιοδρόμος	24 000	10
Αστικός σιδηρόδρομος	40 000	25

Πίνακας 2.2- Επιβάτες που μπορούν να εξυπηρετηθούν σε δρόμο πλάτους 3 μέτρων στο κέντρο της πόλης και σε ώρα αιχμής, ανάλογα με τον τρόπο που μετακινούνται. (Πηγή: Leibbrand 1957: 42).

Το ποσοστό των δημόσιων χώρων που διατέθηκαν στο αυτοκίνητο ήταν υψηλότερο, αφού το ΙΧ έχει τεράστιες ανάγκες σε χώρο για την κίνηση (Πίνακας 2.2) και τη στάθμευσή του σε περιοχές κατοικίας, εμπορίου και εργασίας. Ο Mumford (1961: 507) περιγράφει γλαφυρά αυτή τη **σπατάλη πολύτιμου αστικού χώρου**: *«Το αυτοκίνητο έχει τόσο μεγάλες απαιτήσεις σε χώρους στάθμευσης, ώστε αυτοί που παρκάρουν έξω από ένα πολυκατάστημα χωροθετημένο περιμετρικά της πόλης περπατούν τελικά περισσότερο από αυτούς που αφήνουν τον υπόγειο σιδηρόδρομο ή τη στάση λεωφορείου για να κατευθυνθούν στον προορισμό τους σε μια πυκνοδομημένη*

περιοχή. Οι πρώτοι έχουν την ψευδαίσθηση ότι μετακινούνται από “πόρτα σε πόρτα”[...] Η νέα κατανάλωση χώρου δεν είναι η αριστοκρατική απόλαυση του παρόντος, αλλά η διάλυση της πόλης». Το ιδιωτικό αυτοκίνητο άλωσε τον κοινωνικό χώρο, εδραίωσε μία ιδιωτική συμπεριφορά στο εσωτερικό του (Βλαστός 2003: 22).

- **Χρήση της γης αποκλειστικά για μία χρήση (ζωνοποίηση).**

Η προσπάθεια προστασίας της κατοικίας από οχλούσες χρήσεις οδήγησε τους πολεοδόμους της μοντέρνας θεωρίας και τους κατασκευαστές προαστίων να αποκλείσουν όλες τις άλλες δραστηριότητες από περιοχές κατοικίας. Ενώ παλαιότερα υπήρχαν σε γειτονικά τετράγωνα μαγαζιά, μπαρ, σινεμά και διαμερίσματα και υπήρχε ζωή στο δρόμο, ο διαχωρισμός των χρήσεων στα προάστια δημιούργησε **πόλεις-υπνωτήρια χωρίς κοινωνική ζωή**. Η έλλειψη κοινωνικής ζωής στις περιοχές κατοικίας απομονώνει τους κατοίκους, η απουσία των ανθρώπων από τους δρόμους ευνοεί την εγκληματικότητα. Το ίδιο ισχύει και για τις περιοχές γραφείων και καταστημάτων. Ο διαχωρισμός των χρήσεων τις έκανε να νεκρώνουν το βράδυ και να μην είναι ασφαλείς τις νυχτερινές ώρες. Η έλλειψη κοινωνικής ζωής οδηγεί στην κοινωνική περιχαράκωση. Η μείωση των πυκνοτήτων, ώστε να εξασφαλιστεί ποιότητα ζωής, οδηγεί στην εξάπλωση της πόλης και στην καταστροφή των περιαστικών αγροτικών και δασικών περιοχών. Η εξάπλωση της πόλης και ο διαχωρισμός μεταξύ περιοχών κατοικίας και εργασίας οδηγεί στην απόλυτη εξάρτηση από το ΙΧ αυτοκίνητο και σε τεράστιες κουραστικές μετακινήσεις.

- **Διάλυση της γειτονιάς**

Η γειτονιά δε δέχτηκε πλήγμα μόνο από τη μοντέρνα πολεοδομική θεωρία, αλλά και από κοινωνικούς και οικονομικούς λόγους. Το αυτοκίνητο, σε συνδυασμό με την ανακάλυψη μεταπολεμικά του ψυγείου και στη συνέχεια της κατάψυξης, ευνοεί τις αγορές σε τεράστια εμπορικά κέντρα που κατασκευάζονται περιμετρικά της πόλης, όπου η αξία γης είναι χαμηλή, ώστε να δημιουργηθούν επαρκείς χώροι στάθμευσης. Υπεραγορές, κέντρα κατανάλωσης και ψυχαγωγίας, χωροθετούνται στα προάστια, διασκορπισμένα στην έκταση της πόλης. Μεταξύ 1960 και 1970 πάνω από 8000 νέα εμπορικά κέντρα άνοιξαν στις ΗΠΑ, πολλές φορές ονομάζονταν “εμπορικά χωριά” (Rybczynski 1995: 202, 203). Αυτοί οι χώροι θα γίνουν οι νέοι κοινωνικοί χώροι της πόλης, που συγκεντρώνουν τον πληθυσμό για ψυχαγωγία και κατανάλωση. Οι κοινωνικοί χώροι απομακρύνθηκαν με αυτόν τον τρόπο από τη γειτονιά. Οι τοπικές αγορές δεν ήταν ανταγωνιστικές. Όμως τα τοπικά καταστήματα της γειτονιάς δημιουργούσαν μία αίσθηση ενότητας και κοινότητας στους κατοίκους, ήταν τα δικά τους καταστήματα, αισθάνονταν οικεία, ήταν μία καθημερινή κοινωνική συναναστροφή, συστατικό στοιχείο της γειτονιάς (Allen 1999: 174).

Εξαιτίας της αδυναμίας να διανύουν καθημερινά πολλά χιλιόμετρα, οι κάτοικοι πραγματοποιούσαν πλήθος δραστηριοτήτων στα όρια της γειτονιάς. Η γειτονιά υπήρχε εξαιτίας της έλλειψης αυτοκινήτου. Είναι χαρακτηριστικό ότι σήμερα η γειτονιά υπάρχει μόνο για τα παιδιά μέχρι να ενηλικιωθούν. Η απομάκρυνση εμπορικών δραστηριοτήτων και η περιβαλλοντική υποβάθμιση των γειτονιών που προκάλεσε το αυτοκίνητο απομάκρυνε τους κατοίκους αρχικά από το δρόμο. Ο δρόμος της γειτονιάς, άλλοτε αφιερωμένος στο παιχνίδι των παιδιών και στη συνάντηση των μεγάλων μετατράπηκε σε ανασφαλή χώρο. «Ο μεγάλος όγκος

κυκλοφορίας αποθαρρύνει τον κόσμο να περπατά και να αφήνει τα παιδιά του να παίζουν στους δρόμους, συμβάλλοντας έτσι στη βαθμιαία αποδυνάμωση της έννοιας της γειτονιάς και της τοπικής κοινότητας» (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 16). Ο δημόσιος χώρος είναι αυτός που δίνει αρχιτεκτονικά τα κτίσματα και δίνει τις καθημερινές παραστάσεις στους κατοίκους. Απώλεια της ανθρώπινης παρουσίας στο δρόμο συνεπάγεται **απώλεια τοπικής ταυτότητας** για παιδιά και ενήλικες (Βλαστός 1992).

Οι δυνατότητες κινητικότητας που προσέφερε το αυτοκίνητο σε συνδυασμό με τη διεύρυνση του ωραρίου απασχόλησης απομάκρυνε τους κατοίκους των πόλεων και από τα σπίτια τους. Πλέον εργάζονται και οι γυναίκες. Τα σαββατοκύριακα το αυτοκίνητο δίνει τη δυνατότητα για έξοδο από τις υποβαθμισμένες περιβαλλοντικά εξαιτίας του περιοχές κατοικίας. Η συστηματική απουσία και τα σαββατοκύριακα ουσιαστικά περιόρισε την παραμονή των ενήλικων στις περιοχές κατοικίας μόνο για ύπνο. Τα προάστια-υπνωτήρια δεν προκλήθηκαν μόνο από τις λανθασμένες επιλογές των πολεοδόμων, αλλά είναι μία σύγχρονη κοινωνική πραγματικότητα εξαιτίας του τρόπου ζωής στις μεγαλουπόλεις.

Ο ιδιωτικός τρόπος μετακίνησης δεν δίνει τη δυνατότητα να βλέπονται οι γείτονες ούτε κατά τη διάρκεια της μετακίνησης. Έχουν διαφορετικούς προορισμούς στην έκταση της πόλης, χρησιμοποιεί ο καθένας το δικό του μέσο, σπάνια συναντώνται, τις περισσότερες φορές δε γνωρίζονται.

Αν ισχύει ότι «οι γειτονιές είναι το ζωτικό αίμα κάθε πόλης» και δείκτης της υγείας της περισσότερο ακόμη και από την ποιότητα του κέντρου της (Rybczynski 1995: 227) είναι φανερό ότι οι πόλεις του αυτοκινήτου δεν είναι υγιείς, έχουν χάσει σε σημαντικό βαθμό την κοινωνική τους λειτουργία. Ο Mumford (1961: 512) περιγράφει αυτή την κοινωνική πτώση της πόλης: «Το αναγκαίο καθημερινό κουτσομπολιό δεν γίνεται από ανθρώπους που συναντιούνται πρόσωπο με πρόσωπο σε διασταυρώσεις, στο βραδινό, στην αγορά, αλλά από μια ντουζίνα δημοσιογράφους... Η γυναίκα στην πόλη, που πριν από μισό αιώνα ήξερε το χασάπη, το κομμωτή και τους άλλους τοπικούς εμπόρους, τις ιστορίες και τα βιογραφικά τους μέσω μιας καθημερινής ανταλλαγής, τώρα μόνο μια φορά την εβδομάδα θα πάει στο απρόσωπο *super-market*, όπου μόνο κατά τύχη θα συναντήσει κάποιο γνωστό. Είναι περιτριγυρισμένη με ηλεκτρικούς και ηλεκτρονικούς φίλους που παίρνουν τη θέση του αίματος και της σάρκας... Η ζωή ξοδεύεται όλο και περισσότερο σε ένα σκοτεινό κλουβί μπροστά από την τηλεόραση ή στο αυτοκίνητο [...] Εδώ βρίσκουμε το “μοναχικό πλήθος”». Η πολύχρωμη και πολυλειτουργική ιστορική πόλη μετατρέπεται σταδιακά σε «ένα άχρωμο πεδίο αέναων μετακινήσεων αδιάφορων ταξιδιωτών» (Βλαστός & Πολύζος 1999: 98).

- **Κατασκευή μεγάλων οδικών αξόνων για τις ανάγκες κυκλοφορίας με ΙΧ.**

Οι αρτηρίες υψηλών ταχυτήτων, που δημιουργήθηκαν για να καλύψουν την τεράστια ζήτηση για μετακίνηση με ΙΧ, που δημιούργησε η μορφή της πόλης, έκοψαν τα προάστια σε μεγάλα τετράγωνα προκαλώντας χάος στην αστική μορφή, δημιουργώντας φυσικά σύνορα μεταξύ γειτονιών και αποκόβοντας τις πόλεις από το υγρό στοιχείο. Οι δρόμοι όχι μόνο δεν εξυπηρετούν την κοινωνική λειτουργία που είχαν ανέκαθεν, αλλά αντίθετα σήμερα **κατακερματίζουν τον αστικό χώρο**. Η προσπέλασή τους από τους πεζούς απαγορεύεται ή είναι ανασφαλής. Οι απέναντι

πλευρές ενός δρόμου είναι απομακρυσμένες, παρ' όλο που γεωγραφικά είναι κοντά. Η τεχνολογική πρόοδος στη μετακίνηση ικανοποίησε την ανθρώπινη ανάγκη της ταχύτητας και έφερε απομακρυσμένες περιοχές κοντύτερα: Ως παρενέργεια όμως απομακρύνθηκαν μεταξύ τους κοντινές περιοχές. Στην πραγματικότητα άλλαξε η κλίμακα της πόλης και μετατράπηκε από πόλη των ανθρώπων σε πόλη των μηχανών.

Μία επιπλέον παρενέργεια των αστικών αυτοκινητόδρομων ήταν η επιτάχυνση της **παρακμής του κέντρου** των πόλεων με δύο τρόπους. Αφενός προσέφεραν εύκολη πρόσβαση στα προάστια από το κέντρο, αφετέρου διέλυσαν τα κέντρα των πόλεων, δημιουργώντας γύρω από τους κυκλοφοριακούς άξονες νεκρές ανασφαλείς περιοχές. Οι αρτηρίες αυτές κατασκευάστηκαν συνήθως πάνω σε υποβαθμισμένες περιοχές των κέντρων, οι οποίες κατεδαφίστηκαν. Το κόστος της κατεδάφισης υποβαθμισμένων συνοικιών ήταν μεγάλο, πολλοί άνθρωποι εκτοπίστηκαν στο όνομα του εκμοντερνισμού.

- **Τυποποίηση**

Η τοπογραφία και μορφολογία της περιοχής αγνοείται, παντού εφαρμόζεται το ίδιο ομοιόμορφο και ισοπεδωτικό τοπίο, με συντριπτικά κυρίαρχο το ιπποδάμειο σύστημα, που εφαρμόστηκε σε όλα τα ανάγλυφα (ό.π.: 96). Οι πολεοδόμοι είχαν απομακρυνθεί από το φυσικό σχεδιασμό, από την αισθητική απόλαυση της πόλης. Οι κάτοικοι απομακρύνονται από το φυσικό τοπίο και την ιστορία της πόλης, αποξενώνονται. Η μαθηματικοποίηση της πολεοδομικής σκέψης έχει καθοριστική επίδραση στη μορφή των πόλεων. Η ιεραρχία κέντρου και περιφέρειας έχει αντικατασταθεί για την πόλη του αυτοκινήτου από κάτι άμορφο και διασπαρμένο (Rybczynski 1995: 232). Μία **πόλη χωρίς σημεία αναφοράς**, αφού τίποτα δεν αντικατέστησε τα σύμβολα, το στυλ, τα μνημεία, τους ιδιαίτερους και διαφοροποιημένους χώρους της παραδοσιακής πόλης (Lefebvre 1977: 99). Είναι χαρακτηριστικό ότι στις ΗΠΑ ο παραδοσιακός πυρήνας μιας μητροπολιτικής περιοχής δεν αποτελεί κέντρο ισχυρότερο από τα περιφερειακά. Για παράδειγμα η μητροπολιτική περιοχή του Αγίου Φραγκίσκου συμπεριλαμβάνει το San Jose που στην πραγματικότητα είναι πιο δημοφιλής προορισμός (Rybczynski 1995: 225). *«Σύμφωνα με τους πολέμιούς τους δεν πρόκειται καν για πόλεις. Όντως δεν είναι αν κάποιος θεωρήσει ότι οι πραγματικές πόλεις έχουν καθεδρικούς ναούς και υπαίθριες πλατείες και όχι χώρους στάθμευσης και κλειστά εμπορικά κέντρα: ότι έχουν καφετέριες στα πεζοδρόμια και όχι drive-through Pizza Hut, ότι έχουν σινεμά και όχι πολυσινεμά: ότι οι πραγματικές πόλεις είναι όμορφες, οργανωμένες και υψηλής ποιότητας, παρά ατέρμονες, ακατάστατες και εμπορικές»* (ό.π.: 32).

- **Υποβάθμιση εργατικών περιοχών, εγκληματικότητα**

Οι οργανωμένες πυκνές περιοχές εργατικής κατοικίας, που φτιάχτηκαν στην Ευρώπη και στις ΗΠΑ μεταπολεμικά, οικοδομήθηκαν χωρίς την παραδοσιακή οδική διάταξη και σύμφωνα με τις αρχές της χάρτας των Αθηνών. Τα κτίρια έπαψαν να σχηματίζουν δρόμους, αλλά στεκόντουσαν μόνα στο χώρο, ώστε να είναι “ευήλια” και “ευάρεα” με ελεύθερους χώρους γύρω τους για τις ανάγκες στάθμευσης. Οι οδηγοί διαχωρίστηκαν από τους πεζούς, δηλαδή το πεζοδρόμιο αντικαταστάθηκε από τους πεζοδρόμους και τις υπόγειες ή υπέργειες διαβάσεις. Το αυτοκίνητο είχε με αυτόν τον τρόπο το δικό του δίκτυο, χωρίς ανθρώπινη παρουσία και οι πεζοί το δικό τους.

Επιπλέον «ολόκληρη η διακριτή (εμφανής) πραγματικότητα της πόλης εξαφανίστηκε: δρόμοι, πλατείες, μνημεία, τόποι συνάντησης. Δεν υπήρξε τίποτε, μέχρι και το καφενείο (το *bistrot*) για να μην προκαλέσει την περιφρόνηση των θιασωτών των “συγκροτημάτων” (Lefebvre 1977: 34).

Οι περιοχές αυτές μετεγκατάστασης των εργαζομένων στα προάστια των πόλεων γρήγορα υποβαθμίζονται πολύ περισσότερο από τις αρχικές κατοικίες στις περιοχές γύρω από το κέντρο και μετατρέπονται σε **γκέτο**. Η ποιότητα ζωής υποβαθμίζεται από τη χωροθέτησή τους στην περιφέρεια των πόλεων, η οποία αναγκάζει τους κατοίκους σε μεγάλες κουραστικές μετακινήσεις για την εκπλήρωση των βασικών αναγκών μετακίνησης και απαιτεί την ιδιοκτησία ΙΧ. Επιπλέον η ανύπαρκτη κοινωνική ζωή, η ανεργία, η πλημμελής διαχείριση, η καταστροφή του παραδοσιακού τρόπου ζωής στα σύγχρονα κτίρια, δημιουργούν τεράστια προβλήματα ασφάλειας στις περιοχές αυτές. Οι κάτοικοί τους αρχίζουν και τα εγκαταλείπουν²⁸. Στο Σικάγο το 1969 οι εργατικές κατοικίες ήταν κατά 99 % κατοικημένες από μαύρους, δημιουργώντας το μεγαλύτερο γκέτο στην πόλη. Οι κάτοικοί τους ζούσαν σε ένα εφιαλτικό κόσμο. Το 41 % είχε αντιμετωπίσει κλοπή, το 35 % τραυματισμό, το 20 % σοβαρή σωματική κάκωση. Η μοντέρνα διάταξη των ανοιχτών χώρων προς όφελος των ΙΧ είναι προβληματική για τους πεζούς. Είναι ξέφραγοι στον αέρα και λιγότερο ασφαλείς από τους παραδοσιακούς δρόμους που επιβλέπονται από τις ιδιωτικές οικίες. Παρόμοια φαινόμενα υποβάθμισης των εργατικών κατοικιών εμφανίστηκαν και σε ευρωπαϊκές πόλεις, όπως το Άμστερνταμ, το Βερολίνο και το Λονδίνο (Hall 1996: 383, 384, 405). Ακριβώς αυτός ο οικονομικός, κοινωνικός και πολιτιστικός διαχωρισμός, η απομόνωση, των κατοίκων των περιχώρων είναι που έκανε τον Lefebvre (1977: 310) να μιλήσει για το “δικαίωμα στην πόλη”. Τα φαινόμενα αυτά δεν παρατηρήθηκαν μόνο σε περιοχές οργανωμένης εργατικής κατοικίας. Οφείλονται πρωτίστως σε οικονομικά αίτια, όπως η πτώση της βιομηχανικής δραστηριότητας και η συγκέντρωση των μεσαίων στρωμάτων σε ιδιαίτερες περιοχές στην πόλη, που οδήγησαν σε κοινωνικές ανισότητες και κοινωνικό διαχωρισμό στο εσωτερικό των πόλεων (Rybczynski 1995: 227).

- **Δημιουργία κοινωνικής ανισότητας στην κινητικότητα**

Η σύγχρονη πόλη είναι σχεδιασμένη σε μεγάλο βαθμό για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του ιδιωτικού αυτοκινήτου και των χρηστών του. Οι νέες συλλογικές επενδύσεις στην πόλη πραγματοποιούνται γύρω από τους καινούριους οδικούς άξονες, ώστε να είναι προσβάσιμα στους κατόχους ΙΧ των υψηλών εισοδημάτων²⁹. Τα παραδείγματα πολλά: Νέοι χώροι αναψυχής, κατανάλωσης, υπηρεσιών και εμπορίου κατά μήκος των μεγάλων αξόνων, κυρίως σε αυτούς που οδηγούν από το κέντρο στα προάστια των ανώτερων κοινωνικών στρωμάτων. Είναι εντυπωσιακοί και σχεδιασμένοι κυρίως για τους κατόχους ΙΧ. Οι καινούριοι δημόσιοι χώροι της πόλης χάνουν την παραδοσιακή πολυμορφία που είχαν το ιστορικό κέντρο, οι πεζόδρομοι και η παραδοσιακή αγορά (Μπαρμπόπουλος 2002: 177). Δημιουργείται με αυτόν τον

²⁸ Εργατικές κατοικίες είχαν φτιαχτεί στα προάστια και παλαιότερα. Μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων πάνω από ένα εκατομμύριο εργατικές κατοικίες από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις της Μεγάλης Βρετανίας κτίζονται στη μορφή μεζονέτων με κήπο σε δορυφορικές περιοχές στην περιφέρεια της πόλης. Η ανύπαρκτη κοινωνική ζωή και η εξάρτησή τους από πολεοδομικά κέντρα που απείχαν μέχρι και 75 λεπτά προκάλεσαν την εγκατάλειψη και αυτών των κατοικιών. Πάνω από 10 000 κάτοικοι εγκατέλειψαν το Becontree, μία τέτοια περιοχή εργατών, σε διάστημα ενός χρόνου (Hall 1996: 68-75).

²⁹ Π.χ. για την περίπτωση της δημιουργίας κοινωνικού εξοπλισμού στην Αθήνα βλ. (Οικονόμου 1992).

τρόπο μία νέα “πόλη του αυτοκινήτου”, που εντείνει τον κοινωνικό διαχωρισμό στην κινητικότητα.

Η πόλη του αυτοκινήτου δεν είναι εύκολα προσβάσιμη από τις ομάδες πληθυσμού που δεν έχουν ΙΧ (ηλικιωμένοι, έφηβοι, ΑΜΕΑ, φτωχοί). Στην Ευρώπη 100 εκ. περίπου άτομα είναι τρίτης ηλικίας, 80 εκ. έχουν κινητικές δυσκολίες και τα μισά από αυτά σοβαρές αναπηρίες. Το 50 % των ηλικιωμένων δεν έχει πρόσβαση σε ιδιωτικό αυτοκίνητο, όπως και γενικότερα το 40 % του πληθυσμού (Βλαστός 2003: 18). Η μειωμένη κινητικότητα των νοικοκυριών που δεν έχουν ιδιωτικό αυτοκίνητο είναι σοβαρό κοινωνικό πρόβλημα με πολιτικές και πολιτιστικές προεκτάσεις.

- **Απώλεια της κοινωνικής σημασίας του κέντρου της πόλης**

Το ιστορικό κέντρο αποτελεί ένα κατοικημένο σκηνικό που διαθέτει την ιδιότητα που λείπει από τη σύγχρονη πόλη, συνδέει τον πληθυσμό με τον οικιστικό χώρο και το περιβάλλον, είναι αναφορά συλλογικής ταυτότητας (Benevolo 1993). Ο παραδοσιακός μεσαιωνικός (κοινωνικός) πυρήνας των ευρωπαϊκών πόλεων διαβάλλεται και αυτός από την προσπάθεια “εκσυγχρονισμού”. Η συνεχής άνοδος στις τιμές των ακινήτων οδηγεί στην εκμετάλλευση κάθε σπιθαμής γης, στην καταστροφή των παραδοσιακών κέντρων και στην “ανάπτυξη” τους σύμφωνα με τις μοντέρνες αρχές. Η κερδοσκοπική πίεση οδηγεί τους κατοίκους τους να τα εγκαταλείπουν και να γιγαντώνουν την ύπαιθρο. Ο Hobsbawm (1994) ονομάζει τη δεκαετία του '60 την πιο καταστροφική στην ιστορία της ανάπτυξης των αστικών κέντρων. Ωστόσο ένα σημαντικό μέρος τους αντιστάθηκε στην ισοπέδωση. Χάρη στην τουριστική και ψυχαγωγική του σημασία έγινε προϊόν κατανάλωσης υψηλής ποιότητας για τους κατοίκους των πόλεων και τους ξένους. Εξαιτίας της μεγάλης οικονομικής του σημασίας το κέντρο των ευρωπαϊκών πόλεων επέζησε μερικώς (Lefebvre 1977: 23). Τα χαρακτηριστικά των ευρωπαϊκών πόλεων στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον σήμερα είναι ότι επανακτούν την τοπικότητα. Μόνο όμως για τις μεσαίου μεγέθους πόλεις αποτελεί σημείο καθημερινής συνάντησης των κατοίκων τους, σημείο κοινής αναφοράς. Στις μητροπολιτικές περιοχές οι τεράστιες αποστάσεις και η τεράστια συγκέντρωση πληθυσμού δεν ευνοούν τον κοινωνικό χαρακτήρα του κέντρου, διατηρείται μόνο η οικονομική σημασία του.

2.2.4 Η περιχαράκωση των κατοίκων, η (α)πολιτική διάσταση της πόλης του αυτοκινήτου

Οι κοινωνικές και ψυχολογικές επιπτώσεις της απώλειας της αίσθησης της κοινότητας στην σύγχρονη πόλη, όπως διαμορφώθηκε από την κυριαρχία του ΙΧ, είναι μεγάλες. Η έλλειψη σύνδεσης με τους γύρω ανθρώπους ενισχύει την **αίσθηση απομόνωσης**³⁰.

Σύμφωνα με τον Dewey (1927: 25) ό,τι ένα άτομο πιστεύει, ελπίζει και σκοπεύει είναι το αποτέλεσμα συλλογικοποίησης και διαβούλευσης³¹. Η απομόνωση οδηγεί

³⁰ Βλ. (Allen 1999: 11) και (Βλαστός & Πολύζος 1999: 94).

³¹ Ο Mead αναλύει την διαδικασία ατομικοποίησης που προέρχεται από την κοινωνικοποίηση. Ένα παιδί μπορεί μόνο τότε να πάρει θέση για κάτι που αφορά τον κοινωνικό κόσμο, όταν ξέρει πώς παίρνουμε μία συμβατή με τα πρότυπα θέση και προσανατολίζει τη δράση του σε συμβατούς με τα

τους ανθρώπους να μην διαβουλεύονται και να μην συλλογικοποιούνται, να χάνουν το ενδιαφέρον τους σε ιδέες και οράματα, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής τους. Οχυρώνονται πίσω από λαμαρίνες και αποφεύγουν οποιαδήποτε επαφή με τους υπόλοιπους, αγνοούν την πόλη τους και δεν ενδιαφέρονται γι' αυτή. Αυτή η απώλεια της ταυτότητας του κατοίκου γίνεται **απώλεια πολιτικής συνείδησης**, που τελικά υποσκάπτει τα θεμέλια των δημοκρατικών κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προκαλούν την ανησυχία τους (Vlastos & Birbili 1997).

Ο Dewey είχε από το 1927 εντοπίσει ότι η εισβολή και σταδιακή καταστροφή των τοπικών συλλογικοτήτων, της επικοινωνίας πρόσωπο με πρόσωπο, ήταν η άμεση πηγή της αστάθειας και **αδιαφορίας** που χαρακτήριζε (ήδη) την αμερικάνικη κοινωνία. «*Η δημοκρατία πρέπει να ξεκινήσει από το σπίτι της, που δεν είναι άλλο από την κοινότητα της γειτονιάς*» (Dewey 1927: 211). Η απώλεια της κοινωνικής λειτουργίας της γειτονιάς είναι λοιπόν ένα πρόβλημα σοβαρότατο, ένα πρόβλημα που αγγίζει τα θεμέλια της δημοκρατίας. Υπεύθυνη πολιτική στάση σημαίνει να σε αφορά ο τόπος. Η παρακμή του κατοικείν συμπαρασύρει τη σχέση του κατοίκου με την πόλη του (Βλαστός 1997β). Το άμορφο, άχρωμο, επαναλαμβανόμενο τοπίο δεν εμπνέει στους κατοίκους των σύγχρονων πόλεων την αίσθηση ότι είναι μέλη μιας ιδιαίτερης πόλης, ενός ξεχωριστού κοινωνικού σχηματισμού. Οι κάτοικοι απομακρύνθηκαν από το φυσικό τοπίο και ταυτόχρονα από την ιστορία της πόλης τους, από τους συμβολισμούς που τους έκαναν παλαιότερα να νιώθουν μέλη ενός τοπικού συνόλου (Βλαστός 1997γ). Παράλληλα η μεγάλη κλίμακα της αστικής ανάπτυξης περιορίζει την ικανότητα του ατόμου για συμμετοχή, διότι το άτομο αδυνατεί να γνωρίσει το σύνολο του αστικού χώρου, κυρίως όμως αδυνατεί να παρακολουθήσει την εξέλιξή του (Βλαστός & Πολύζος 1999: 94).

Η μορφή της πόλης επέδρασε τόσο αποφασιστικά στην πολιτική λειτουργία της, που οδήγησε μερικούς πολεοδόμους να εκλάβουν τη μοντέρνα θεωρία σχεδιασμού ως ένα σχέδιο κυριαρχίας της οικονομικής και πολιτικής εξουσίας στους πολίτες. «*Οι κυρίαρχες τάξεις χρησιμοποιούν σήμερα το χώρο σαν όργανο, Όργανο με διάφορους σκοπούς: Να διασκορπίσει την εργατική τάξη, να τη μοιράσει σε καθορισμένους τόπους, να οργανώσει τις διάφορες ροές, υποτάσσοντάς τις σε θεσμικούς κανόνες – να υποτάξει επομένως το χώρο στην εξουσία – να ελέγξει το χώρο και να διοικήσει τεχνοκρατικά ολόκληρη την κοινωνία, διατηρώντας τις καπιταλιστικές παραγωγικές σχέσεις [...]* Ο στεγανός διαχωρισμός λειτουργεί απαγορευτικά για τη διαμαρτυρία, την αμφισβήτηση, τη δράση, διασκορπίζοντας αυτούς που θα μπορούσαν να διαμαρτυρηθούν, να αμφισβητήσουν, να δράσουν» (Lefebvre 1977: 320, 151). Και ο Mumford (1961: 512, 513) βλέπει τη σύγχρονη μητρόπολη ως ένα σύστημα εγκλωβισμού και πολιτικής αδρανοποίησης των πολιτών: «*Η ξεπερασμένη μέθοδος της αρχαιότητας ήταν να κρατάς τους ανθρώπους πίσω από τοίχους και να τους φυλάς με φρουρούς. Η σύγχρονη μέθοδος είναι να απομακρύνεις τους ανθρώπους σε μία τεράστια αστική έκταση, να αποφεύγεις την επαφή τους πρόσωπο με πρόσωπο και να ελέγχεις τη ροή πληροφοριών και γνώσης [...]* Τα μάτια μας φεύγουν από την άθλια καθημερινότητά μας στις μεγαλουπόλεις από επαγγελματίες που δημιουργούν ψευδαισθήσεις [...] Τα μέσα ενημέρωσης δίνουν το στίγμα της αυθεντικότητας, της υπεροχής και της αξίας στο στυλ της ζωής που πηγάζει από τις μεγαλουπόλεις. Τελικός στόχος ένας ενιαίος, ομογενοποιημένος, τελείως τυποποιημένος πληθυσμός, κομμένος

πρότυπα ισχυρισμούς. Το “εγώ” είναι ταυτόχρονα μηχανή και φρένο μιας ατομικοποίησης, η οποία μπορεί να σχηματιστεί μόνο μέσω της κοινωνικοποίησης (Habermas 1981β: 66).

και ραμμένοι στο μητροπολιτικό πρότυπο και να καταναλώνει αυτά που του προσφέρουν οι έχοντες και κατέχοντες [...]. Η προαστιοποίηση έγινε το όπλο ενός νέου είδους απολυταρχίας, αθόρυβης, αλλά αποτελεσματικής»³².

Σήμερα υπάρχουν στοιχεία μιας τέτοιας **παθητικοποίησης των κατοίκων** των μητροπόλεων. Υπάρχουν ενδείξεις ότι οι περισσότεροι δυτικοευρωπαϊκοί **δημοκρατικοί θεσμοί χάνουν την αξιοπιστία τους**. Ως δείκτες για παράδειγμα μπορούν να χρησιμοποιηθούν η πτώση του ποσοστού συμμετοχής στις εκλογές στα κράτη αυτά³³ και η έλλειψη εμπιστοσύνης, εκφρασμένη από πολλούς πολίτες σε δημοσκοπήσεις όταν καλούνται να αξιολογήσουν τους δημοκρατικούς θεσμούς (Font 1998: 3). Το παραδοσιακό σύστημα διακυβέρνησης, αποτελούμενο από κόμματα και πολιτικούς εκπροσώπους, αδυνατεί να ενεργοποιήσει τους πολίτες. Με τη διαδικασία των αντιπροσώπων εθεωρείτο ότι οι πολίτες θα επέλεγαν πρόσωπα γνωστά για την υψηλή τους ικανότητα. Και αυτά με τη σειρά τους θα διαβουλευόνταν για να εκλέξουν κάποιον γνωστό για το δημόσιο πνεύμα του και τις γνώσεις του. Δεν φαντάζονταν ότι θα έρθει η εποχή που τα ονόματα των αντιπροσώπων θα ήταν άγνωστα στη μεγάλη μάζα των ψηφοφόρων (Dewey 1927: 111). Τα κόμματα στις χώρες με ισχυρή διοικητική παράδοση αποτελούν την ελίτ που κατέχει τη δύναμη των αποφάσεων, η οποία σταδιακά αποκόπτεται από τις κοινωνικές ανάγκες, όσο οι πολίτες δε συμμετέχουν στα κοινά. Αφετέρου δεν είναι πρόθυμη να μοιραστεί την πολιτική της εξουσία, γιατί κάτι τέτοιο θα μπορούσε να περιπλέξει τους στόχους της. Σε ένα πολιτικό κλίμα γενικευμένης παθητικοποίησης και απαξίωσης πολλές φορές κόμματα και πολιτικοί υποτάσσουν την πολιτική αρετή στις ατομικές ή κομματικές σκοπιμότητες, κυβερνούν με προοπτική τις επόμενες εκλογές και όχι τις επόμενες γενεές (Παρούσης 2005: 34)³⁴. Ένα από τα πιο σοβαρά προβλήματα στη λειτουργία των σύγχρονων πολιτικών συστημάτων, που κυρίως προκαλεί την αποστροφή των πολιτών προς την πολιτική, είναι η **διαφθορά**, που οφείλεται στην επιθετική διείσδυση της αγοράς μέσα στο κράτος (Δεκλερής 2005: 84). «Η ιστορία δείχνει πόσο δύσκολο είναι για τους ανθρώπους να έχουν συνεχώς στο μυαλό τους το αντικείμενο για το οποίο τους έχουν εκλέξει και τους έχουν δώσει εξουσία. Δείχνει την ευκολία με την οποία ασκούν την πάνοπλη εξουσία τους για να προωθήσουν ιδιωτικά ή ταξικά ενδιαφέροντα» (Dewey 1927: 81). Το πρόβλημα της δημοκρατίας κατά τον Dewey είναι ότι κάθε πολιτικός ή δημόσιος υπάλληλος είναι εκπρόσωπος του κοινού συμφέροντος. Παράλληλα όμως είναι ένας άνθρωπος, που θέλει να ικανοποιήσει το προσωπικό του συμφέρον. Αυτό ισχύει και για τον κάθε πολίτη χωριστά: «Το “κοινό” είναι ένα συλλογικό όνομα για μια πλειάδα ανθρώπων, οι οποίοι ψηφίζουν. Ως πολίτης-ψηφοφόρος κάθε ένας από τους ανθρώπους αυτούς είναι, ωστόσο αξιωματούχος του κοινού. Εκφράζει τη θέλησή του ως εκπρόσωπος του κοινού συμφέροντος, όπως κάνει ένας αξιωματούχος. Η ψήφος του μπορεί να εκφράζει την ελπίδα του να κερδίσει σε ιδιωτικές υποθέσεις μέσω της εκλογής κάποιου προσώπου ή τη αναθεώρηση κάποιου προτεινόμενου νόμου. Με άλλα λόγια μπορεί να αποτύχει στην προσπάθειά του να εκπροσωπήσει το ενδιαφέρον που του έχουν εμπιστευθεί. Σε αυτή

³² Πρβλ. και Σαρηγιάννη (1988), ο οποίος περιγράφει το ΙΧ ως τον αγαπημένο του καπιταλισμού:

Προωθεί την ατομική ζωή και πρωτοβουλία, απομονώνει τους πολίτες και ευνοεί τα πρότυπα συμπεριφοράς που προβάλλονται από τα μέσα ενημέρωσης που έχουν πρόσβαση στο αυτοκίνητο μέσο του ραδιοφώνου. Η προσωπική μας άνεση είναι ψευδαίσθηση ότι η κοινωνία μας είναι όπως θα έπρεπε, αντίθετα με τα μέσα μαζικής μεταφοράς στα οποία η επαφή με τους ανθρώπους είναι άμεση.

³³ Σήμερα στις ΗΠΑ για παράδειγμα ψηφίζουν λιγότεροι από τους μισούς κατοίκους (Herman 1999).

³⁴ Κατά το Δεκλερή (2005: 73) τα κόμματα στο σύγχρονο “αγοραίο” κράτος, όπως το ονομάζει, έχουν εκφυλιστεί σε νομιμοποιημένες φατρίες που ανταγωνίζονται μεταξύ τους για τη νομή της εξουσίας.

την περίπτωση δε διαφέρει από τους δημόσιους αξιωματούχους που επίσης λέγεται ότι προδίδουν το ενδιαφέρον που υπηρετούν αντί να το εκπροσωπούν πιστά. Με άλλα λόγια κάθε αξιωματούχος του κοινού (συμφέροντος) είτε το εκπροσωπεί ως ψηφοφόρος είτε ως αξιωματούχος έχει διπλή ιδιότητα. Από το γεγονός αυτό πηγάζουν τα πιο σοβαρά προβλήματα της διακυβέρνησης» (ό.π.: 75).

Εκτός από αυτό το δομικό πρόβλημα της αντιπροσωπευτικής δημοκρατίας, ο κοινοβουλευτισμός αποδυναμώθηκε τα τελευταία χρόνια σύμφωνα με πολιτικούς επιστήμονες και από το οικονομικό φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης³⁵. Μετά την πτώση του κομμουνισμού στα τέλη της δεκαετίας του '80, κυριαρχούν στον οικονομικό χώρο οι νεοφιλελεύθερες ιδέες, δηλαδή της κίνησης του κεφαλαίου χωρίς σύνορα, της άρσης των προστατευτικών διατάξεων για τους εργαζόμενους, που ίσχυαν στα εθνικά κράτη, της μεγαλύτερης κινητικότητας και συγκέντρωσης κεφαλαίου, μιας διαδικασίας που ονομάστηκε **παγκοσμιοποίηση “της αγοράς”**. Οι ιδέες αυτές βρήκαν πολιτική απήχηση και επηρεάζουν τις πολιτικές αποφάσεις σχεδόν σε όλο τον κόσμο. Σταδιακά τα κράτη αποδέχονται ρυθμίσεις που ευνοούν τη φιλελεύθερη αγορά και αποδυναμώνουν την εργατική νομοθεσία. Ο Herman (1999) υποστηρίζει ότι η διαδικασία αυτή προωθήθηκε κυρίως από μεγάλες οικονομικές δυνάμεις προς εξυπηρέτηση των συμφερόντων τους. Χάρη στις οικονομικές σχέσεις που είχαν με μέσα μαζικής ενημέρωσης, χρηματοδοτώντας άλλοτε πολιτικούς και οικονομικούς επιστήμονες κατάφεραν και έστησαν έναν ιδεολογικό μηχανισμό που βοήθησε στην αποδοχή αυτή³⁶. Συνέπειες της ελεύθερης κίνησης του κεφαλαίου, όπως οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αλόγιστης οικονομικής μεγέθυνσης, οι συλλογικές και κοινωνικές αξίες που θίγονται και η οικονομική ανασφάλεια, αποσιωπήθηκαν. Ο Flyvberg αναφέρει: *«Είναι η (πολιτική και οικονομική) εξουσία που καθορίζει τι μετράει σα γνώση. Η εξουσία ευνοεί τη γνώση εκείνη, που εξυπηρετεί τους σκοπούς της, ενώ αγνοεί ή αποκρύπτει τη γνώση που δεν το κάνει. Με τον τρόπο αυτό η εξουσία δεν ορίζει απλά μία πραγματικότητα, αλλά καθορίζει την οικονομική και φυσική πραγματικότητα»* (Pløger, 2001: 227).

Οι αρχές της παγκοσμιοποίησης έρχονται σε αντίθεση με τον κρατικό παρεμβατισμό που δημιούργησε το κράτος πρόνοιας μεταπολεμικά στα περισσότερα δυτικά κράτη. **Εξασθένησε παράλληλα τη δημοκρατία** για τους παρακάτω λόγους (Herman 1999):

- Το κεφάλαιο δημιουργεί θέσεις εργασίας. Εφόσον μπορεί να μετακινηθεί οπουδήποτε στον κόσμο δημιουργεί ανεργία από τις περιοχές που φεύγει και θέσεις εργασίας στις περιοχές όπου επενδύεται. Μετακινείται όμως στις περιοχές που οι απαιτήσεις των εργαζομένων είναι χαμηλές, ώστε να μεγιστοποιήσει το κέρδος του. Η παγκοσμιοποίηση τιμωρεί λοιπόν τη δραστηριοποίηση των εργαζομένων στο χώρο τους, αφού οι διεκδικήσεις τους μπορεί τελικά να προκαλέσουν το κλείσιμο της επιχείρησής τους και να τους οδηγήσουν στην ανεργία. **Η δημοκρατία τιμωρείται και εξασθενεί.**
- Επιπλέον χώρες που φορολογούν λιγότερο μπορούν ευκολότερα να προσελκύσουν κεφάλαιο. Τα κράτη μειώνουν τη φορολογία τους και χάνουν εισοδήματα με αποτέλεσμα να περιορίζονται οι παροχές που μπορούν να

³⁵ Πρβλ. (Χριστοφιλόπουλος 2002: 44, 487), ο οποίος χρησιμοποιεί τον όρο διεθνοποίηση.

³⁶ Πρβλ. και (Δεκλερής 2005: 46). Ο Lefebvre (1977: 42) είχε προβλέψει ότι η αυξανόμενη εμπορευματοποίηση και συγκέντρωση των μέσων και η αποδυνάμωση των μη εμπορικών επιρροών στους θεσμούς που ελέγχουν τη ροή των πληροφοριών θα μπορούσε να οδηγήσει σε *«μία τέλεια κυριαρχία, μία εκλεπτυσμένη εκμετάλλευση των ανθρώπων.»*

δώσουν. Η σφιχτή εισοδηματική πολιτική εξυπηρετεί και το στόχο του χαμηλού πληθωρισμού, επίσης απαραίτητο για την προσέλκυση κεφαλαίων, αφού δημιουργεί ένα οικονομικό περιβάλλον σταθερό και ασφαλές. Η πραγματικότητα αυτή οδηγεί τα κόμματα από όλο το πολιτικό φάσμα, χωρίς διαφοροποίηση, να παίρνουν **αποφάσεις που περιορίζουν τις παροχές** και μειώνουν τα εισοδήματα των ψηφοφόρων τους, με αποτέλεσμα να αποξενώνονται από τις ανάγκες των τελευταίων. *«Αυτό σημαίνει ότι η δημοκρατία δεν μπορεί να εξυπηρετήσει πια τις ανάγκες των πολιτών, οι εκλογές γίνονται ανούσιες και η δημοκρατία κενή περιεχομένου»* (ό.π.).

- Η ανάπτυξη της οικονομίας προϋποθέτει κατανάλωση. Τα καταναλωτικά πρότυπα, που προβάλλονται δημιουργούν τεχνητές ανάγκες και αποπροσανατολίζουν από το αίτημα μιας ανθρωπινότερης ζωής (Λυδάκη 1997: 96). Ο καταναλωτισμός παγιδεύει τους εργαζόμενους σε υψηλό κόστος ζωής, που απαιτεί **πολλές ώρες εργασίας**, χωρίς ελεύθερο χρόνο για ενασχόληση με τα κοινά. *«Η ειρωνεία είναι ότι με όλη τη δουλειά, προσπάθεια και τις θυσίες, πολλοί δεν έχουν το χρόνο ή την ενέργεια να απολαύσουν αυτά τα οποία θα μπορούσαν να αγοράσουν με τα χρήματα που βγάζουν.»* (Allen 1999: 48). Ο προσανατολισμός στα υλικά αγαθά επιπλέον οδηγεί σε **συντηρητική αντιμετώπιση της ζωής** και απαξίωση πρωτοβουλιών για αλλαγή. Ο Γερμανός ψυχολόγος Erich Fromm αναφέρει για την ταύτιση του πολίτη με την υλική ευμάρεια στο έργο του “Να Έχω ή να Είμαι”: *«Αν είμαι αυτό που έχω και αν αυτό που έχω χαθεί, τότε ποιος είμαι; ... Επειδή μπορεί να χάσω ότι έχω, συνεχώς ανησυχώ ότι θα χάσω ότι έχω. Φοβάμαι τους κλέφτες, τις οικονομικές αλλαγές... την αλλαγή, το άγνωστο»*. (ATLAS 2000: 25).
- Η **ανασφάλεια στην εργασία** δημιουργεί ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον και δεν ευνοεί τη συλλογικότητα. Ο άνθρωπος της πόλης είναι χωρίς δεσμούς, φοβισμένος και αδυνατεί να ασχοληθεί με υπερατομικά θέματα. Η ιδέα του κοινού καλού, η σύλληψη του δημοσίου συμφέροντος, η θέληση για προσφορά στο αστικό σκηνικό δεν περιλαμβάνονται στις προτεραιότητες των κατοίκων των πόλεων και αυτών που τους διοικούν³⁷. Τα άτομα οδηγούνται στην πολιτική απάθεια, στην συμμετοχική αδρανοποίηση και στην αδιαφορία για τα κοινά, αφού η συμμετοχή στις πολιτικές διαδικασίες δεν επιτρέπει στα άτομα την επιδίωξη των προσωπικών τους στόχων στον κοινωνικό χώρο, όπως απαιτεί ένα ανταγωνιστικό κοινωνικό σύστημα (Παρούσης 2005: 112).
- Ο προσανατολισμός της κρατικής δραστηριότητας στην οικονομική σταθερότητα και ανάπτυξη δίνει στην πολιτική έναν **προσανατολισμό τεχνικό και πολύπλοκο**, που δεν ενδείκνυται για πολιτική διαβούλευση (Habermas 1970: 51).
- Τα κράτη προσαρμόζονται στην παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και της πολιτικής και **εκχωρούν αρμοδιότητες σε υπερεθνικές οντότητες**, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση. Με τον τρόπο αυτό επιτείνεται το δημοκρατικό έλλειμμα, καθώς οι αποφάσεις παίρνονται ακόμη πιο μακριά από τους πολίτες (Παρούσης 2005: 128).

Ο Mumford (1961: 546) συνοψίζει: *«Η μητρόπολη έχει γίνει ένας συλλογικός μετασχηματιστής που κάνει το σύστημα να δουλεύει και δίνει σε αυτούς, που είναι στην πραγματικότητα τα θύματα, την ψευδαίσθηση της δύναμης και του πλούτου, ενός*

³⁷ Πρβλ. (Langevin Ph. in CITIES 1999: 158) και (Λυδάκη 1997: 96).

πλούτου που είναι τελικά εφήμερος και άχρωμος, ένας ελεύθερος χρόνος που είναι μονότονος... Τελικά βρίσκουν τους εαυτούς τους “ζένους και φοβισμένους” σε έναν κόσμο που ποτέ δεν έκαναν, ένα κόσμο όλο και περισσότερο ανελαστικό σε ανθρώπινες διαταγές, ακόμα πιο άδειο από ανθρώπινο νόημα». Ως αποτέλεσμα η πολιτική δεν ενδιαφέρει πια πολλούς. Το μέλλον της δημοκρατίας διαγράφεται αβέβαιο σε μία κοινωνία που τα ατομικά και συλλογικά οράματα είναι ετερογενή, και διασπασμένα (Παρούσης 2005: 107). Η κρίση της αντιπροσωπευτικής δημοκρατίας δεν είναι ούτε κρίση καθεστώτος τυπικής πολιτικής ισότητας, ούτε ελευθεριών, αλλά **κρίση αδελφότητας**. «Περιχαρακωμένες στις θέσεις τους και τις διεκδικήσεις τους οι κοινωνικές ομάδες ζουν πρώτιστα μια κρίση επικοινωνίας που εκφράζεται ως έλλειψη διάθεσης συνδιαλλαγής, ως κατασταλτική ή διεκδικητική βία, ως πολιτική προκατάληψη και μισαλλοδοξία, όταν δεν οδηγεί στον πολιτικό αναχωρητισμό και την αδιαφορία» (ό.π.: 147).

2.3 Συμπεράσματα

- Το αυτοκίνητο διαδόθηκε ταχύτατα στις πόλεις και η διάδοσή του θεωρήθηκε αδιαπραγμάτευτη. Ανταποκρίθηκε αρχικά στον ημι-αγροτικό τρόπο ζωής των Αμερικάνων και στην ανάπτυξη των προαστίων στις ΗΠΑ. Το μεταπολεμικό όραμα για ανθρωποκοινωνική άνθηση μέσω της διάδοσης των υλικών και τεχνολογικών αγαθών και οι οικονομικές συνθήκες ευνόησαν τη διάδοσή του ΙΧ και στην Ευρώπη, όπου όμως δεν υπήρχαν οι χωρικές προϋποθέσεις για την κίνησή του.
- Το αυτοκίνητο ανταποκρίθηκε σε ανθρώπινες ανάγκες, όπως στην ανάγκη της ελευθερίας και ανεξαρτησίας στη μετακίνηση, στην ανάγκη της ιδιωτικότητας, του παιχνιδιού, της επιβεβαίωσης.
- Το αυτοκίνητο απέτυχε να ικανοποιήσει τις ανάγκες αυτές. Η ανεξαρτησία που προσέφερε ήταν εξαρτημένη από τους φυσικούς πόρους του πλανήτη, η ελευθερία περιορίζεται σήμερα από την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την έλλειψη χώρων στάθμευσης, το παιχνίδι αποδεικνύεται θανατηφόρο ή συνεπάγεται ατυχήματα. Σήμερα το ΙΧ έχει μετατραπεί από σύμβολο ελευθερίας σε εξάρτηση.
- Οι πολεοδόμοι και οι συγκοινωνιολόγοι (οι “ειδικοί”) υποδέχτηκαν ενθουσιωδώς το αυτοκίνητο. Το θεώρησαν ως όχημα για μία καλύτερη ποιότητα ζωής και πρότειναν ακόμη και τη βίαιη μετατροπή των πόλεων στις χωρικές ανάγκες κίνησής του. Θεωρούσαν τη γνώση τους και τις απόψεις τους επιστημονικά τεκμηριωμένες και αδιαμφισβήτητες και ενοχλούνταν από τους πολιτικούς που δίσταζαν να τις εφαρμόσουν.
- Μέχρι το 1970 θεωρείται το κοινωνικό συμφέρον ενιαίο για το σύνολο της κοινωνίας και οι “ειδικοί” είναι αυτοί που το γνωρίζουν πέρα από προσωπικά κίνητρα σε συνδυασμό με τους πολιτικούς που εκπροσωπούν τους πολίτες. Ειδικότερα οι συγκοινωνιολόγοι μεταπολεμικά επηρεασμένοι από τις νέες δυνατότητες των ηλεκτρονικών υπολογιστών, μοντελοποιούν την κοινωνία θεωρώντας την ένα άθροισμα ατόμων, που έχουν σκοπό τη μεγιστοποίηση του κέρδους τους και προσπαθούν με τη μηχανιστική αυτή θεώρηση να εξυπηρετήσουν τη ζήτηση μεταφορών που δημιουργείται. Με τον τρόπο αυτό κατέληξαν να προτείνουν τη δημιουργία μιας μηχανιστικής πόλης, στην οποία δεν ενδιαφέρει η ποιότητα μετακίνησης, αλλά μόνο ο χρόνος.

- Όλες οι πολεοδομικές θεωρίες και τα μοντέλα που αναπτύχθηκαν από ειδικούς και πολιτικούς κατέρρευσαν κάτω από τα τεράστια προβλήματα που δημιουργήθηκαν εξαιτίας του γεγονότος ότι διερράγη η λεπτή ισορροπία πόλης, κοινωνίας, μεταφορών. Οι αποφάσεις για το δημόσιο χώρο της πόλης αφορούν έναν χώρο κοινωνικής ζωής, στον οποίο οι ανθρώπινες ανάγκες είναι πολύπλοκες, ποιοτικές. Οι ανθρώπινες ανάγκες δεν είναι δυνατόν να εκπροσωπηθούν, πολύ δε περισσότερο να μοντελοποιηθούν.
- Η πολιτική που ακολουθήθηκε κάτω από τις οδηγίες των “ειδικών” οδήγησε σε μία ενεργειακά σπάταλη πόλη, η οποία έχει απολέσει το ανθρώπινο μέτρο αναγκάζοντας τους κατοίκους σε καθημερινές κουραστικές μετακινήσεις. Οι μεγάλες υποδομές αυτοκινητόδρομων υποβαθμίζουν τις αστικές περιοχές με τις οποίες συνορεύουν και δημιουργούν αποκοπή στη σύνδεση των περιοχών, από τις οποίες περνούν. Οι σύγχρονες πόλεις αποκόβουν τους κατοίκους από το δημόσιο χώρο, από το δρόμο, από τη γειτονιά και το γείτονα εξαιτίας της κυριαρχίας του ΙΧ που έχει καταλάβει το δημόσιο χώρο, δημιουργούν συνθήκες ανασφάλειας και εγκληματικότητας, ανισότητα στην κινητικότητα ανάλογα με την ηλικία και το εισόδημα, δεν προσφέρουν κανένα στοιχείο τοπικής ταυτότητας, αντίθετα διαχέονται ομοιόμορφα. Οι σύγχρονες πόλεις οδηγούν στην απώλεια της ποιότητας ζωής, του φυσικού τοπίου, των κοινωνικών σχέσεων σε ένα περιβάλλον ρύπανσης και θορύβου, που οδηγεί τους κατοίκους στην απώλεια της διανοητικής και φυσικής υγείας και τους οδηγεί σε στάση εχθρότητας απέναντι στο αστικό περιβάλλον.
- Η απώλεια της τοπικής ταυτότητας, η μείωση της σημασίας της γειτονιάς, η απώλεια του κοινωνικού ρόλου του δρόμου, η γενικότερη υποβάθμιση του τοπικού αστικού περιβάλλοντος έχει επιπτώσεις στη δημοκρατία και στη συμμετοχή των κατοίκων στα κοινά, καθώς όλα αυτά τα χαρακτηριστικά της “πόλης του αυτοκινήτου” υποσκάπτουν το ενδιαφέρον των πολιτών για πολιτική δράση:
 - Ό,τι ένα άτομο πιστεύει, ελπίζει και σκοπεύει είναι το αποτέλεσμα της επικοινωνίας του με τους γύρω ανθρώπους. Η έλλειψη αυτής της επικοινωνίας παθητικοποιεί τους κατοίκους στις σύγχρονες πόλεις.
 - Η γειτονιά πλέον δεν αφορά τους κατοίκους της, δε διαφοροποιείται από τις υπόλοιπες, δε δημιουργεί μία τοπική ταυτότητα.
 - Ο αστικός χώρος διαμορφώνεται ομοιόμορφος σε μη ανθρώπινες κλίμακες. Οι κάτοικοι των μεγαλουπόλεων αδυνατούν να παρακολουθήσουν την εξέλιξή του και να επηρεάσουν τις εξελίξεις.
 - Οι κάτοικοι των σύγχρονων πόλεων δε γνωρίζονται μεταξύ τους και δε γνωρίζουν αυτούς που ψηφίζουν. Οι εκπρόσωποί τους καλούνται να τους εκφράσουν χωρίς να είναι δυνατόν να ξέρουν τα προβλήματά τους. Η αποξένωση πολιτικών και πολιτών οδηγεί σε απαξίωση την πολιτική.
 - Η αλλοτρίωση αυτή οδηγεί τους πολιτικούς, αλλά και τους πολίτες, να ενδιαφέρονται μέσω της πολιτικής να ικανοποιήσουν ιδιωτικά ή προσωπικά συμφέροντα, εξέλιξη που μειώνει ακόμα περισσότερο την εκτίμηση των πολιτών απέναντι στους πολιτικούς θεσμούς.
- Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας συντελεί και αυτή στην κρίση της δημοκρατίας:

- ο Το κεφάλαιο μπορεί να κινείται χωρίς περιορισμούς και προτιμάει τις περιοχές, όπου δεν υπάρχουν πολιτικά δραστηριοποιημένοι εργαζόμενοι. Η δημοκρατία τιμωρείται.
- ο Οι επενδυτές προτιμούν τις χώρες που δε τους φορολογούν. Τα δημόσια έσοδα μειώνονται με αποτέλεσμα τα κόμματα από όλο το πολιτικό φάσμα να ακολουθούν αντιλαϊκές πολιτικές (μείωση παροχών) και να χάνουν την εμπιστοσύνη των ψηφοφόρων τους.
- ο Η προβολή καταναλωτικών προτύπων συντελεί στην αύξηση του κόστους ζωής των εργαζομένων. Οι αυξανόμενες οικονομικές ανάγκες τους εγκλωβίζουν σε μία καθημερινότητα με πολλές ώρες εργασίας και καθόλου ελεύθερο χρόνο για ενασχόληση με τα κοινά.
- ο Η ανασφάλεια στην εργασία δημιουργεί ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον που δεν ευνοεί τη συλλογικότητα.
- ο Ο προσανατολισμός της πολιτικής στην οικονομική σταθερότητα δίνει στην πολιτική ένα προσανατολισμό τεχνικό και πολύπλοκο που δεν διευκολύνει τη διαβούλευση.
- ο Αρμοδιότητες εκχωρούνται σε υπερεθνικές οντότητες, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση με αποτέλεσμα οι αποφάσεις να παίρνονται ακόμη πιο μακριά από τους πολίτες.

Κεφάλαιο 3

Η προοπτική βιώσιμης κινητικότητας και η συμμετοχή του κοινού

«Δεν είναι ορατή πια μια τεχνο-οικονομική ανάπτυξη προς την κατεύθυνση της ευημερίας, αλλά μια ύβρις που τείνει να μολύνει τις βασικές πηγές της ζωής και να υποβαθμίζει την ίδια τη ζωή» (Morin 1984: 467).

Εισαγωγή

Οι μεταπολεμικές επιλογές σχεδιασμού αναθεωρούνται περίπου στις αρχές της δεκαετίας του '70. Οι αλλαγές συμβαίνουν σε δύο επίπεδα. Αφενός αλλάζουν σημαντικά οι στόχοι του αστικού σχεδιασμού: η προσπάθεια εξυπηρέτησης της συνεχώς αυξανόμενης χρήσης του ΙΧ εγκαταλείπεται σταδιακά. Νέοι στόχοι αποτελούν η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, η ανάπλαση γειτονιών, η αναζωογόνηση του κοινωνικού στοιχείου στις πόλεις. Οι νέες αυτές προτεραιότητες προϋποθέτουν την αναθεώρηση των καθημερινών επιλογών μετακίνησης των κατοίκων της πόλης. Οι νέοι στόχοι θεωρείται ότι θα επιτευχθούν καλύτερα μέσω της αλλαγής της διαδικασίας σχεδιασμού, που αντιστοιχεί στο δεύτερο επίπεδο αλλαγών. Κοινωνική συμμετοχή στους στόχους και τις προτεραιότητες θα προσφέρουν ενημέρωση, περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και κοινωνική ευθύνη, απαραίτητα για την αλλαγή καθημερινών συμπεριφορών που υποβαθμίζουν το περιβάλλον.

3.1 Αλλαγή στους στόχους του αστικού σχεδιασμού

3.1.1 Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης

Η πετρελαϊκή κρίση, περίπου στα τέλη της δεκαετίας του '60, συνέβαλε στο διεθνή προβληματισμό για τη φιλοσοφία ανάπτυξης που είχε ακολουθηθεί μεταπολεμικά. Η οικονομική μεγέθυνση, απαραίτητη για τη διατήρηση της ανάπτυξης, οριοθετείται από την εντεινόμενη οικολογική συνείδηση και από το γεγονός της σταδιακής εξάντλησης των φυσικών πόρων. Η ατμοσφαιρική ρύπανση αποτελεί την εποχή αυτή κοινό πρόβλημα όλων των αστικών κέντρων.

Ξεκινάει λοιπόν ένας μεγάλος θεωρητικός προβληματισμός για τα “**όρια στην ανάπτυξη**”. Αυτός είναι ο τίτλος μιας έκθεσης επιστημόνων του MIT (ζεύγος Meadows, Randers, Behrens), που τεκμηριώνει το 1972 για πρώτη φορά επιστημονικά, ότι το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα θα καταρρεύσει, αν δε μπει κάποιο φρένο στην ανάπτυξη, εξαιτίας της εξάντλησης των φυσικών πόρων και της χαοτικής αύξησης της ρύπανσης¹. Η έκθεση αυτή εξέτασε της παγκόσμιες τάσεις και τις πρόβαλε στο μέλλον μέσω ενός υπολογιστικού μοντέλου. Το συμπέρασμα ήταν ότι η εκθετική αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής θα οδηγούσε στην υπέρβαση

¹ Βλ. (Μπαρμπόπουλος 2002: 59), (Τσίρος 2001: 49).

των περιβαλλοντικών ορίων του πλανήτη, όσον αφορά την ποσότητα των φυσικών πόρων, τη ρύπανση του περιβάλλοντος και τη δυνατότητα τροφής. Η δημοσίευση της έκθεσης αυτής θα σημάνει την απαρχή για τον περιβαλλοντικό προβληματισμό και το ξεκίνημα της μεταβιομηχανικής περιόδου. Την εποχή αυτή είχε κάνει ήδη την εμφάνισή του το νέφος εξαιτίας των εκπομπών καυσαερίων των εκρηκτικά αυξανόμενων οχημάτων².

Ο νέος στόχος διακηρύσσεται ότι είναι η **“βιώσιμη ανάπτυξη”**, δηλαδή –σύμφωνα με το διάσημο ορισμό της επιτροπής Brundtland του ΟΗΕ³ - *«αυτή που εξυπηρετεί τις ανάγκες των σημερινών γενεών, χωρίς να στερεί το δικαίωμα στις επόμενες γενεές να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες»* (UN 1987: 54). Στην τελική έκθεση διαπιστώνεται ότι εάν οι άνθρωποι συνεχίζουν με αμείωτο ρυθμό να απομυζούν τους φυσικούς πόρους του πλανήτη δε μπορεί να υπάρξει ανάπτυξη για την ανθρωπότητα. Μόνο εάν οι χώρες του ΟΗΕ τηρήσουν την αρχή που διατύπωσαν της “βιώσιμης ανάπτυξης”, και καταβάλλουν προσπάθεια να άρουν την αδικία και να μειώσουν το χάσμα μεταξύ πλούσιων και φτωχών χωρών θα είναι δυνατόν να γίνεται λόγος για ανάπτυξη της ανθρωπότητας (Τσίρος 2001: 98).

Η έννοια της βιωσιμότητας είναι λοιπόν μία ηθική ιδέα που δεν αφορά μόνο την προστασία του περιβάλλοντος, Κατά το Δεκλερή (2005: 19, 94, 119) ενσωματώνει διαχρονικές αρχαιοελληνικές αξίες, όπως αυτή του μέτρου, της λιτότητας και του κοινού αγαθού. *«Η ιδέα της βιωσιμότητας ευαγγελίζεται τη Βιώσιμη Πολιτεία ως ένα νέο, καλύτερο και πνευματικότερο κόσμο, στον οποίο θα αποκατασταθεί η αναγκαία ισορροπία πνευματικών και υλικών αξιών, την οποία έχει σοβαρώς διαταράξει η άγρια οικονομική μεγέθυνση»* (ό.π.: 21). Απαιτείται για την προστασία του περιβάλλοντος μία μεγάλη κοινωνική αλλαγή που θα αφορά και το σύστημα των αξιών.

Ο πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός κάτω από το πλαίσιο αυτό δεν ασχολείται μόνο με τη βελτίωση του φυσικού χώρου, αλλά και της κοινωνίας. Τον απασχολεί η απασχόληση, η ανεργία, ο κοινωνικός διαχωρισμός και αποκλεισμός, παράλληλα με την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την υποβάθμιση του περιβάλλοντος (Χριστοφιλόπουλος 2002: 99). Η ολοκληρωμένη προσέγγιση, δηλαδή ο **ενιαίος κοινωνικός, οικονομικός και περιβαλλοντικός σχεδιασμός** αποτελεί το μέσο για την εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης (Theys 2002: 222). Οι δραστηριότητες και οι πρακτικές πρέπει να τεκμηριώνονται, να μετριοούνται οι περιβαλλοντικές τους συνέπειες και να ελέγχεται αν μπορούν να συνεχίσουν στο διηνεκές (Heinelt & Töller 2003: 13). Στόχος η ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος, η κοινωνική ισότητα, η πολιτική συμμετοχή και ο περιορισμός των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του σχεδιασμού (Χριστοφιλόπουλος 2002: 475). Αναζωογονείται και επεκτείνεται λοιπόν η έννοια του σχεδιασμού του χώρου. Η Ευρωπαϊκή Ένωση κινητοποιεί τα κράτη-μέλη προς την κατεύθυνση αυτή.⁴

² Βλ. (Hobsbawm 1994: 336) και (Κασσιός 2000: 8).

³ Ο ΟΗΕ συγκρότησε την επιτροπή – της οποίας προήδρευσε η Gro Harlem Brundtland, πρωθυπουργός της Νορβηγίας - για να διερευνήσει τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά προβλήματα, που εμφανίζονταν ανά την υφήλιο και να προτείνει τρόπους, ώστε ο ραγδαία αυξανόμενος πληθυσμός της Γης να καταστεί δυνατόν να αντιμετωπίσει επιτυχώς τις βασικές του ανάγκες. Η επιτροπή, που αποτελούνταν από υπουργούς, επιστήμονες, διπλωμάτες και νομικούς, διοργάνωσε δημόσιες συσκέψεις και στις πέντε ηπείρους επί τριετία.

⁴ Οι νέες κατευθύνσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο περιέχονται στις ακόλουθες δημοσιεύσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: α) Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον (1990), β) Ευρώπη 2000:

Ειδικότερα στην ανακοίνωση “Αειφόρος αστική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: πλαίσιο δράσης” (1998) η Επιτροπή υιοθέτησε μία προσέγγιση αειφόρου ανάπτυξης, με τέσσερις αλληλοεξαρτώμενους πολιτικούς στόχους (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 42):

1. ενίσχυση της οικονομικής ευημερίας και της απασχόλησης στις μεγαλουπόλεις και τις πόλεις,
2. προώθηση της ισότητας, της κοινωνικής ένταξης και της ανανέωσης στις αστικές περιοχές
3. προστασία και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος με απώτερο σκοπό την τοπική και πλανητική αειφορία
4. συμβολή στη διακυβέρνηση και στην ενδυνάμωση της τοπικής εξουσίας..

Το ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης οφείλεται όχι μόνο στις περιβαλλοντικές ανησυχίες, αλλά και στην αναγνώριση του **οικονομικού ρόλου της ποιότητας ενός τόπου** σε ένα περιβάλλον οικονομικού ανταγωνισμού σε παγκόσμια κλίμακα (Healey 1997: 4). Η ανάγκη να υπάρξει ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός, που να αφορά όλη την έκταση μιας πόλης, όλους τους οικονομικούς τομείς και όλες τις κοινωνικές ομάδες της είναι απαραίτητος σήμερα, διότι οι πόλεις ανταγωνίζονται μεταξύ τους παγκόσμια για την προσέλκυση επενδύσεων και τη διατήρηση οικονομικών δραστηριοτήτων, που περιορίζουν την τοπική ανεργία (Healey 1998: 1533). Ένα θεσμοθετημένο χωροταξικό σχέδιο είναι ελκυστικό για τα παγκόσμια κεφάλαια, διότι οι επενδυτές ξέρουν τι μπορούν να οικοδομήσουν πού, χωρίς δικαστικές διαμάχες. Ακόμη είναι γνωστό πώς η μελλοντική ανάπτυξη κυκλοφοριακών ή άλλων αστικών υποδομών θα επηρεάσει τις επενδύσεις. Παράλληλα, μέσω των χωροταξικών σχεδίων, εξασφαλίζεται μία υψηλή ποιότητα αστικού περιβάλλοντος. Ωστόσο ο προσανατολισμός του σχεδιασμού στην προσέλκυση διεθνών κεφαλαίων συχνά τον απομακρύνει από τις τοπικές ανάγκες ή από τον τοπικό πολεοδομικό σχεδιασμό (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 15).

Η μελέτη των περιβαλλοντικών προβλημάτων αποδεικνύει ότι με την απομάκρυνση του σχεδιασμού από τους πολίτες δεν μπορούν να επιλυθούν. Το πρόβλημα της περιβαλλοντικής υποβάθμισης δεν αφορά μόνο μεγάλες επιχειρήσεις ή τις κυβερνήσεις, αλλά τον κάθε πολίτη χωριστά. Στον πυρήνα της η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης βασίζεται στην αρχή ότι **η παγκόσμια αλλαγή θα προέλθει από την ατομική αλλαγή**. Βιωσιμότητα σημαίνει για τον κάθε έναν χωριστά λιγότερη κατανάλωση, ανακύκλωση, υπεύθυνη στάση, γνώση, συμμετοχή, συλλογικότητα (Βλαστός 1997β). *«Ας μην αυταπατόμαστε – εμείς, ως ιδιώτες, είμαστε το πρόβλημα... Άρα και εμείς η λύση του [...] Το νόημα της βιώσιμης ανάπτυξης είναι ότι είμαστε γνώστες των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων των επιλογών μας [...] Η βιωσιμότητα ξεκινάει από εμάς, αλλάζοντας τις προσωπικές αξίες και συνεχίζεται με εμάς ενσωματώνοντάς τις σε όλες τις πτυχές της ζωής μας. [...] “Να*

Απόψεις για την Ανάπτυξη της Κοινότητας (1991), γ) Ευρώπη+Συνεργασία για την Ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ενδοχώρας (1994), δ) “Το δίκτυο των πολιτών – Αξιοποίηση του δυναμικού των δημόσιων επιβατικών μεταφορών στην Ευρώπη” (1995), ε) “Ευρωπαϊκές Αειφόροι Πόλεις” (1996), στ) Μελλοντική Πολιτική για το Θόρυβο: Πόλεις με λιγότερα αυτοκίνητα και μικρότερες ταχύτητες ζ) “Προς ένα Πρόγραμμα για το Αστικό Περιβάλλον στην Ευρωπαϊκή Ένωση” (1997), η) “Αειφόρος αστική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: πλαίσιο δράσης” (1998) και θ) “Προς μια Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον” (2004) .

είμαστε εμείς η αλλαγή που επιθυμούμε να δούμε στον κόσμο” σύμφωνα με τη φράση που αποδίδεται στον Γκάντι.» (ATLAS 2000: 8, 20, 30). Απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη των παραπάνω είναι η έξοδος των πολιτών από τα διαμερίσματά τους, η συμμετοχή τους στα κοινά, η κοινωνική δραστηριοποίηση με στόχο όλοι να συμβάλλουν στην περιβαλλοντική και κοινωνική ανάπτυξη της πόλης τους, συνεισφέροντας στην οικουμενική προσπάθεια. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει η γειτονιά να αναγεννηθεί, ο δρόμος να ξαναγίνει τόπος γνωριμίας, συνάντησης, επικοινωνίας, τόπος ασφάλειας. Η αξιοποίηση και βελτίωση των θεσμικών εργαλείων, η ενίσχυση του ρόλου της τοπικής αυτοδιοίκησης, η ενεργός συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες σχεδιασμού και υλοποίησης των μελετών αποτελούν μερικά βασικά πρακτικά ζητήματα (ΥΠΕΧΩΔΕ 2002: 29).

3.1.2 Η έννοια της βιώσιμης κινητικότητας

Ο όρος “**βιώσιμη κινητικότητα**” (sustainable mobility) τονίζει το στόχο της διατήρησης ή ακόμα και αύξησης του επιπέδου κινητικότητας στην πόλη χωρίς όμως αυτή η αύξηση των μετακινήσεων να έχει περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις. **Η κινητικότητα επιδιώκεται να προστατευθεί διότι συνδέεται με την κοινωνική διάσταση της πόλης.** Η υιοθέτηση μίας εναλλακτικής στο αυτοκίνητο κινητικότητας θα βοηθήσει το στόχο της δημιουργίας πόλεων κοινωνικά συνεκτικών, διότι με τον τρόπο αυτό περιορίζονται οι κοινωνικές ανισότητες στην κινητικότητα, υιοθετούνται πρότυπα συλλογικής μετακίνησης και ανθρώπινης επαφής, υποβοηθείται η επανασύσταση της γειτονιάς και του κέντρου της πόλης, αντιμετωπίζεται η έξοδος από την κοινωνική κρίση της.

Από τη δεκαετία του '50 στις ευρωπαϊκές πόλεις είχε ήδη συνειδητοποιηθεί ότι τα πολεοδομικά τους κέντρα - φτιαγμένα τη μεσαιωνική εποχή και προσαρμοσμένα στις χωρικές ανάγκες της μετακίνησης των πεζών – δεν είναι δυνατόν να ικανοποιήσουν μετακινήσεις με το αυτοκίνητο, γιατί δεν υπάρχει ο απαιτούμενος χώρος, ούτε είναι φυσικά δυνατόν να κατεδαφιστούν. Σε γερμανικό εγχειρίδιο συγκοινωνιολογίας της εποχής (Leibbrand 1957) αναφέρεται ότι ο δυτικοευρωπαίος συγκοινωνιολόγος δεν μπορεί να ασχοληθεί στενά με το σχεδιασμό των οδών και των ελεύθερων λεωφόρων, διότι η ευρωπαϊκή πόλη έχει πολλά αρχιτεκτονικά και ιστορικά μνημεία που χρήζουν προστασίας και απαιτείται ισορροπία μεταξύ πολεοδομικών δεδομένων και κυκλοφοριακών επιθυμιών. Η στροφή πολιτικής προς τη βιώσιμη κινητικότητα εκδηλώθηκε πρώτα στις πόλεις αυτές. Εκτός από τους τεχνοκράτες και οι ευρωπαίοι πολίτες ευαισθητοποιούνται εναντίον του ΙΧ. Τη δεκαετία του '60 το κίνημα των Pronos στην Ολλανδία προτείνει με το “Σχέδιο Λευκά Ποδήλατα” δωρεάν δανεισμό ποδηλάτων για τη μετακίνηση στις πόλεις⁵. Στη Γερμανία το κίνημα Πρωτοβουλίας Πολιτών (Bürger Intiativen) διεκδικεί ποδηλατοδρόμους και γενικότερα την προστασία του περιβάλλοντος σε επίπεδο γειτονιάς συμβάλλοντας σε πιο υπεύθυνες συμπεριφορές των πολιτών (Χρυσόγελος & Κωνσταντάτος 2002).

Η επιστημονική και κοινωνική εναντίωση στο ΙΧ αποτυπώθηκε σταδιακά και με στροφή της πολιτικής των ευρωπαϊκών κυβερνήσεων. Το 1973 η μητροπολιτική διοίκηση του Λονδίνου εγκαταλείπει τα σχέδια για κατασκευή αυτοκινητοδρόμων σε

⁵ Γίνεται τώρα πραγματικότητα στις ευρωπαϊκές πόλεις (βλέπε παρακάτω).

όλη την περιφέρεια της αγγλικής πρωτεύουσας. Τα κέντρα των ευρωπαϊκών και κάποιων αμερικάνικων πόλεων κλείνουν για τα αυτοκίνητα και αποδίδονται στους πεζούς. Η Φραγκφούρτη, το Μιλάνο, το Άμστερνταμ, η Βιέννη, η Κοπεγχάγη, το San Francisco, η Ουάσιγκτον, το Μόναχο, το Αμβούργο, η Στοκχόλμη είναι πόλεις που το έκαναν (Βλαστός 1984). Στο Μαϊάμι, στο Σικάγο, στο Minneapolis και στη Νέα Ορλεάνη προτεινόμενοι αυτοκινητόδρομοι τη δεκαετία του '80 απορρίφθηκαν. Μάλιστα στο Τορόντο και στο Portland, Oregon γκρέμισαν τμήματα αστικών αυτοκινητοδρόμων⁶. Οι κινήσεις αυτές συνοδεύονται με ενίσχυση του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών. Στα μέσα της δεκαετίας του '80 πάνω από 40 σημαντικές αμερικανικές πόλεις εγκατέστησαν μέσα σταθερής τροχιάς είτε προαστιακό τραίνο είτε τραμ (Rybczynski 1995: 29).

Τη δεκαετία του '90 οι ευρωπαϊκές πόλεις συμμετέχουν ενεργά στην προσπάθεια βιώσιμης κινητικότητας. Στις 7 Μαΐου 1996 60 ευρωπαϊκές πόλεις υπέγραψαν τη **διακήρυξη της Κοπεγχάγης**, στην οποία μεταξύ άλλων τονίζεται (Βλαστός 1996α):

- Όσοι χαράσσουν πολιτική οφείλουν να πάρουν ξεκάθαρη θέση υπέρ της μιας ή της άλλης από τις δύο αντικρουόμενες προοπτικές: εξυπηρέτηση της όλο και πιο πιεστικής ζήτησης για οδικές μετακινήσεις ή προάσπιση του δικαιώματος στη ζωή που δραματικά καταπατείται από τα τροχαία ατυχήματα.
- Η αυξανόμενη εξάρτηση από το αυτοκίνητο, που προκαλείται από τα αραιής δόμησης προάστια, οι αλλαγές στον τρόπο ζωής και η υποβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας οδηγούν σε κοινωνικό και οικονομικό αποκλεισμό όσους δεν έχουν αυτοκίνητο.
- Το κόστος της κίνησης του αυτοκινήτου είναι δίκαιο να περιλαμβάνει το κόστος των επιπτώσεών του: το κόστος των ατυχημάτων, της ρύπανσης, του θορύβου και των καθυστερήσεων από τον κορεσμό. Αν γίνει αυτό τότε τα φιλικά ως προς το περιβάλλον μέσα μετακίνησης θα γίνουν συγκριτικά φθηνότερα και επομένως και πιο ελκυστικά.
- Οι επιχειρήσεις πρέπει να συμβάλλουν και αυτές στην ενίσχυση των φιλικών ως προς το περιβάλλον μέσων αναπτύσσοντας κατάλληλα συστήματα παραγωγής και μεθόδους διανομής λιγότερο εξαρτημένες από το αυτοκίνητο.
- Η αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων είναι υψηλής πολιτικής και οικονομικής προτεραιότητας για τις εθνικές κυβερνήσεις. Πρέπει να κατευθυνθούμε προς μια κοινωνία που θα σέβεται τις αντοχές του περιβάλλοντος. Όσοι αποφασίζουν σε τοπικό, περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο καλούνται να αναλάβουν τις ευθύνες τους στη μεγάλη προοπτική της οικοδόμησης μιας πολιτισμένης κινητικότητας.

Άλλες παρόμοιες διακηρύξεις που δείχνουν το ενδιαφέρον των ευρωπαϊκών πόλεων για μια αλλαγή πολιτικής:

1. Η Χάρτα για τη “Βιώσιμη Κινητικότητα και την Περιορισμένη Χρήση του Αυτοκινήτου” του Δικτύου Car Free Cities (1994).
2. Η Χάρτα “για μια δημόσια συγκοινωνία με κυρίαρχο ρόλο”, του ίδιου Δικτύου (1995).
3. Η Χάρτα “προς τη βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής πόλης” ή Χάρτα του Aalborg (1994)

⁶ Το ίδιο έγινε αργότερα και στην Πολυτεχνειούπολη της Αθήνας.

4. Η διακήρυξη των Γάλλων Δημάρχων επ' ευκαιρία της Παγκόσμιας Διάσκεψης για τις πόλεις (Habitat II) στην Κωνσταντινούπολη το 1996.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει αυτές τις κοινωνικές και πολιτικές πρωτοβουλίες. Έχει τα τελευταία χρόνια μία ξεκάθαρη πολιτική υπέρ της βιώσιμης κινητικότητας. Χρησιμοποιεί τον όρο του αειφόρου ή βιώσιμου συστήματος μεταφορών. Σύμφωνα με το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της ΕΕ (Απρίλιος 2001) το **“βιώσιμο σύστημα μεταφορών”**:

- επιτρέπει να καλύπτονται οι βασικές ανάγκες πρόσβασης και ανάπτυξης των ατόμων, των επιχειρήσεων και των κοινωνιών κατά τρόπο ασφαλή και συνάδοντα με την υγεία του άνθρωπου και των οικοσυστημάτων και προάγει τη δικαιοσύνη εντός κάθε γενεάς και μεταξύ των διαδοχικών γενεών
- είναι οικονομικά προσιτό, λειτουργεί σωστά και αποδοτικά, προσφέρει τη δυνατότητα επιλογής τρόπου μεταφοράς και υποστηρίζει μια ανταγωνιστική οικονομία, καθώς και την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη
- περιορίζει τις εκπομπές και τα απόβλητα εντός των ορίων της ικανότητας του πλανήτη να τα απορροφά
- χρησιμοποιεί ανανεώσιμους πόρους σε ποσοστό ίσο ή μικρότερο από το ρυθμό παραγωγής τους και μη ανανεώσιμους σε ποσοστό ίσο ή μικρότερο από το ρυθμό ανάπτυξης ανανεώσιμων υποκατάστατων, ενώ παράλληλα ελαχιστοποιεί τις επιπτώσεις στις χρήσεις γης και την παραγωγή θορύβου (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 56).

Η Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 2004 (ο.π.) έδωσε πιο σαφείς κατευθύνσεις για ένα **“αειφόρο σύστημα αστικών μεταφορών”**:

- χρησιμοποιεί τα ιδιωτικά αυτοκίνητα ορθολογικότερα
- προωθεί καθαρά, αθόρυβα και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα που κινούνται με ανανεώσιμα ή εναλλακτικά καύσιμα
- παρέχει άνετο, σύγχρονο και πυκνό δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών με τακτικά και πυκνά δρομολόγια και ανταγωνιστικά τιμολόγια
- αυξάνει το μερίδιο της μεταφοράς χωρίς μηχανοκίνητα μέσα (πεζοπορία και ποδηλασία)
- διαχειρίζεται τη ζήτηση μεταφορών με τη χρήση οικονομικών μέσων και σχεδίων για την αλλαγή συμπεριφοράς και τη διαχείριση της κινητικότητας
- σκοπεύει στην ενεργό, ολοκληρωμένη διαχείριση.

Παράδειγμα εφαρμογής της πολιτικής της βιώσιμης κινητικότητας αποτελεί η πόλη του Graz στην Αυστρία. Από τα τέλη της δεκαετίας του '80 εφαρμόζει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο μεταφορών για να γίνει μια πόλη "ευγενούς κινητικότητας" με γνώμονα την ασφάλεια, την περιβαλλοντική απόδοση και τη μεγαλύτερη ελκυστικότητα των δημοσίων χώρων. Το 1992 καθιερώθηκε ως γενικό όριο ταχύτητας μέσα στην πόλη τα 30 km/h, γεγονός που συνέβαλε στη μείωση των οδικών ατυχημάτων κατά 20%, καθώς και σε σημαντική μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και του θορύβου. Παράλληλα, περιορίστηκαν οι χώροι στάθμευσης και αυξήθηκαν τα τέλη στάθμευσης στο κέντρο, τα δε έσοδα χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών. Δόθηκαν κίνητρα για να ενθαρρυνθεί η χρήση οχημάτων με χαμηλές εκπομπές καυσαερίων. Οι λωρίδες για τους ποδηλάτες επεκτάθηκαν σε περισσότερο από 100 χλμ. και δημιουργήθηκαν χώροι στάθμευσης και επισκευής των ποδηλάτων και σχετική εξυπηρέτηση. Τα οδοστρώματα

βελτιώθηκαν αισθητά, η πεζοδρόμηση επεκτάθηκε και οι κύριοι πεζόδρομοι και οι διελεύσεις πεζών εντάχθηκαν σε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα. Παρέχεται βοήθεια σε σχολεία και επιχειρήσεις να ακολουθούν σχέδια διαχείρισης της κινητικότητας για να μειωθεί η χρήση του αυτοκινήτου. Η ενημέρωση και η συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό των μεταφορών είχε ως αποτέλεσμα 2 στους 3 οδηγούς να υποστηρίζουν την πολιτική που ασκεί η πόλη (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 17).

3.1.3 Σύγχρονος πολεοδομικός σχεδιασμός προς τη βιώσιμη (συμπαγή) πόλη

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μέρος μιας ευρύτερης πολεοδομικής πολιτικής που έχει στόχο να ενθαρρύνει πρότυπα αστικής ανάπτυξης που ευνοούν την επιλογή φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μετακίνησης στις πόλεις.

Η Ελλάδα είχε ήδη από το 1985 υιοθετήσει (με νόμο του κράτους – Ν. 1515/1985 και Ν. 1561/1985) μία ολοκληρωμένη στρατηγική για την πρωτεύουσα και τη Θεσσαλονίκη, που στηριζόταν σε **ενιαίο πολεοδομικό – κυκλοφοριακό σχεδιασμό και στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη**. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης αποτελούν ενδιαφέροντα κείμενα σε αυτό το θέμα. Περιγράφονται ως στόχοι του σχεδιασμού:

- η πολυκεντρική ανάπτυξη,
- η τόνωση της ποικιλίας των χρήσεων (“*διεύρυνση επιλογών κατοικίας και εργασίας, αναψυχής, ψυχαγωγίας σε κάθε περιοχή της πρωτεύουσας*”),
- η ανάσχεση της εξάπλωσης της πόλης,
- η αξιοποίηση υφιστάμενων υποβαθμισμένων αστικών περιοχών και η αναβάθμισή τους,
- η εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων στην πόλη,
- η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας των κέντρων των πόλεων και η ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς,
- η ανασυγκρότηση της γειτονιάς - μέσω κατασκευής ενιαίου δικτύου ροής πεζών, χώρων πρασίνου και κοινωνικού εξοπλισμού,
- η συλλογική δραστηριοποίηση των κατοίκων.

Η προσέγγιση αυτή υιοθετήθηκε από το υπουργείο χωρίς ιδιαίτερη έρευνα με βάση: α) την εμπειρία από τα προβλήματα που εντοπίστηκαν στην πολεοδομική ανάπτυξη της δυτικής Ευρώπης μέχρι τη δεκαετία του '70 και β) το όραμα του Α. Τρίτση⁷. Πρόκειται για το μοντέλο αστικής ανάπτυξης που σήμερα περιγράφεται διεθνώς ως “**συμπαγής πόλη**”. Πολλές έρευνες έχουν αποδείξει τη θετική συμβολή αυτού του πολεοδομικού προτύπου στην επιλογή φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μετακίνησης⁸.

⁷ Ο Αντώνης Τρίτσης διετέλεσε υπουργός Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος από το 1981 έως το 1984.

⁸ Επιστημονικό έργο αναφοράς για τη “συμπαγή πόλη” είναι η εργασία των Newman P. Kenworthy J. 1989, “Cities and Automobile Dependence”. Οι συγγραφείς κατέληξαν σε μία σημαντική αρνητική σχέση μεταξύ πυκνότητας κατοικίας και ενεργειακής κατανάλωσης ανά κάτοικο στις μεταφορές. Έτσι κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η βιώσιμη πόλη του μέλλοντος θα πρέπει να είναι συνεκτική, με καθορισμένα όρια, υψηλή πυκνότητα και ένα αναβαθμισμένο κέντρο, το οποίο πρέπει να ενισχυθεί με λειτουργίες. Η επέκταση θα πρέπει να λαμβάνει χώρα μόνο πλησίον των σταθμών δημόσιας συγκοινωνίας, τις οποίες ο ρόλος πρέπει να ενισχυθεί και να περιοριστεί το ΙΧ.(Μπαρμπόπουλος

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση η πολιτική κατεύθυνση προς τη βιώσιμη συμπαγή πόλη δίδεται το 1990. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδίδει το “Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον” (Πολύζος 1990) υιοθετεί την κατεύθυνση αυτή για τη βιώσιμη ανάπτυξη των ευρωπαϊκών πόλεων και δίνει ένα ολοκληρωμένο όραμα. Τα κοινά προβλήματα των ευρωπαϊκών πόλεων, όπως είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση, οι φτωχογειτονιές στο κέντρο και περιμετρικά της πόλης, η ακατάλληλη υποδομή και η ρύπανση, αποτελούν, σύμφωνα με το κείμενο αυτό, προειδοποιητικό σημάδι μιας βαθύτερης κρίσης, που καθιστά αναγκαία την επανεξέταση των μοντέλων οργάνωσης και αστικής ανάπτυξης που ισχύουν σήμερα. Οι πόλεις πρέπει να ανταποκριθούν στο ρόλο τους, που είναι να δίδουν μία οικονομική, κοινωνική, πολιτιστική και πολιτική δυναμική μέσω της πυκνότητας των χρήσεων και της μεταφορικής υποδομής, η οποία θα μεταφραστεί σε επιστημονική, διανοητική, οργανωτική και κοινωνική δημιουργικότητα. Για να επιτευχθούν αυτά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι η πολεοδομική πολιτική που θα πρέπει να ακολουθηθεί περιλαμβάνει:

1. **Ενθάρρυνση της ποικιλίας των χρήσεων.** Πρόκειται για μια τάση «επιστροφής στην πόλη» με τα παλιά χαρακτηριστικά της υψηλής πυκνότητας, των πολλαπλών χρήσεων και της κοινωνικής και πολιτιστικής διαφοροποίησης. Όμως τα ιστορικά κέντρα είναι ακατάλληλα για το ΙΧ (προβλήματα έχουν παρουσιαστεί ακόμα και στα φαρδιά βουλεβάρτα του Παρισιού). Άλλωστε η στάθμευση σε δρόμους και πλατείες που δεν έχουν σχεδιασθεί για το σκοπό αυτό ενοχλεί πολύ από αισθητική άποψη και εμποδίζει την κυκλοφορία των πεζών. Η ανάπτυξη της πόλης θα πρέπει να στηριχθεί σε ένα σχέδιο που θα διασφαλίζει νέα ποιότητα κοινωνικής και οικονομικής ζωής, χωρίς την εύκολη λύση της παράκαμψης των προβλημάτων μέσω των συνεχών επεκτάσεων. Ένα περιβάλλον με πολλαπλές λειτουργίες που δεν θα εξαρτάται εξ’ ολοκλήρου, αλλά ούτε θα αποκλείει τη χρήση ιδιωτικού αυτοκινήτου.
2. **Αναζωογόνηση υφιστάμενων αστικών περιοχών.** Υιοθέτηση στρατηγικής σε τοπικό επίπεδο που να δίνει προτεραιότητα στις ανάγκες των πεζών και των κατοίκων της περιοχής και όχι στους οδηγούς που απλώς τη διασχίζουν. Πρέπει οι αστικές περιοχές να απαλλαγούν από το θόρυβο και τη ρύπανση. Τοπικές επεμβάσεις μπορούν να μειώσουν την ταχύτητα των οχημάτων και το πλάτος των οδοστρωμάτων ή και να πεζοδρομήσουν δρόμους. Με τον τρόπο αυτό θα δημιουργηθούν πόλεις με ποιότητα αστικού περιβάλλοντος, περισσότερο ανθρώπινες και θα επιστραφεί ο δρόμος στους πεζούς.
3. **Σχεδιασμός μεταφορικών συστημάτων σε συνδυασμό με πολεοδομικό σχεδιασμό.** Όταν η πόλη αναπτύσσεται γύρω από κόμβους δημόσιας συγκοινωνίας οικοδομείται ένα άλλο μοντέλο μετακινήσεων με επίκεντρο τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς. Με τον τρόπο αυτό θεωρείται ότι στη θέση των πόλεων του αυτοκινήτου μπορεί να οικοδομηθούν μακροπρόθεσμα πόλεις της δημόσιας συγκοινωνίας. Στόχος είναι να αποτελέσει το αυτοκίνητο επιλογή και όχι αναγκαιότητα και να ξεφύγουν οι ευρωπαϊκές πόλεις από το φαύλο κύκλο της κατασκευής νέων δρόμων.
4. **Πληροφόρηση και συμμετοχή των κατοίκων.** Η πληροφόρηση των κατοίκων είναι πολύ σημαντική. Διότι μέσω αυτών μπορούν να ασκούνται πολιτικές ενθάρρυνσης τρόπων μετακίνησης φιλικών στο περιβάλλον.

Είναι σαφείς οι ομοιότητες της ευρωπαϊκής με την ελληνική πολιτική για την πόλη. Κοινό στόχο έχουν τη βιώσιμη ανάπτυξη, που θεωρείται ότι θα επιτευχθεί μέσω της “συμπαγούς πόλης”.

Στις επόμενες ανακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η παραπάνω προσέγγιση δεν τροποποιήθηκε ιδιαίτερα. Στην ανακοίνωση “Αειφόρος αστική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: πλαίσιο δράσης” (1998) προτείνεται η «*προώθηση αποδοτικών ως προς τους πόρους οικιστικών μοντέλων που ελαχιστοποιούν την κατάληψη εδάφους και την αστική εξάπλωση*» (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004).

Το 2004 στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής “*Προς μια Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον*” εξετάζεται το ενδεχόμενο οι πρωτεύουσες των κρατών μελών και οι πόλεις άνω των 100.000 κατοίκων να εκπονήσουν, να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν ένα σχέδιο αειφόρων αστικών μεταφορών, το οποίο δε θα είναι αποκλειστικά κυκλοφοριακό, αλλά θα περιλαμβάνει και σχεδιασμό χρήσεων γης, ώστε να ενισχύεται η βιώσιμη κινητικότητα στην πόλη. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί αν οι κύριες χρήσεις γης χωροθετούνταν σε σημεία που είναι προσβάσιμα στα μέσα μαζικής μεταφοράς και όχι στους μεγάλους οδικούς άξονες και ευνοούνταν η μίξη των χρήσεων και οι υψηλές πυκνότητες, ώστε να αποφευχθεί η διάχυση της πόλης στην περιφέρεια σε μονολειτουργικά προάστια, των οποίων οι κάτοικοι χρειάζεται να μετακινούνται σε μεγάλες αποστάσεις και τα οποία δε μπορούν να καλύπτονται επαρκώς με μέσα μαζικής μεταφοράς. Οι σκοποί, στόχοι, λύσεις και δέσμες μέτρων επιδιώκεται να αποφασισθούν μέσω των σχεδίων αυτών σε τοπικό επίπεδο για να ληφθούν υπόψη οι κατά τόπους συνθήκες και να υπάρξει διαβούλευση με το κοινό και τους οικονομικούς και άλλους ενδιαφερόμενους κύκλους (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 20).

Η νέα πολεοδομική πολιτική ενισχύεται και από την αναζήτηση από πολίτες και σχεδιαστές των πόλεων του παρελθόντος. Η επιθυμία για μια αίσθηση κοινότητας στις σύγχρονες αχανείς, απρόσωπες πόλεις είναι υπεύθυνη για τη μεγάλη επιτυχία της κατασκευής “**Παραδοσιακών Γειτονιών**” (Traditional Neighborhood Development), μία προσέγγιση σχεδιασμού προαστίων που συνδυάζει μικρότερα οικόπεδα, περισσότερους δημόσιους χώρους και μικρές αποστάσεις βαδίσματος σε συνεκτικά κέντρα με παραδοσιακή αρχιτεκτονική. Τέτοιες αναπτύξεις είναι δημοφιλής σε κατασκευαστές και αγοραστές ακινήτων και στις ΗΠΑ και στον Καναδά⁹. Στην Ευρώπη αντίστοιχη πρωτοβουλία είναι η πολεοδόμηση για κατοίκους χωρίς ΙΧ. Πρόκειται για μια ιδέα δημιουργίας πολεοδομικών ενοτήτων, οι οποίες θα αγοράζονται με συμβολαιογραφική δέσμευση να μην αποκτηθεί ΙΧ. Ως αντάλλαγμα προσφέρεται πολύ καλή εξυπηρέτηση με μέσα μαζικής μεταφοράς και η κατοικία πωλείται φθηνότερα, αφού δεν υπάρχουν υποδομές δρόμων και χώρων στάθμευσης. Παράλληλα υπάρχει περισσότερο πράσινο. Μία τέτοια γειτονιά έγινε προσπάθεια να κατασκευαστεί το 1988 στη Νυρεμβέργη, πιο πρόσφατα στο Εδιμβούργο και το Άμστερνταμ¹⁰. Ωστόσο τα αποτελέσματα εξακολουθούν να είναι φτωχά.

⁹ Οι Andres Duany και Elizabeth Plater- Zyberk σχεδίασαν τέτοιες γειτονιές έκτασης 6100 στρεμμάτων στο Markham, στη μητροπολιτική περιοχή του Τορόντο Έχει σχεδιαστεί έτσι, ώστε οι 27 000 κάτοικοί του να είναι σε απόσταση βαδίσματος από πάρκα και μικρά γραμμικά εμπορικά κέντρα. Το είδος αυτού σχεδιασμού περιγράφεται ως “νεοπαραδοσιακό” (neotraditional) (Rybczynski 1995: 231)

¹⁰ Βλ. (Βλαστός 1995) και (Μπαρμπόπουλος 2002: 200).

3.2 Εξελίξεις στη διαδικασία του αστικού σχεδιασμού: ο ρόλος της συμμετοχής του κοινού

Παράλληλα με τους προηγούμενους στόχους του πολεοδομικού σχεδιασμού μεταπολεμικά υπό αμφισβήτηση τέθηκε και η ίδια η διαδικασία του σχεδιασμού, εξαιτίας της έλλειψης ανταπόκρισής του στις κοινωνικές ανάγκες. Ο κρατικός κεντρικός σχεδιασμός προϋποθέτει μία ομοιογενή, χωρίς συγκρούσεις και αντιθέσεις κοινωνία και ομοφωνία σε αξίες και επιδιώξεις. Στις σύγχρονες κοινωνίες ωστόσο κάτι τέτοιο δε συμβαίνει. Ούτε μπορεί ο τεχνοκράτης πολεοδόμος, ως μη πολιτικό άτομο, αντικειμενικά να καθορίζει αυτός τι είναι καλύτερο για την κοινωνία (Χριστοφιλόπουλος 2002: 88). Ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποκτά σταδιακά εντελώς διαφορετική μορφή και οι στόχοι του γίνονται πιο σεμνοί. Εγκαταλείπεται η προσπάθεια σχεδιασμού στο χαρτί μιας πόλης και επιδιώκεται η **θεσμοθέτηση μέσω του σχεδιασμού ενός πολιτικού πλαισίου**, ενός προγράμματος, που περιγράφει τους πολεοδομικούς στόχους. Μόνο σε επίπεδο γειτονιάς υπάρχει προσπάθεια να γίνεται πλέον λεπτομερειακός σχεδιασμός. Η σημασία που δίνεται είναι στον τρόπο που παίρνονται οι αποφάσεις. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός μετατρέπεται σε ένα **πλαίσιο δράσης ανοικτό, ελαστικό και ατέρμονο**, δηλαδή με διαδικασίες ανάδρασης (feedback).

Η αλλαγή αυτή στη φιλοσοφία σχεδιασμού των πόλεων έθεσε και το ζήτημα της συμμετοχής περισσότερων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων (Αραβαντινός 1997: 54, 86)¹¹. «*Το 1955 ο τυπικός απόφοιτος πολεοδόμος κάθεται στο σχεδιαστήριο και παράγει ένα διάγραμμα με τις επιθυμητές χρήσεις γης, το 1965 αναλύει τα αποτελέσματα του υπολογιστή για τις τάσεις κυκλοφορίας, το 1975 μιλάει μέχρι αργά τη νύχτα με κοινωνικές ομάδες, στην προσπάθειά του να τους οργανώσει εναντίον εχθρικών δυνάμεων του έξω κόσμου.*» (Hall 1996: 334).

3.2.1 Ιστορικό της συμμετοχής των πολιτών στον πολεοδομικό σχεδιασμό

Η κοινωνική διεκδίκηση της συμμετοχής των πολιτών στις πολεοδομικές αποφάσεις ξεκινάει τη δεκαετία του '60, όταν εκδηλώνεται ένα έντονο αριστερό κίνημα για τα κοινωνικά δικαιώματα, διαμαρτυρία για τον πόλεμο στο Βιετνάμ και γενικότερες εναντιώσεις στο οικονομικό σύστημα. Η θεώρηση της πόλης ως μαθηματικού συστήματος θεωρήθηκε ψευδοεπιστημονική και αποπροσανατολιστική. Πίσω από το σύστημα σχεδιασμού απουσίαζε μία θεωρία για την πόλη, οι στόχοι θεωρούνταν αδιαπραγμάτευτοι, τεχνικής φύσεως και αρμοδιότητας των πολεοδόμων και των πολιτικών. Πίσω από την “επιστημονική” τεκμηρίωση παίρνονταν **αποφάσεις ηθικά αμφισβητούμενες** χωρίς οι πολίτες ή οι κοινωνικές ομάδες να έχουν γνώση και πολιτική δύναμη. Αρχίζει να δημιουργείται ένα ζοηρό ενδιαφέρον για τα προβλήματα εξαθλίωσης και κοινωνικής στέρησης ορισμένων ομάδων μειονοτήτων των οποίων τις συνθήκες ζωής ο κρατικός σχεδιασμός επιδεινώνει (Χριστοφιλόπουλος 2002: 90). Το αποκορύφωμα ήταν οι εξεγέρσεις στο Birmingham της Alabama το 1963, στο Λος

¹¹ Πρβλ. και (Πολυδωρίδης 1997: 93, 118-121)

Αντζελες το 1965 και στο Detroit το 1967. Ευρωπαϊκά παραδείγματα **συντονισμένης αντίδρασης των κατοίκων στα πολεοδομικά σχέδια** αποτέλεσαν η ανάπλαση του Covent Garden στο Λονδίνο, η ανακατασκευή της Στοκχόλμης το 1962, όπου επετεύχθη η ματαίωση διαπλάτυνσης δρόμων και η κατασκευή μεγάλων γκαράζ και διατηρήθηκαν πολλά κτίρια που ήταν να κατεδαφιστούν (Hall 1996: 267), η εργατική συνοικία Alma-Gare στο Roubaix της Γαλλίας το 1974 και η αστική ανάπλαση της συνοικίας Botanique στις Βρυξέλλες το 1986 (Βρυχέα 1992: 15 -20, 83-85). Φανερώθηκε ότι ο πολεοδομικός σχεδιασμός δεν βελτιώνει τις συνθήκες ζωής στις πόλεις. Αντίθετα διαλύοντας τις κοινωνικές σχέσεις στο κέντρο μάλλον επιδεινώνει τις συνθήκες ζωής των φτωχών στρωμάτων (Hall 1996, σελ. 321).

Για παράδειγμα οι νομοθεσίες του 1949 και του 1954 για τη στέγαση στις ΗΠΑ έδωσαν το έναυσμα σε μεγάλα επιχειρηματικά συμφέροντα να καθαρίσουν τις φτωχές περιοχές μειονοτήτων γύρω από τα κέντρα των πόλεων της Φιλαδέλφεια, Pittsburgh, Hartford, Βοστόνη, San Francisco (urban renewal). Στο Pittsburgh με βάση την πολιτική που ασκήθηκε 5400 φτωχοί κάτοικοι, κυρίως μαύροι, εκτοπίστηκαν και στη θέση τους κατασκευάστηκαν γραφεία από ιδιώτες. Η Jane Jacobs, νεαρή δημοσιογράφος σε αρχιτεκτονικό περιοδικό τότε, καταφέρνει να κινητοποιήσει τον κόσμο της γειτονιάς της, όταν ο δήμαρχος της Νέας Υόρκης προγραμματίζει να την κατεδαφίσει. Και σε άλλες περιοχές έγιναν διαμαρτυρίες. Η Jacobs, στο σημαντικό συγγραφικό πολεοδομικό της έργο αναδεικνύει τις ποιότητες που έχει ο χώρος εξαιτίας της ποικιλίας και της πυκνότητας των χρήσεων και υποστηρίζει ότι οι σχεδιαστές καταστρέφουν πολλά από αυτά τα στοιχεία (Hall 1996: 228-235). Ανάλογη κινητοποίηση έγινε στο West End της Βοστόνης, όταν ολόκληρη κεντρική συνοικία προγραμματιζόταν να κατεδαφιστεί για να γίνει το κέντρο της πόλης, το Government Center. Στις φτωχές γειτονιές οργανώθηκαν σύλλογοι, που άσκησαν πίεση, ώστε οι αναπλάσεις να προσαρμοστούν και στις δικές τους ανάγκες (Σεφέρη 1982: 22).

Στις ΗΠΑ και στην Αγγλία γίνονται την εποχή αυτή οι πρώτοι πειραματισμοί για **διαδικασίες σχεδιασμού από κάτω προς τα πάνω**. Grassroots democracy είναι ο όρος που χαρακτηρίζει το κίνημα της νέας Αριστεράς της δεκαετίας του '60 (Παρούσης 2005: 129). Στηρίζεται στην αντίληψη ότι οι πολίτες πρέπει να οργανώνονται σε τοπικές κοινότητες με αρμοδιότητες στον πολεοδομικό σχεδιασμό για να επιτυγχάνουν τη δημιουργία του περιβάλλοντος που οραματίζονται και να εξασφαλίζουν τις καλύτερες δυνατές συνθήκες διαβίωσης και ποιότητας ζωής (Χριστοφιλόπουλος 2002: 90). Στις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν εκείνη την περίοδο κοινωνικές ομάδες συνεργάζονται με υπηρεσίες σχεδιασμού με τη βοήθεια πολεοδόμων και αρχιτεκτόνων, οι οποίοι πλέον δεν ανέλαβαν το ρόλο των ειδικών, πάνω στις αντιλήψεις των οποίων θα έπρεπε να στηρίζεται ο σχεδιασμός, αλλά των διαμεσολαβητών και των συμβούλων, δηλαδή ανθρώπων που χάρη στις γνώσεις τους μπορούν να βοηθήσουν κοινωνικές ομάδες να διεκδικήσουν και να υλοποιήσουν το δικό τους όραμα για τη γειτονιά τους (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 16). Οι μηχανικοί αυτοί οργανώθηκαν σε μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, οι οποίοι έδιναν τεχνική βοήθεια στις οργανώσεις των κατοίκων, που προσπαθούσαν να επηρεάσουν τις πολεοδομικές αποφάσεις (Σεφέρη 1982: 22). Ο σχεδιασμός δεν είναι πλέον κρατικός, επιστημονικός και αδιαμφισβήτητος, αλλά κάθε κοινωνική ομάδα δημιουργεί τη δική

της πολεοδομική πρόταση σε μία προσπάθεια διαπραγμάτευσης για να επιτύχει τα περισσότερα¹².

Ανάλογα κινήματα στο τέλος της δεκαετίας του '70 αμφισβήτησαν αφενός την αποτελεσματικότητα, αφετέρου την ειλικρίνεια του κρατικού σχεδιασμού, καθώς θεώρησαν ότι ιδιωτικά συμφέροντα είχαν διεισδύσει και επηρέαζαν τις κρατικές αποφάσεις. Ιδιαίτερα στον τομέα της στέγασης των εργατών φάνηκε ότι οι μεταπολεμικές προσπάθειες των πολεοδόμων να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των εργατών απέτυχαν. Σημαντικά στοιχεία της καθημερινότητας δεν συμπεριλήφθηκαν στους σχεδιασμούς. «Στα νέα συγκροτήματα εγκαθίσταται η κατοικία στην καθαρή της κατάσταση, σαν άθροισμα καταναγκασμών. Ο χώρος δεν διαπλάθεται από ομάδες ή άτομα σεβόμενος τις συνθήκες ύπαρξής τους» (Lefebvre 1977: 33). Οι θεωρητικοί της πολεοδομίας ανέλυσαν τόσο πολύ το ρόλο τους στην κοινωνία, που τελικά αρνήθηκαν ότι έχουν τη νομιμοποίηση να λαμβάνουν μόνοι αποφάσεις στο σχεδιασμό του χώρου της πόλης, ενός χώρου με πάρα πολλές κοινωνικές συνιστώσες. Στα μέσα του '70 ο σχεδιασμός αντιμετώπιζε κρίση (Hall 1996: 334). Η κρίση αυτή επεκτείνεται και στον τομέα του συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Πολλοί συγκοινωνιολόγοι σταμάτησαν να υποστηρίζουν την “επιστημονικότητα” των απόψεων τους και υποστήριζαν την άποψη ότι η αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων πρέπει να αποφασίζεται από κάποιο δημοκρατικό σώμα, αφού έχουν εκλαϊκευτεί και αναδειχθεί οι επιστημονικές διαφωνίες για οποιοδήποτε επιμέρους θέμα (Goodwin 1980: 20).

Τη δεκαετία του '80 μειώθηκε η απήχηση του σχεδιασμού ως διαδικασία. Το κράτος πρόνοιας προκάλεσε στα ανεπτυγμένα κράτη οικονομική ύφεση σε συνδυασμό με αυξανόμενο πληθωρισμό. Οι επιπτώσεις αυτές δημιούργησαν πρόσφορο έδαφος για την αναβίωση νεοφιλελεύθερων απόψεων, ιδιαίτερα στις ΗΠΑ και τη Βρετανία. Ως αιτία του προβλήματος εντοπίστηκε η κρατική παρέμβαση. Κατά τη διάρκεια της νεοφιλελεύθερης πολιτικής της Θάτσερ τη δεκαετία του '80 ο οικονομικός, χωρικός και περιβαλλοντικός σχεδιασμός θεωρούνταν εμπόδιο για την οικονομική ανάπτυξη. Σύμφωνα με τη θεωρία αυτή η αγορά θα έπρεπε να ρυθμίζει τα ζητήματα αυτά. Στο τέλος του 20^{ου} αιώνα η νεοφιλελεύθερη στρατηγική είχε τεράστια παγκόσμια επίδραση.

Σήμερα ωστόσο αναζωογονείται το ενδιαφέρον για θεσμικές αλλαγές που θα ευνοήσουν την τόνωση του εισοδήματος μέσω της κρατικής παρέμβασης, ώστε να ευνοηθεί η οικονομική ανάπτυξη μέσω της κατανάλωσης. Αυτό συνδυάζεται με το αυξανόμενο περιβαλλοντικό ενδιαφέρον και δημιουργείται ένα κλίμα που ευνοεί εκ νέου τη ζήτηση για έλεγχο των οικονομικών δραστηριοτήτων από το κράτος (Healey 1997: 14, 15). Η θεωρία του νεοεταϊσμού (neo-corporatism) προσπαθεί να διατηρήσει μια φιλελεύθερη προσέγγιση στο πρόβλημα της ανάγκης ο σχεδιασμός του χώρου να έχει περιβαλλοντικούς στόχους. Σε μία σειρά από δημοσιεύσεις, που βασίζονται σε θεωρητική και πρακτική επιχειρηματολογία, υποστηρίζεται ότι θα

¹² Ο τρόπος αυτός σχεδιασμού ονομάστηκε συνηγορικός σχεδιασμός (advocacy planning), εμπνευστής της διαδικασίας ήταν ο Paul Davidoff και επικράτησε στις ΗΠΑ τις δεκαετίες του '60 και του '70. Βρήκε την εφαρμογή του στις κατεδαφίσεις γειτονιών για την κατασκευή νέων. Η πλατεία Cooper στη Νέα Υόρκη, το σχέδιο Yerba Buena στον Άγιο Φραγκίσκο ήταν κλασσικές περιπτώσεις, όπου ιδεαλιστές νέοι επαγγελματίες συνεργάστηκαν με τοπικές κοινότητες. Βλ. (Hall 1996: 263) και (Healey 1997: 223).

έπρεπε, κάτω από συγκεκριμένους θεσμικούς και διοικητικούς περιορισμούς, ιδιωτικοί εταίροι να συνεισφέρουν στη δημόσια πολιτική, και να μπορούν να συμμετέχουν στην αυτοδιοίκηση μεγάλων οικονομικών και κοινωνικών τομέων. Μία τέτοια δομή θεωρούν ότι θα ήταν πιο αποτελεσματική στην αντιμετώπιση των κοινών προβλημάτων, όπως είναι για παράδειγμα το φαινόμενο του θερμοκηπίου, από τις αυστηρά δημόσιες ρυθμίσεις, διότι πιστεύουν ότι οι ιδιωτικές υπηρεσίες είναι καλύτερα πληροφορημένες και έχουν περισσότερες ικανότητες και γνώσεις, δεν έχουν όμως το κίνητρο για να ασχοληθούν με την υπεράσπιση του δημοσίου συμφέροντος (Schneider 2002: 251). Ευέλικτοι μικτοί μηχανισμοί κράτους – ιδιωτών με μοιρασμένη ευθύνη θεωρούνται από αυτούς τους συγγραφείς η ιδανική λύση για την υπεράσπιση του συλλογικού συμφέροντος. Οργανισμοί και ινστιτούτα σύμφωνα με την ίδια λογική θα πρέπει να μοιραστούν στόχους, πόρους, δραστηριότητες και εξουσία σε μία νέα μορφή πολύπλοκης και δυναμικής διακυβέρνησης (governance), ώστε να επιτευχθούν συλλογικοί στόχοι¹³. Η διακυβέρνηση (governance) επιδιώκεται να αντικαταστήσει την κυβέρνηση (government). Η αλλαγή αυτή στην ορολογία συμβολίζει μία προσπάθεια αντικατάστασης της παραδοσιακής ιεραρχίας στη λήψη αποφάσεων, ώστε να διαχυθεί η λήψη αποφάσεων σε δυνάμεις της αγοράς και σε κοινωνικά δίκτυα εξασφαλίζοντας μεγαλύτερη διαφάνεια, καταπολέμηση της διαφθοράς και αποτελεσματικότητα, δηλαδή ρευστότητα και γρήγορη εφαρμογή των αποφάσεων που λαμβάνονται¹⁴.

3.2.2 Το σύγχρονο θεωρητικό πλαίσιο ως προς τη συμμετοχή του κοινού: Ο διαβουλευτικός σχεδιασμός του Habermas

Σήμερα αναβιώνει η θεωρία του συμμετοχικού σχεδιασμού, όχι όμως με τη ριζοσπαστικότητα της δεκαετίας του '70. Ονομάζεται και “διαβουλευτικός σχεδιασμός” (collaborative planning) ή επικοινωνιακός σχεδιασμός (communicative planning). Η θεωρία του συμμετοχικού σχεδιασμού επηρεάστηκε έντονα από το ογκώδες έργο του κορυφαίου γερμανού κοινωνικού φιλόσοφου Habermas, που ανέπτυξε τη **θεωρία της ‘επικοινωνιακής δράσης’** (Habermas, 1981α και β). Συμβαίνει στην ιδανική κατάσταση ανταλλαγής απόψεων, όταν δύο συνομιλητές εκφράζονται αποκλείοντας κάθε επηρεασμό εκτός από αυτόν του καλύτερου επιχειρήματος. Με αυτόν τον τρόπο οι συνομιλητές διαλύουν κάθε κίνητρο εκτός από αυτό της αμοιβαίας αναζήτησης της αλήθειας. Προσανατολίζονται στην αλληλοκατανόηση, ώστε να συντονίσουν τις δράσεις τους (Habermas 1981α: 47, 127, 149)¹⁵. Κατά τον Habermas η αλήθεια μίας άποψης θεμελιώνεται μόνο, όταν στο

¹³ Βλ. (Kooiman 2002) και (Schmitter 2002).

¹⁴ Βλ. (Colebatch 2002) και (Healey 1997:231), (Healey 1998: 1533).

¹⁵ Η επικοινωνιακή δράση αντιδιαστέλλεται στην τελεολογική και στη στρατηγική δράση σύμφωνα με τον Habermas: 1. Η τελεολογική δράση, που αναφέρεται και από τον Αριστοτέλη. Είναι η δράση που αποσκοπεί στην πραγματοποίηση ενός συγκεκριμένου στόχου και όχι στη συνεννόηση. Είναι μη κοινωνική δράση. 2. Η τελεολογική γίνεται στρατηγική δράση, όταν ο δρών αναμένει να έχει επιτυχία μέσω των ενεργειών του στις αποφάσεις ενός άλλου δρώντος και με αυτόν τον τρόπο να επιτύχει τους στόχους του (και όχι τη συνεννόηση). Είναι κοινωνική δράση, όπως και η επικοινωνιακή. Τη στρατηγική δράση ο Habermas τη χωρίζει σε ανοιχτά στρατηγική δράση (offen strategisches Handeln) και σε κρυφή στρατηγική δράση (verdeckt strategisches Handeln). Την τελευταία τη χωρίζει σε δράση που η αλλοίωσή της δεν είναι γνωστή, όπως σε δράση από το σύστημα που οριοθετεί την επικοινωνία και σε δράση που η αλλοίωσή της είναι γνωστή, όπως στη χειραγώγηση. Η στρατηγική και η επικοινωνιακή δράση ανήκουν και οι δύο στις κοινωνικές δράσεις (Habermas 1981α: 127, 384, 446).

πλαίσιο ενός ορθολογικού διαλόγου, που διέπεται από διάθεση ειλικρινούς συνεννόησης, κρίνεται ως αληθής ή ορθή από όλους τους συμμετέχοντες (Παρούσης 2005: 63). Ενώ συνήθως με τον όρο “επιχείρημα” εννοείται η λογική προσπάθεια να πείσουμε ένα ακροατήριο, ο γερμανός φιλόσοφος εισάγει μία άλλη οπτική: “επιχείρημα” σημαίνει **η βούληση να τερματιστεί η σύγκρουση διαφορετικών απόψεων μέσω μιας λογικής συνεννόησης** (Habermas 1981α: 49). Η επικοινωνιακή (διαβουλευτική) αυτή θεωρία της δημοκρατίας διαχωρίζεται σαφώς από την αντιπροσωπευτική, όπου οι αποφάσεις παίρνονται με την αρχή της πλειοψηφίας και όχι αυτή της συναίνεσης. *«Το μεγάλο πλεονέκτημα της διαβουλευτικότητας είναι ότι καλλιεργεί την επικοινωνιακή συνεργατικότητα και όχι την στείρα ανταγωνιστικότητα των πολιτών και των συλλογικών φορέων τους κατά την διαμόρφωση της κοινής γνώμης και βούλησης. Η διαβουλευτικότητα τείνει να υποκαταστήσει την αρχή της πλειοψηφίας ως θεμελιώδες δόγμα της δημοκρατίας, γιατί προαπαιτεί εξαντλητική συζήτηση σε πνεύμα συμφωνίας αρχών και όχι απλή επιβολή απόψεων χωρίς ουσιαστικό διάλογο. Μπορεί η πλειοψηφία να αποτελεί την καθημερινότητα του πολιτικού γίνεσθαι, οδηγεί όμως τη δημοκρατία σε κρίση, γιατί η προκατασκευασμένη πλειοψηφία καταργεί την ελευθερία και καθιστά επικοινωνιακά άχρηστο, συνθηματολογικό, και ξύλινο τον πολιτικό λόγο [...] Διαβουλευτική δημοκρατία σημαίνει επανέυρεση του πολίτη. Ανάσυρση του από τον λήθαργο του ψηφοφόρου. Επιστροφή στην ουσία της πολιτικής δράσης μέσω της αναγνώρισης και τόνωσης των παντοειδών υποστάσεων της πολιτικής συμμετοχής»* (Παρούσης 2005: 136, 143). Ο Habermas δεν θεωρεί ότι χρειάζονται ειδικές αρετές στους πολίτες, απλά ηθικά δικαιολογημένες διαδικασίες με τις οποίες οι κοινωνίες επιχειρούν να λύσουν ορθολογικά τα πολιτικά προβλήματα. Είναι ο εκπρόσωπος της δημοκρατικής διαδικασιακής θεώρησης, που στέκεται στον αντίποδα του πολιτικού φιλελευθερισμού και του ρεπουμπλικανισμού (Honneth 1999: 212, 218)¹⁶.

Ο Habermas υποστηρίζει ότι ο καπιταλισμός νομιμοποιείται θολώνοντας την επικοινωνία μέσω της πολυπλοκότητας των αποφάσεων. Στη σύγχρονη ορθολογική κοινωνία η επικοινωνία δεν έχει ως κοινό σημείο αναφοράς την παραδοσιακή θρησκευτική πίστη. Η αλληλοκατανόηση για ένα θέμα αντίθετα στηρίζεται στον ορθολογισμό, που προϋποθέτει είτε ικανότητα ερμηνείας από τους συμμετέχοντες είτε επαγγελματική γνώση από ειδικούς (Habermas 1981α: 456). Η κατανόηση του συστήματος γίνεται πολύπλοκη. Οι πολίτες καθίστανται ανίκανοι να καταλάβουν πώς και γιατί δρουν και αποκλείονται από την εξουσία στο να επηρεάζουν την ίδια τους τη ζωή (Hall 1996: 339). Η έννοια του “αφηρημένου συστήματος” περιλαμβάνει την οικονομική τάξη (αγορά) και την πολιτική τάξη (γραφειοκρατία). Αυτό το αντιπαραθέτει στον κόσμο της ζωής (lebenswelt), δηλαδή τον κόσμο τον οποίο τα μέλη μιας επικοινωνιακής κοινότητας θεωρούν αντικειμενικό και ορίζει τον τρόπο δράσης τους (Habermas 1981α: 107). Ο Habermas αναζητεί αντί της σημερινής κυριαρχίας του συστήματος, έναν ανασχεδιασμό του, ώστε να είναι πιο προσιτό στον κόσμο της ζωής και να μπορεί να εξασφαλιστεί επικοινωνία πολιτών – συστήματος. Για παράδειγμα σήμερα στο δημόσιο διάλογο κυριαρχούν μόνο θεσμικά-τεχνικά (instrumental-technical) επιχειρήματα, που απαιτούν εξειδίκευση και γνώσεις για να

¹⁶ Ο πολιτικός φιλελευθερισμός περιορίζει τη συμμετοχική δραστηριότητα των πολιτών στη λειτουργία των εκλογών, δηλαδή της περιοδικής νομιμοποίησης της πολιτικής εξουσίας. Ο ρεπουμπλικανισμός προσανατολίζεται με βάση το πρότυπο ενός διευρυμένου σώματος πολιτών, που ασχολούνται με τις κοινές υποθέσεις (το εκλεγμένο κοινοβούλιο) και ελέγχουν την πολιτική εξουσία (Χόνετ 2000: 212, 218).

εκφραστούν, ενώ αποκλείονται από το διάλογο ηθικά και συναισθηματικά, επιχειρήματα που θα έπρεπε να έχουν ισότιμη θέση (Healey 1997: 50, 51, 54). Εκτός από την εκλαΐκευση των κριτηρίων απόφασης, σημαντικό είναι ο αποκλεισμός των εξουσιαστικών στοιχείων από το διάλογο, όπως πελατειακές σχέσεις, προνόμια, κοινωνική και οικονομική ισχύς, πολιτικές ιεραρχίες. Μόνο αν η διάθεση των συμμετεχόντων στρέφεται προς την συνεννόηση και όχι προς την επιβολή υπάρχει επικοινωνιακή δράση (Παρούσης 2005: 70).

3.2.3 Ο ρόλος της συμμετοχής του κοινού στη σύγχρονη πολεοδομία

Η θεωρία της ‘επικοινωνιακής δράσης’ εξειδικεύεται στη θεωρία σχεδιασμού των Healey (1997 και 1998), Innes (1995) και Forester (1999), Friedmann, Flynberg, John Hoch, Sager, οι οποίοι περιγράφουν ως στόχο μια ιδανική διαδικασία όπου ως σωστή απόφαση στο σχεδιασμό θα αναγνωριζόταν εκείνη που θα είχε την υποστήριξη του ισχυρότερου επιχειρήματος σε ένα περιβάλλον διαλόγου, στο οποίο με την παρουσία όλων των πλευρών θα αναλυόταν το πλήρες φάσμα αξιών και ιδεών και θα αναζητείτο συναίνεση και όχι αντιπαράθεση (Healey 1997: 30, 185). Οι πολεοδόμοι αυτοί δίνουν στη βιώσιμη ανάπτυξη κυρίως μία ηθική έννοια. **Βιώσιμη ανάπτυξη είναι η διατήρηση συνθηκών ανθρώπινης ευημερίας και ανθρωπίνων σχέσεων στις επόμενες γενεές** (Healey 1997: 30, 185).

Οι εργασίες της Hillier (2000) και των Phelps & Tewdwr-Jones (2000) από την άλλη αναδεικνύουν τις δυσκολίες εφαρμογής της θεωρίας του Habermas στο πραγματικό πεδίο. Στηρίζονται στον αντίλογο του Flynberg στο Habermas: *«Γιατί κάποιος να χρησιμοποιήσει την ισχύ του καλύτερου επιχειρήματος, όταν η ισχύς επαρκεί;»* (Hillier 2000: 50). Σχεδιασμοί που ονομάζονται “συμμετοχικοί” στην πραγματικότητα καθορίζονται από συμφέροντα που έχουν πρόσβαση στην πολιτική εξουσία. Θεωρούν ότι η τελεολογική δράση, στον αντίποδα της επικοινωνιακής, κυριαρχεί τελικά στις πολιτικές και χωρικές αποφάσεις: *«Είναι άχρηστο να προσποιείται κανείς ότι οι περιβαλλοντικές αποφάσεις δεν καθοδηγούνται από σχέσεις ισχύος, αφού όλοι προσέρχονται στις διαδικασίες αποφάσεων με στρατηγικούς στόχους»* (Palerm 2000: 585).

Είναι φανερό ότι όλες οι σύγχρονες θεωρητικές απόψεις για τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να γίνεται ο σχεδιασμός του χώρου εγκαταλείπουν τη θεωρία της κοινωνίας που λειτουργεί ως σύνολο. Η φαινομενολογική-ερμηνευτική άποψη για τον κόσμο, που κυριαρχεί στη φιλοσοφία έχει γκρεμίσει οριστικά το μύθο αυτό (βλ. Κεφάλαιο 6). Η κοινωνία, σύμφωνα με τη μεταμοντέρνα θεωρία σχεδιασμού, αποτελείται από ανθρώπους με διαφορετικές αντιλήψεις και αξίες, οι οποίες πολλές φορές συγκρούονται μεταξύ τους. Η Healey (1997; 1998), υπέρμαχος του **“διαβουλευτικού σχεδιασμού” (collaborative planning)** αναφέρει: *«Σήμερα αναγνωρίζεται ότι η γνώση και οι αξίες δεν έχουν αντικειμενική ύπαρξη, που πρέπει απλά να ανακαλύψει η επιστημονική έρευνα. Αντίθετα διαμορφώνονται μέσω κοινωνικών, επικοινωνιακών διαδικασιών. Η δημόσια πολιτική και ο σχεδιασμός είναι κοινωνικές διαδικασίες μέσω των οποίων τρόποι σκέψης, αξίες αξιολόγησης και τρόποι δράσης διαμορφώνονται ενεργά από τους συμμετέχοντες. [...] Στη ζωή αναγνωρίζεται ότι οι άνθρωποι έχουν διαφορετικά ενδιαφέροντα και προσδοκίες. Οι οικονομικές και πολιτικές σχέσεις εξουσίας μπορούν να τις επηρεάσουν μέσω της διανομής υλικών αγαθών αλλά και μέσω της ιδεολογίας που προβάλλουν. Οι δημόσιες πολιτικές που ενδιαφέρονται να*

εξασφαλίσουν τη συνύπαρξη σε κοινούς χώρους και να είναι αποτελεσματικές και σημαντικές σε όλους όσους ενδιαφέρονται για ένα τόπο πρέπει να αναλύουν όλο αυτό το φάσμα γνώσης και ενδιαφέροντος. [...] Πρακτικές στο σχεδιασμό, που στηρίζονται στη συναίνεση και τη συνεργασία, έχουν τη δύναμη να τροποποιούν σε σημαντικό βαθμό τη γνώση, με άλλα λόγια οικοδομούν πολιτισμό» (Healey 1997: 29, 37). Τα παραπάνω ισχύουν πολύ περισσότερο στον τομέα των μεταφορών. Για παράδειγμα ο κάτοικος του κέντρου μιας πόλης δεν χρειάζεται το ΙΧ για τη μετακίνησή του εξαιτίας της καλής υποδομής ΜΜΜ και των μικρών αποστάσεων που διανύει, υφίσταται όμως της συνέπειες της χρήσης του ΙΧ από τους κατοίκους των προαστίων. Η οπτική του στα ζητήματα τα πολεοδομικά θα είναι τελείως διαφορετική από αυτή του κατοίκου των προαστίων, που αν παρθούν μέτρα περιορισμού της κίνησης με ΙΧ δεν έχει εναλλακτική λύση. Ο τομέας των μεταφορών είναι κατεξοχήν ένα πεδίο κοινωνικών συγκρούσεων. Ανάλογα με το επάγγελμα, τον καθημερινό τρόπο μετακίνησης και τον τόπο κατοικίας η οπτική είναι τελείως διαφορετική (Βλαστός 1993). Οι συγκρούσεις αυτές δεν έχουν ταξικό χαρακτήρα, απλά τις παρεμβάσεις στην πόλη προσπορίζονται συνήθως κοινωνικές ομάδες διαφορετικές από εκείνες που επιβαρύνονται με το κόστος (Νικολαΐδου 1993: 345).

Όλοι οι θεωρητικοί του διαβουλευτικού ή επικοινωνιακού σχεδιασμού, όπως (αυτο)αποκαλούνται, εισήγαγαν στις έρευνές τους νέες τεχνικές που βασίζονται στις ποιοτικές μεθόδους κοινωνικής έρευνας (βλ. Κεφάλαιο 6), που στηρίζονται και αυτές με τη σειρά τους στη φαινομενολογική-ερμηνευτική προσέγγιση. Δεν αποδέχονται το κλασσικό μοντέλο του πολεοδόμου ως ειδικού που χρησιμοποιεί τις διαθέσιμες γνώσεις για να κάνει τον κόσμο καλύτερο και την ιδέα ότι ο σχεδιασμός είναι ένα σημαντικό εργαλείο για την κοινωνική πρόοδο. Πιστεύουν ότι ο βαθμός αποτελεσματικότητας του σχεδιασμού στην επίτευξη κοινωνικών στόχων στηρίζεται στην **καθημερινή πρακτική της πολεοδομίας**. Ο πολεοδόμος δεν είναι ένα αφηρημένο πρόσωπο που λειτουργεί νομοτελειακά προς το δημόσιο συμφέρον, αλλά άνθρωπος με εξουσία που μπορεί να τη χρησιμοποιήσει με διάφορους τρόπους. Κάθε πολεοδόμος παράγει τελείως διαφορετικό αποτέλεσμα ανάλογα με τον τρόπο που δρα. Το πρόβλημα της έλλειψης κοινού συμφέροντος προσπαθούν να το λύσουν δημιουργώντας τις συνθήκες διαλόγου που δεν αναπαράγει τις εντάσεις, αλλά ευνοεί την επίτευξη αλληλοκατανόησης και συναίνεσης σε κοινές αποφάσεις. Η **πολεοδομική ανάλυση** μετατρέπεται με αυτόν τον τρόπο σε μία **διαδικασία ανάλυσης ηθικών και αισθητικών αξιών**. Η τεχνική ανάλυση αντικαθίσταται από την προσπάθεια **ερμηνείας** (Healey 1997: 276, 282). **Ο σχεδιασμός του χώρου είναι μια επικοινωνιακή δράση και οι πολεοδόμοι δρώντα υποκείμενα και όχι ουδέτεροι ειδικοί**. Κριτήριο για την αξιολόγηση μιας διαδικασίας σχεδιασμού του χώρου είναι η εξασφάλιση των προϋποθέσεων της επικοινωνίας μεταξύ των συμμετεχόντων. Αντικείμενο του πολεοδόμου είναι μεταξύ των άλλων να εξασφαλίσει ότι αντιπροσωπεύονται όλες οι απόψεις και αξίες, ότι δίνεται ισότιμη σημασία σε αυτές και ότι γενικότερα δημιουργούνται εκείνες οι συνθήκες, ώστε κριτήριο για τις αποφάσεις να είναι η γνώμη που έχει τη δύναμη του καλύτερου επιχειρήματος σε ένα περιβάλλον διαλόγου και συναίνεσης, δηλαδή μέσω μιας διαδικασίας που ο Habermas αποκαλεί **επικοινωνιακό ορθολογισμό** (communicative rationality) (Innes 1995: 184, 187)¹⁷. «Το μοντέλο της συμμετοχικής διαβουλευτικής δημοκρατίας προτείνει η προσοχή να μην στρέφεται σε αντικρουόμενα επιχειρήματα για συγκεκριμένα δικαιώματα, αλλά στη μορφή διαβουλευτικών επιχειρημάτων γύρω από

¹⁷ Πρβλ. (Pløger 2001: 221-223)

το ποια είναι τα ζητήματα, τους διαφορετικούς τρόπους με τους οποίους γίνονται αντιληπτά, τι ορίζεται ως πρόβλημα, ποιες πιθανότητες αντιμετώπισής τους υπάρχουν, πώς οι σχετικές δράσεις μπορούν να επηρεάσουν τις ζωές όλων των μελών των πολιτικών κοινοτήτων και πώς οι επιλογές μπορούν να επιδράσουν σε κάθε μέλος. Το δικαίωμα της γνώμης συνυπάρχει με την υποχρέωση του σεβασμού της άλλης άποψης, της απόκτησης γνώσης για τον άλλον μέσω διαδικασιών που ενισχύουν τον αλληλοσεβασμό όλων των μελών μιας κοινότητας» (Healey 1997: 238).

Οι απόψεις αυτές έχουν σήμερα μεγάλη απήχηση. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Πολεοδομών στη νέα «Χάρτα των Αθηνών» (1998), η οποία αντιπαράτίθεται σε αυτή του 1933 (βλέπε Κεφάλαιο 2) συμπληρώνει το “**πολιτεύεσθαι**” ως την **πέμπτη βασική λειτουργία της πόλης** μαζί με αυτές της κατοικίας, της εργασίας της αναψυχής και της κυκλοφορίας, που περιέγραφε η Χάρτα των Αθηνών του 1933. **Η πολεοδομία περιγράφεται ως μία συνεχής διαδικασία διαπραγμάτευσης μεταξύ πολιτών, τεχνικών και πολιτικών.** Στόχος η συμμετοχή και ο έλεγχος του πολίτη. Αναδεικνύεται ο ρόλος της γειτονιάς και της ανθρώπινης κλίμακας, που εξασφαλίζει την επαφή, προϋπόθεση ενός επικοινωνιακού σχεδιασμού. Αναφέρει: «*η απώλεια ανθρώπινης κλίμακας οδήγησε στη διάβρωση των φυσικών και κοινωνικών δομών. Η καθημερινή παθητικότητα και η αδιαφορία για συλλογικούς στόχους και κοινωνικές πρωτοβουλίες έγινε ο κανόνας.*», οπότε η μεγάλη πρόκληση του 21^{ου} αιώνα είναι η επανένταξη των κατοίκων στο πολεοδομικό και πολιτικό γίγνεσθαι (Βλαστός 1999).

Όλα τα κείμενα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από τη δεκαετία του '90 αναφέρονται λιγότερα στο τεχνικό και περισσότερο στο πολιτικό επίπεδο. Εστιάζουν στην πληροφόρηση και ευαισθητοποίηση του πολίτη, που θα επιτευχθεί μέσω της συμμετοχής του στις αποφάσεις (Βλαστός & Πολύζος 1999). Στην τελευταία σχετική ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 2004 “Προς μια Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον” υιοθετείται το όραμα για την αστική διαχείριση. Αειφόρος αστική διαχείριση είναι μια διαδικασία με την οποία μπορεί να εξασφαλιστεί η αειφόρος ανάπτυξη των αστικών περιοχών, των περιχώρων τους και των περιφερειών μέσα στις οποίες βρίσκονται. Απαιτεί μεταρρυθμίσεις στις οργανωτικές δομές, που επιτρέπουν την ανάπτυξη ολοκληρωμένων πολιτικών προσεγγίσεων στα αστικά προβλήματα. Με τη διαδικασία αυτή επιδιώκεται η ανάπτυξη πνεύματος μάθησης, κατανόησης και σεβασμού εντός των οργανισμών και μεταξύ των ατόμων που συμμετέχουν στις διαδικασίες χάραξης πολιτικής για αειφόρο ανάπτυξη. Περιλαμβάνει τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων, των οργανωμένων συμφερόντων και των πολιτών σε ανοικτή διαδικασία λήψης αποφάσεων χωρίς αποκλεισμούς. Είναι ένας αένας κύκλος ανάλυσης προβλημάτων, σχεδιασμού και προγραμματισμού, εφαρμογής, ελέγχου και παρακολούθησης, εκτίμησης της προόδου και αξιολόγησης, που στηρίζεται στις συσσωρευμένες γνώσεις και εμπειρίες, ώστε να εξασφαλίζει ότι οι νέες πολιτικές προσεγγίσεις αντλούν διδάγματα από τις προηγούμενες επιδόσεις και αναγνωρίζει την ανάγκη μακροπρόθεσμης θεώρησης στη χάραξη πολιτικής. Οι τοπικές αρχές είναι οι φυσικοί φορείς της αειφόρου αστικής διαχείρισης (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 48).

3.2.4 Αναμενόμενα οφέλη από την υιοθέτηση συμμετοχικών προσεγγίσεων στις πολεοδομικές και κυκλοφοριακές αποφάσεις

Σήμερα σε πλήθος κείμενα πολιτικά και επιστημονικά στη διεθνή βιβλιογραφία υποστηρίζεται ότι η συμμετοχή του κοινού στον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό θα έχει πολλαπλά κοινωνικά και οικονομικά οφέλη:

3.2.4.1 Ενημέρωση των πολιτών

«Δεν νοείται δημόσιο θέμα, χωρίς πλήρη δημοσιότητα όλων των διαστάσεων που αφορά. Οτιδήποτε περιορίζει και εμποδίζει τη δημοσιότητα, περιορίζει και αλλοιώνει τη δημόσια γνώμη και τη σκέψη γύρω από κοινωνικές υποθέσεις» (Dewey 1927: 167). Η ενημέρωση των πολιτών για τις πολεοδομικές και κυκλοφοριακές αποφάσεις είναι σημαντικό δικαίωμα, καθώς οι αλλαγές στο τοπικό περιβάλλον των πολιτών (όπως η κατασκευή ενός δρόμου ή η δημιουργία ενός πάρκου) έχει μεγάλες επιπτώσεις σε ευαίσθητες πτυχές της καθημερινής ζωής των κατοίκων, όπως είναι η δυνατότητα μετακίνησης και η ποιότητα κατοικίας. *«Μία κατοικία είναι πολλά περισσότερα από μία στέγη. Είναι τόπος εργασίας... Είναι η έδρα των υλικών αγαθών ενός νοικοκυριού. Είναι κοινωνικό σύμβολο και η βάση για πολλές δραστηριότητες αναψυχής. Είναι καταφύγιο από τις δυσκολίες της ζωής» (Healey 1997: 112).*

Η ενημέρωση για τις αλλαγές που επέρχονται στο τοπικό περιβάλλον, εκτός από το γεγονός ότι αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα των πολιτών, λειτουργεί παιδευτικά. Η συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις έχει βρεθεί ότι μπορεί να μειώσει το χάσμα γνώσεων μεταξύ ειδικών και πολιτών. Μετά από διαδικασίες εμπλοκής του κοινού σε αποφάσεις μεταφορών στις ΗΠΑ, οι πολίτες ήταν σε θέση να προτείνουν συγκεκριμένες εναλλακτικές λύσεις για έργα που αποδείχτηκαν χρήσιμες (Schwartz & Eichhorn 1997). *«Δε δικαιούμαστε να παραπονιόμαστε για την κοντόφθαλμη στάση των κατοίκων όταν ποτέ δεν φροντίσαμε να τους πληροφορήσουμε σφαιρικά. Η αληθινή ευαισθητοποίηση θα προέλθει με περισσότερη δημοκρατία (Βλαστός 1998α: 13).* Οι πολίτες μέσω της συμμετοχής τους στις αποφάσεις θα ενημερώνονταν για τα σχέδια, τους στόχους, τις πολιτικές και τις βαθύτερες επιδιώξεις πίσω από κάθε απόφαση. Οι παρανοήσεις, συγχύσεις, καχυποψίες θα μπορούσαν να περιοριστούν. *«Ο ενημερωμένος πολίτης είναι και ο υπεύθυνος πολίτης, που δύσκολα πλέον υποκύπτει σε διαδόσεις, αοριστίες και κακόβουλες ή υστερόβουλες προθέσεις. Εκπαιδεύεται να έχει άποψη για τα κοινά και στη συνέχεια να μπορεί να διακρίνει και να θέτει υπέρνω του ατομικού του συμφέροντος το κοινό καλό και συμφέρον όπως είναι η άμυνα για την προστασία του περιβάλλοντος» (Κασσιός 2002: 47).*

3.2.4.2 Δυνατότητα κοινωνικού ελέγχου επί των αποφάσεων

Σε μία επιστήμη που όλο και περισσότερο είναι οικονομικά εξαρτημένη και αξιακά φορτισμένη και που συχνά διαπλέκεται με την πολιτική (Habermas 1970: 16) είναι σημαντικό το δικαίωμα των πολιτών στην ενημέρωση, αλλά και στην παρέμβαση με σκοπό τον καθορισμό των στόχων της διαδικασίας του σχεδιασμού. Η απώλεια της εμπιστοσύνης στους ειδικούς εξαιτίας της διαπλοκής αυτής δημιουργεί λοιπόν την ανάγκη για διαφάνεια στη λήψη των αποφάσεων (Petts 2003: 271)¹⁸. *«Μία κυβέρνηση από ειδικούς, την οποία οι μάζες δεν έχουν την ευκαιρία να ενημερώσουν για τις ανάγκες τους δεν μπορεί να είναι τίποτε άλλο παρά μία ολιγαρχία αφοσιωμένη*

¹⁸ Πρβλ (Νικολόπουλος 2003 : 96). Μάλιστα ο ίδιος θεωρεί ότι το δικαίωμα της ενημέρωσης και της παρέμβασης πρέπει να επεκταθεί εκτός από τις περιβαλλοντικές αποφάσεις και στην ίδια την επιστημονική διαδικασία και μεθοδολογία.

στα συμφέροντα των λίγων» (Dewey 1927: 208). Για παράδειγμα ο Richardson (2005: 347, 348) αναφέρεται στη διαδικασία εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (βλ. Κεφάλαιο 5) ως μία διαδικασία παραγωγής γνώσης και επιστήμης. Στην περιβαλλοντική εκτίμηση ενός έργου κάποια γνώση θεωρείται σημαντική, ενώ κάποια άλλη αγνοείται ή αποσιωπάται. Οι μηχανικοί που ασχολούνται με την εκπόνησή τους αποκτούν την εξουσία να διαχειριστούν τη γνώση αυτή, που σημαίνει διαρκής εμπλοκή με αντιθέσεις αξιών και συμφερόντων¹⁹.

3.2.4.3 Πολιτική ενεργοποίηση, περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση, απόκτηση κοινωνικής συνείδησης από τους κατοίκους των πόλεων.

Όταν ένα άτομο επιχειρεί να εκφράσει την άποψή του (επικοινωνιακή δράση), η ικανότητα του συνομιλητή του να πει όχι τον οδηγεί σε αυτοκριτική, καθώς υποχρεώνει το εγώ του να δει με τα μάτια του συνομιλητή του (Habermas 1981β: 115). Προσπαθεί να γίνει κατανοητός και τα επιχειρήματά του να είναι ευρέως αποδεκτά. Η επικοινωνιακή βούλησή του τον οδηγεί να πει κάτι σωστό με κριτήρια το αποδεκτό κοινωνικό πλαίσιο, να πει κάτι αληθινό, ώστε ο ακροατής να προσλάβει και να μοιραστεί τη γνώση του ομιλητή και τα υποκειμενικά λόγια που εκφράζει (απόψεις, σκοπούς, συναισθήματα, επιθυμίες) να είναι αληθοφανής, ώστε ο ακροατής να πιστέψει τα λόγια του. Ικανοποιεί με αυτόν τον τρόπο τις εντυπώσεις ότι είναι συμβατός με πρότυπο πλαίσιο δράσης (normenkonform), δηλαδή ότι ως μέλος μιας κοινωνικής ομάδας ικανοποιεί κανονικές απαιτήσεις συμπεριφοράς, τις εντυπώσεις ότι είναι αντικειμενικός (objektivierend), δηλαδή ότι είναι ένας ουδέτερος παρατηρητής που αναφέρεται σε κάτι που λαμβάνει χώρα στον κόσμο και τέλος τις εντυπώσεις ότι είναι εκφραστικός (expressiv), δηλαδή ότι παρουσιάζει στα μάτια ενός κοινού κάτι από τον εσωτερικό του κόσμο (ό.π.: 413, 415). «Ο διαβουλευτικός διάλογος στηρίζεται σε αιτιολογημένες απόψεις. Η αιτιολογία δεν αναφέρεται όμως σε προσωπικά κίνητρα, συμφέροντα, προσδοκίες, προτιμήσεις ή επιθυμίες αλλά ανάγεται σε γενικεύσιμες αρχές ή ανάγκες σε σχέση με τα μέρη τα οποία εισέρχονται στο διάλογο. [...] Καταλήγει έτσι κανείς σε ένα όχι απλά πολιτικό αλλά βαθύτατα πολιτιστικό πυρήνα της δημοκρατίας, αφού η υποχρέωση αναγωγής σε κοινές αρχές λειτουργεί παιδευτικά, μιας και συντελεί στην υποκατάσταση της βουλευσιαρχικής αυθαιρεσίας από την έλλογη πειθώ. Η ισχύς της θέλησης για διάλογο διαμορφώνει πολίτες αλληλέγγυους, αφού υπάρχει ανταλλαγή των προβληματισμών τους, ενημερωμένους, υπεύθυνους και ευαίσθητους για τα κοινά, ικανούς να διαχωρίσουν το ατομικό από το γενικό συμφέρον. Η διαβούλευση δρα έτσι προς δυο κατευθύνσεις: και προς αυτή της διαμόρφωσης ενός δικαιότερου πολιτεύματος και προς αυτή της διάπλασης συνειδητοποιημένων μελών του πολιτικού σώματος.» (Παρούσης 2005: 31, 32).²⁰ Ο Pateman αναδεικνύει και αυτός τη μεγάλη εκπαιδευτική σημασία της συμμετοχής στο τοπικό επίπεδο. Στο εγγύς περιβάλλον η σύνδεση ιδιωτικού με δημόσιο είναι περισσότερο κατανοητή, γίνεται κατανοητή η λειτουργία της δημοκρατίας, αυτή διδάσκεται. Πιστεύει ότι οι πολίτες που συμμετέχουν στο τοπικό επίπεδο μπορούν να αξιολογήσουν καλύτερα τους εκπροσώπους σε εθνικό επίπεδο, είναι περισσότερο καταρτισμένοι να συμμετέχουν σε αποφάσεις εθνικού επιπέδου και μπορούν ακριβέστερα να εκτιμήσουν τις επιπτώσεις των εθνικών αποφάσεων στο περιβάλλον τους (Bickerstaff & Walker 2001: 449). Ο Ν. Μουζέλης (2004) αποκαλεί την κοινωνική ευθύνη που δημιουργείται μέσω της συμμετοχής civic spirit: είναι η νοοτροπία του ανθρώπου που

¹⁹ Πρβλ. (Alfasi 2003: 196), (Healey 1997: 218) και (Lefebvre 1977: 187).

²⁰ Πρβλ. (Heinelt & Töller 2003: 11).

είναι δημοκρατικά συνεπής, κοινωνικά και οικολογικά ευαίσθητος και πολιτισμικά ανεκτικός στην ετερότητα. Η Healey (1997: 33, 57, 243, 264, 284) στέκεται στο “**κοινωνικό και διανοητικό κεφάλαιο**” (social and intellectual capital) που δημιουργεί ένας επικοινωνιακός, συμμετοχικός σχεδιασμός, που στηρίζεται στη συναίνεση. Κοινές ανησυχίες για τοπικές περιβαλλοντικές αλλαγές δημιουργούν αμοιβαία εμπιστοσύνη και ανταλλαγή πληροφοριών μέσω των οποίων το κοινό μπορεί να μάθαινε για πιθανές επιπτώσεις αποφάσεων και δυνατούς τρόπους να αξιολογούνται για να ξεπεραστούν. Μέσω αυτών των επικοινωνιακών δραστηριοτήτων επεκτείνουν τις κοινωνικές τους σχέσεις, μαθαίνουν για διαφορετικές απόψεις που υπάρχουν και σχηματίζουν τη δική τους άποψη, επεκτείνουν δηλαδή τη γνώση τους. Με αυτόν τον τρόπο οικοδομείται μία αμοιβαία αλληλοκατανόηση, που μπορεί να δράσει ως καταλύτης για σταθερή ενημέρωση και επικοινωνία μεταξύ των κατοίκων και ενεργοποίηση για τα τοπικά προβλήματα, δηλαδή μία συμπεριφορά σταθερής συμμετοχής στα πολιτικά και περιβαλλοντικά θέματα του τοπικού περιβάλλοντος. Αυτό τους οδηγεί στην απόκτηση ισχύος, δηλαδή εξουσίας, για να συμβάλλουν στη διαμόρφωση της ποιότητας του περιβάλλοντος της γειτονιάς τους (Healey 1998: 1541).

Οι έρευνες επαληθεύουν τις απόψεις αυτές. Ο καθηγητής Fishkin του Πανεπιστημίου του Austin μελέτησε επιλεγμένο δείγμα πολιτών, το οποίο συμμετείχε σε συμμετοχικές διαδικασίες και διάλογο με ειδικούς και πολιτικούς. Συμπεράνε ότι αυτοί οι πολίτες είχαν διαφορετική άποψη για τα κοινά απ’ ότι ευρύτερα η κοινωνία²¹. Άλλη έρευνα έδειξε ότι σε βρετανικούς δήμους που εφάρμοσαν συμμετοχικές διαδικασίες δημιουργήθηκαν νέοι διάυλοι επικοινωνίας με “συνηθισμένους πολίτες” ή κοινωνικές ομάδες που μέχρι τότε δεν είχαν λόγο στις αποφάσεις. Αυτό δημιούργησε τις βάσεις για μόνιμη ενασχόληση των πολιτών αυτών με τα κοινά, ενώ παράλληλα αύξησε τις γνώσεις τους για τα θέματα του δήμου (Bickerstaff & Walker 2001: 442).

Η **κοινωνική, συλλογική συνείδηση των πολιτών** είναι ίσως ο πιο σημαντικός παράγοντας για να περιοριστούν τα παγκόσμια περιβαλλοντικά προβλήματα. Η βιώσιμη ανάπτυξη προϋποθέτει αλλαγές στις συμπεριφορές των ατόμων. Πολλές φορές αυτή δεν επιτυγχάνεται, επειδή τα άτομα δεν γνωρίζουν τις περιβαλλοντικές συνέπειες των ενεργειών τους. Η συμμετοχή του κοινού θεωρείται ότι συμβάλλει στην **περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση** (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 44), αφού συνεπάγεται δημοσιοποίηση των περιβαλλοντικών προβλημάτων και συζήτηση γύρω από αυτά (Πέτρου 2007: 31). Ο Morin (1984: 349) υποστηρίζει για παράδειγμα ότι οι αρνητικές επιπτώσεις της χρήσης του ΙΧ δε θα υπήρχαν, αν ο άνθρωπος αποκτούσε ένα μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τον κόσμο και για τους άλλους. Ο Zeitler εισάγει την έννοια της “ηθικής των μεταφορών”: στη σύγχρονη κοινωνία ελλείνει μιας περιβαλλοντικής ηθικής, ούτε οι πολιτικοί, ούτε τα άτομα έχουν συνείδηση ότι οι επιλογές τους είναι ηθικής φύσεως. Θεωρεί ότι απαιτείται ένα ευρύ παιδαγωγικό έργο για την προβολή των ηθικών διαστάσεων της καθημερινής συμπεριφοράς μετακίνησης και προσέγγιση των σχεδιασμών με την κοινωνία (Μπαρμπόπουλος & Μηλάκης 2002: 64). Στη διακήρυξη της Κοπεγχάγης το 1996, την οποία υπογράφουν 60 ευρωπαϊκές πόλεις, τονίζεται ότι «*Μόνο μια κοινωνική*

²¹ Π.χ. μόνο το 38 % από αυτούς που συμμετείχαν σε τέτοιες διαδικασίες πίστευε ότι η λύση στην εγκληματικότητα είναι η φυλάκιση περισσότερων ανθρώπων. Αντίθετα αυτό πίστευε το 57 % του ευρύτερου πληθυσμού (Font 1998: 8).

συμφωνία θα μπορούσε να αποτρέψει την προβλεπόμενη δραματική αύξηση της οδικής κυκλοφορίας. Χωρίς αυτήν διακυβεύεται το δικαίωμα στην μετακίνηση και η κοινωνική συνοχή της πόλης. Η συμμετοχή των πολιτών στη λήψη των αποφάσεων είναι προϋπόθεση για μια κοινωνική συμφωνία. Χρειάζεται να υπάρξει συλλογική ευαισθητοποίηση απέναντι στις επιπτώσεις της κυκλοφορίας. Τα δικαιώματα στη ζωή των παιδιών, των άλλων ευάλωτων χρηστών του δρόμου και αυτών που κατοικούν δίπλα στις αρτηρίες αξίζουν να αποτελέσουν το κύριο θέμα της συζήτησης μεταξύ της τοπικής αυτοδιοίκησης και των πολιτών.» (Βλαστός 1996α). Αν αναπτυχθούν συλλογικές υπεύθυνες πρωτοβουλίες στη δουλειά, στη γειτονιά και στο δήμο είναι πιο πιθανή η επιτυχία ενός βιώσιμου κυκλοφοριακού σχεδιασμού, παρά με εφαρμογές νόμων, με διατάγματα και κίνητρα της αγοράς (Βλαστός 1993). Έρευνες επαληθεύουν τις απόψεις αυτές. Οι Webler, Tuler & Krueger (2001: 442) διαπίστωσαν ότι όσο περισσότερο ενημερώνονταν και εκπαιδεύονταν άνθρωποι που συμμετείχαν σε αποφάσεις περιβαλλοντικές, τόσο περισσότερο συμφωνούσαν με τις απόψεις αυτών που υπεράσπιζαν περιβαλλοντικές αξίες. «Η συμμετοχή στη διατύπωση στρατηγικών προϋποθέτει να απομακρυνθούμε από προσωρινές έγνοιες, να επανεξετάσουμε τη θέση μας, να ξανασκεφτούμε προβλήματα και προκλήσεις, να δουλέψουμε για δυνατότητες και να ξεπεράσουμε περιορισμούς, να σκεφτούμε μέσα από συγκεκριμένες δράσεις τι μπορεί να είναι καλύτερο από τη σημερινή καθημερινή πρακτική και να αφιερωθούμε στο να αλλάξουμε τα πράγματα [...] Δεν πρόκειται απλά για παραγωγή συλλογικών αποφάσεων. Πρόκειται για διαμόρφωση ενός νέου τρόπου σκέψης.» (Healey 1997: 244, 245). Η άποψη της Healey στηρίζεται στο φιλοσοφικό έργο του Habermas, που θεωρεί ότι μία διαβούλευση έχει την ικανότητα να αλλάξει αυτό που πιστεύουν, σκέφτονται και κάνουν οι άνθρωποι και να διατηρήσει την αλλαγή αυτή.

Πράγματι η Geißel (2003: 260) σε έρευνες πεδίου γύρω από την εφαρμογή της οδηγίας EMAS στην Ευρώπη (η Οδηγία έχει ως στόχο έχει να δοθούν κίνητρα στις επιχειρήσεις να περιορίσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των δραστηριοτήτων τους) παρατήρησε ότι η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των εργαζομένων ήταν άμεσα εξαρτημένη από το βαθμό στον οποίο συμμετείχαν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων γύρω από την εφαρμογή EMAS στην εταιρεία τους. Η αίσθηση που αποκτούν οι πολίτες ότι μπορούν να συνδιαμορφώσουν το περιβάλλον στο οποίο ζουν μέσω της συμμετοχής τους στις αποφάσεις, τους ενεργοποιεί και τους καθιστά συνυπεύθυνους για το περιβάλλον τους (Κασσιός 2002: 48), την τελική απόφαση ή πολιτική οι πολίτες την αισθάνονται “δική τους”, την περιφρουρούν και τη σέβονται²². Η Ευρωπαϊκή Ένωση για παράδειγμα θεωρεί ότι αν εμπλέξει τους πολίτες στις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, στη συνέχεια οι ίδιοι οι πολίτες μπορούν να περιφρουρούν την εφαρμογή των περιβαλλοντικών πολιτικών στα κράτη- μέλη (Τσίρος 2001: 215).

3.2.4.4 Ενίσχυση της κοινωνικότητας, αδελφοσύνης, ψυχικής υγείας των κατοίκων της γειτονιάς

Η αίσθηση ότι ανήκουμε σε μια ευρύτερη κοινότητα γίνεται σημαντική πηγή εσωτερικής δύναμης, ανακούφισης και μειώνεται η αίσθηση της αποξένωσης

²² Αυτό υποστηρίζεται σε αρκετά πολιτικά και επιστημονικά κείμενα: (Bickerstaff & Walker 2001: 436), (Βρυχέα 1992: 38), (Δήμος Θηβαίων 1988: 12), (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 28) και (TRANSPLUS 2002: 8, 31).

σύμφωνα με τον ψυχολόγο Elkin Allen. Ο ίδιος συγγραφέας τονίζει τον αποφασιστικό ρόλο της συμμετοχής για να αναπτυχθούν αισθήματα ένωσης και συνεργασίας με τους ανθρώπους της γειτονιάς (Allen 1999: 61, 168, 171)²³. «*Η αρμονική συνύπαρξη επιτυγχάνεται όταν μπορείς να γνωρίζεις και να ακούς τον άλλο, να αποδέχεσαι τη διαφορά (δηλαδή τη σχέση του άλλου με την πραγματικότητα) και να σέβεσαι το κοινό ανθρώπινο αίτημα του ανήκειν σε μια ομάδα, χωρίς να υψώνονται διαχωριστικές γραμμές ανάμεσα στους ανθρώπους και χωρίς να καταλύονται οικουμενικές, πανανθρώπινες αξίες*» (Λυδάκη 2001: 22). Η Hannah Arendt υποστηρίζει ότι οι άνθρωποι μπορούν να αποκτήσουν ψυχική σταθερότητα, αυτοσυνείδηση και τελικά ελευθερία, όταν επιβεβαιώνονται στη δημόσια σφαίρα και στρατεύονται στη δημόσια συζήτηση των πολιτικών ζητημάτων (Honneth 1999: 95). Στα ίδια συμπεράσματα κατέληξε έρευνα στη Βρετανία (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001β: 448).

3.2.4.5 Βελτίωση της ποιότητας των αποφάσεων

Με την κλασική αντιπροσωπευτική διαδικασία οι μόνοι που αναμιγνύονται στο σχεδιασμό είναι οι ειδικοί και οι πολιτικοί. Μελετούν τα θέματα του σχεδιασμού σύμφωνα με τις προκαταλήψεις, τις πεποιθήσεις, τις αξίες τους και την εμπειρία τους. Ο γραφειοκρατικός αυτός τρόπος προσέγγισης είναι όμως αποκομμένος από την κοινωνική πραγματικότητα και τις ανάγκες των πολιτών. Οι πολίτες που ζουν σε μία περιοχή έχουν γνώση που αποκτούν μέσω της καθημερινής εμπειρίας των χώρων, στους οποίους ζουν. Η γνώση αυτή καλείται “**πρακτική γνώση**” ή “**τοπική γνώση**” (Healey 1998: 1539). Οι Lindblom & Heinelt ονομάζουν “σοφία της δημοκρατίας” τη γνώση αυτών που καλούνται να συμμετέχουν στις αποφάσεις. Οδηγεί σε καλύτερα αποτελέσματα (Heinelt & Töller 2003: 11)²⁴. «*Υπάρχουν χαρακτηριστικά και ιδιότητες του περιβάλλοντος, που δύσκολα μπορούν να υπαχθούν στη βάση της εκτίμησης και του υπολογισμού τους, αφού αυτά έχουν μια ιδιαιτερότητα... η αξία αυτών των φυσικών χαρακτηριστικών δεν έχει την ευκολία της αντικειμενικής εκτίμησής τους, γιατί υπεισέρχεται και η προσωπική εκτίμηση του ατόμου προς αυτά... είναι ο άνθρωπος, δηλαδή, που τα ανακάλυψε και μέσα στην πολιτιστική του εξέλιξη τα ανέσυρε από την πλειάδα των φυσικών χαρακτηριστικών και τα κατέστησε “αξίες”*» (Κασσιός 2002: 38)²⁵. Η απώλεια αυτής της πληροφορίας μπορεί να οδηγήσει σε αποφάσεις ή έργα που δεν θα έχουν κοινωνική χρησιμότητα ή αποδοχή και δεν θα είναι νομιμοποιημένα στη συνείδηση των κατοίκων²⁶. Τα παραπάνω αποτελούν κοινό τόπο σε πολιτικά κείμενα ανά τον κόσμο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2001: 3) και η Σύμβαση του Άαρχους (UNECE 1998) αναφέρουν ότι η ποιότητα των αποφάσεων θα βελτιωθεί με τη συμμετοχή του κοινού. Ο νόμος ISTEA (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act) στις ΗΠΑ καλούσε τους μελετητές των μεταφορών από το 1991 να μην ψάχνουν λύσεις μόνο στα μαθηματικά μοντέλα, αλλά στις ίδιες τις κοινότητες. «*Η βασική κοινή λογική μας λέει ότι η καλύτερη πηγή για να προσδιορίσουμε τι θέλει μία κοινότητα είναι οι άνθρωποι της κοινότητας αυτής. Η συμμετοχή του κοινού πρέπει να είναι μία*

²³ Πρβλ. (Rybczynski 1995: 234).

²⁴ Για τη σημασία της κοινωνικής γνώσης του κοινού βλ. και (Λυδάκη 2001: 67).

²⁵ Πρβλ. (Manheim 1979: 546).

²⁶ Βλ. (Βρυχεία 1992: 60), (Bates & Wahl 1997: 203), (Gbikpi & Grote 2002: 21), (Healey 1998: 1539), (Κασσιός 2000: 42), (Manheim 1979: 549), (ODPM 2002: 8), (Petts 2003: 271), (Rydin & Pennington 2000: 154-156), (Simmons & Birchall 2005: 261) και (Χριστοφίλοπουλος 2002: 93, 402).

διαδικασία συλλογής πληροφοριών [...] Οι συγκοινωνιολόγοι χρησιμοποιούν μία ποικιλία από μοντέλα για να δώσουν ποσοτικά στοιχεία για ένα έργο. Κοιτούν τους φόρτους και τους χρησιμοποιούν ως στοιχείο για να προσδιορίσουν πόσες λωρίδες πρέπει να έχει ο δρόμος. Εκεί που η διαδικασία αυτή υστερούσε στο παρελθόν και παλεύει να το επιτύχει σήμερα είναι στο να συμπεριλάβει ποιοτικές μετρήσεις. Για παράδειγμα, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι μπορεί να απαιτούν τέσσερις λωρίδες, αλλά τι επιπτώσεις θα έχουν αυτές στη γειτνιάζουσα κοινότητα σε σύγκριση με τις δύο λωρίδες;» (STPP 1997α: 15, 27, 47). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι μέσω της διαβούλευσης για το σχεδιασμό του χώρου θα μπορούσε να ενισχυθεί και η καινοτομία (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2001: 6)

Το γεγονός της **βελτίωσης της ποιότητας των αποφάσεων** όταν συμμετέχει το κοινό έχει επιβεβαιωθεί από έρευνες. Οι Schwartz & Eichhorn (1997) εντόπισαν, ενημερώνοντας το κοινό για κοινωνικά έργα, ότι αυτό μπορούσε στη συνέχεια να προτείνει συγκεκριμένες ποσοτικές μεταβλητές που θεωρούσε ότι κάλυπταν τις ανησυχίες του και χρησιμοποιήθηκαν στη συνέχεια ως κριτήρια για την αξιολόγηση εναλλακτικών προτάσεων. Σε άλλη έρευνα σε πέντε πόλεις της Βόρειας Ευρώπης, όπου εφαρμόστηκαν διαδικασίες ευρείας συμμετοχής του κοινού από το πρώτο στάδιο των αποφάσεων, βρέθηκε ότι η συνεισφορά του ήταν σημαντική στις πληροφορίες που συλλέχθηκαν και στην ποιότητα των τελικών αποφάσεων (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 43).

Όταν στόχος και του πολεοδομικού και του κυκλοφοριακού σχεδιασμού είναι πλέον και η αντιμετώπιση κοινωνικών προβλημάτων, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, είναι φανερό ότι χρειάζεται μια λεπτομερέστερη γνώση της καθημερινής ζωής των ανθρώπων για να αναπτυχθεί μια πιο πλούσια γνώση των αναγκών και των συμπεριφορών που επιδρούν στο σχεδιασμό (Booth & Richardson 2001: 143). Για παράδειγμα οι άνθρωποι που υποεξυπηρετούνται από τα μεταφορικά συστήματα είναι αυτοί με ειδικά πολιτιστικά, εθνικά, φυλετικά χαρακτηριστικά, τα άτομα με ειδικές ανάγκες και οι οικονομικά αδύνατοι. «Όχι μόνο έχουν μεγαλύτερη δυσκολία να μετακινηθούν στη δουλειά τους, στο σχολείο, να ψωνίσουν, για αναψυχή απ' ότι η πλειοψηφία του πληθυσμού, αλλά είναι συχνά στο σκοτάδι για τους κυκλοφοριακούς σχεδιασμούς που μπορεί να αλλάξουν δραματικά τις ζωές τους. Πολλοί δεν έχουν εμπειρία από συμμετοχή του κοινού, αν και γνωρίζουν σημαντικές, άγνωστες πτυχές που θα έπρεπε να ακουστούν. Οι άνθρωποι με χαμηλό εισόδημα δεν έχουν ούτε δυνατότητες πρόσβασης ούτε το χρόνο για συμμετοχή, αυτοί με χαμηλό επίπεδο μόρφωσης δεν γνωρίζουν καν τις σύγχρονες δυνατότητες μετακίνησης. Οι ανάπηροι επίσης δυσκολεύονται να έχουν πρόσβαση στα μέσα μεταφοράς και έχουν πιο περιορισμένες δυνατότητες συμμετοχής... Αυτές οι ομάδες είναι μια πλούσια πηγή ιδεών που μπορούν να βελτιώσουν τις μεταφορές όχι μόνο για τον εαυτό τους, αλλά για όλη την κοινωνία» (FHWA 1996: 1-20).

Εκτός από κοινωνικά ζητήματα η εμπλοκή του κοινού, μη κυβερνητικών οργανώσεων και παραγωγικών φορέων στις αποφάσεις μπορεί να βοηθήσει, ώστε να διακρίνονται καλύτερα οι οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των αποφάσεων²⁷. Η Healey (1997: 141) υποστηρίζει ότι η βελτίωση της ποιότητας των

²⁷ Βλ. (Booth & Richardson 2001: 141), (Ζιάμος, Παναγιωτόπουλος & Ρουμελιώτου 2003: 47), (Κασσιός 2002: 7, 39), (Πέτρου 2007: 31), (Petts 2003: 271), (Simmons & Birchall 2005: 261), (TRANSPLUS 2002: 8, 16, 32),

αποφάσεων και του αστικού περιβάλλοντος που επιτυγχάνεται με συναινετικές διαδικασίες σε τοπικό επίπεδο μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικά οικονομικά οφέλη τις κοινότητες που υιοθετούν τέτοιες διαδικασίες. Μία συμμετοχική προσέγγιση σχεδιασμού οδηγεί στην ανάπτυξη διανοητικού και κοινωνικού κεφαλαίου (βλ. παραπάνω), στην επικοινωνία τοπικών επιχειρήσεων μεταξύ τους και με τους τοπικούς παράγοντες καθιστώντας τις πόλεις που υιοθετούν τέτοιες διαδικασίες ιδιαίτερα ελκυστικές για επιχειρήσεις και οδηγώντας τις σε μία ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη.

3.2.4.6 Ενίσχυση της δημοκρατίας.

Κατά τον Durkheim, ενώ παλαιότερα οι βάσεις νομιμοποίησης του κράτους είχαν θεοκρατικές βάσεις, στο μοντέρνο κράτος οι βάσεις νομιμοποίησης στηρίζονται στην κοινή θέληση, η οποία σχηματίζεται επικοινωνιακά μέσω της πολιτικής δημοσιότητας. Η δημοκρατία είναι η πολιτική μορφή, με την οποία η κοινωνία φθάνει στην πιο καθαρή συνείδηση του εαυτού της. Ένας λαός είναι τόσο πιο δημοκρατικός, όσο η βούληση και το κριτικό πνεύμα στη διαδικασία των δημόσιων συναντήσεων παίζουν πιο σημαντικό ρόλο. Αντίθετα είναι τόσο λιγότερο δημοκρατικός, όσο περισσότερο εμποδίζεται ο έλεγχος των ισχυρισμών. Η δημοκρατία, αν λειτουργεί σωστά, επιτρέπει στους πολίτες να αποδέχονται τους νόμους της χώρας τους περισσότερο δια μέσου της συναίνεσης και λιγότερο παθητικά, με αποτέλεσμα να μην είναι πλέον η πολιτεία μία εξωτερική εξουσία, που τους αναγκάζει σε μηχανικές κινήσεις (Habermas 1981β: 125). Και ο Dewey υποστηρίζει ότι η δημοκρατία είναι η προσπάθεια ενίσχυσης της διαφάνειας των αποφάσεων, ώστε να υπηρετούν το δημόσιο συμφέρον, διότι ο διπλός ρόλος των δημόσιων αξιωματούχων (εκπρόσωποι του δημόσιου συμφέροντος, αλλά και φυσικά πρόσωπα με ιδιωτικό συμφέρον) δημιουργεί αμφιβολίες αν πραγματικά διαφάνεια υπάρχει (Dewey 1927: 83).

Η έλλειψη διαφάνειας δημιουργεί τις προϋποθέσεις για εκτροπή από την ηθική τεκμηρίωση των αποφάσεων, καθώς ψυχολογικά ευνοείται η ηθική υποκρισία (moral hypocrisy) από αυτούς που λαμβάνουν αποφάσεις. Ηθική υποκρισία είναι η ψυχολογία ενός ατόμου που εξαπατά τον εαυτό του ότι είναι ηθικός, χωρίς να είναι, επειδή μπορεί απλά να παρουσιάζεται στους άλλους ως ηθικός (Batson, Ahmad & Tsang 2002: 440).

Από την άλλη πλευρά μία κρατική απόφαση που δεν έχει λάβει υπ' όψη της αυτούς που αφορά, δηλαδή τους πολίτες δεν μπορεί να είναι ηθική. Ο Wingert αναφέρει ότι μία ηθικά ορθή πράξη δεν είναι αυτή που αξιολογείται ως καλή, αλλά αυτή που σέβεται τις αξιώσεις των άλλων, διότι (συμπληρώνει ο Honneth) οι άνθρωποι φθάνουν σε μία ακέραιη σχέση με τον εαυτό τους μόνο μέσω της αναγνώρισης της ισοτιμίας τους, της ιδιαίτερης αξίας τους και ορισμένων δικαιωμάτων τους, όταν δηλαδή υπάρχει ηθικός σεβασμός (Honneth 1999: 143).

Όταν οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα να επηρεάζουν τις αποφάσεις, όταν οι διαδικασίες είναι ανοικτές και υπάρχει λογοδοσία, βελτιώνεται η σχέση κράτους πολιτών. Οι διαδικασίες αυτές επιτρέπουν στους πολίτες να έρχονται σε επαφή με τους ειδικούς και να συμμετέχουν στη λήψη των αποφάσεων. Με τον τρόπο αυτό αποκαθίσταται η εμπιστοσύνη μεταξύ πολιτικών, ειδικών και πολιτών, δηλαδή οι

πολίτες αποκτούν την (χαμένη) αίσθηση ότι οι πολιτικοί με ένα ειλικρινή και σωστό τρόπο επιδιώκουν την εξυπηρέτηση του συλλογικού συμφέροντος (Healey 1997: 210). *«Μέσω των συναντήσεων το κοινό μαθαίνει ότι ο φορέας δεν είναι ένας απρόσωπος, ανελαστικός, γραφειοκρατικός οργανισμός και ότι οι εμπλεκόμενοι στο σχεδιασμό είναι κοινοί άνθρωποι. Δίνεται η ευκαιρία να απαντηθούν άμεσα οι ερωτήσεις και να διαλυθούν οι φήμες και η παραπληροφόρηση»* (FHWA 1996: 2-1). Οι Lowndes, Pratchett & Stoker (2001β: 449) σε έρευνα στη Βρετανία διαπίστωσαν ότι το κοινό που συμμετείχε σε αποφάσεις απέκτησε μεγαλύτερο σεβασμό για αυτούς που λαμβάνουν αποφάσεις, καθώς διαπίστωνε την πολυπλοκότητα των παραγόντων που εμπλέκονται σε αυτές. Πολλά επιστημονικά²⁸ και πολιτικά κείμενα²⁹ συγκλίνουν στην άποψη ότι η ενημέρωση του κοινού και η βελτίωση της ποιότητας των αποφάσεων, που επιτυγχάνεται μέσω της εμπλοκής του, θα ενισχύσει τη δημοκρατία, θα βελτιώσει τη σχέση κράτους-πολιτών.

Η βελτίωση της σχέσης κράτους-πολιτών μικραίνει την πιθανότητα των αντιδράσεων για μεμονωμένα έργα ή για το γενικότερο πολεοδομικό πλαίσιο και ως εκ τούτου και την πιθανότητα δικαστικών εμπλοκών, που έχουν ως αποτέλεσμα τη σημαντική καθυστέρηση στην υλοποίηση μιας κοινωνικής υποδομής, την αύξηση του κόστους της ή ακόμα και την ακύρωσή της³⁰. Αυτός είναι ο λόγος που η συμβουλευτική ομάδα σχεδιασμού (Planning Advisory Group) στη Μ. Βρετανία από το 1964 πρότεινε συμμετοχή του κοινού ως αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας πολεοδομικού σχεδιασμού. Οι ενστάσεις οδηγούσαν σε μεγάλη αργοπορία και όλο το σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού κινδύνευε να καταρρεύσει (Χριστοφιλόπουλος 2002: 403). Για παράδειγμα οι Bates & Wahl (1997: 206) υπολόγισαν ότι το κόστος της συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό μιας γραμμής ελαφρού μετρό, διαδικασία που κράτησε 5 χρόνια, ήταν 150 000 \$, κόστος που ενώ είναι σημαντικό θεωρούν ότι αποπληρώθηκε, επειδή οι φορείς σχεδιασμού δεν αντιμετώπισαν πρόβλημα δικαστικών εμπλοκών κατά τη διάρκεια υλοποίησής του.

Παραδείγματα από την υλοποίηση έργων στις ΗΠΑ επιβεβαιώνουν ότι η συναίνεση των κατοίκων στις αποφάσεις είναι αποτέλεσμα της ενεργούς εμπλοκής τους σε αυτές³¹. Στο Όρεγκον – Portland, σε δημοψήφισμα, το 64 % των πολιτών ψήφισαν υπέρ της επέκτασης των γραμμών του τραμ. Η ψήφος αυτή ήταν αποτέλεσμα της ευρείας συμμετοχής του κοινού κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού για την περιοχή από το μητροπολιτικό φορέα σχεδιασμού (MPO), που συμπεριλάμβανε συναντήσεις, ομάδες εργασίας με τη συμμετοχή ενδιαφερομένων, έρευνες δεδηλωμένης προτίμησης, ενημερώσεις (FHWA 1996: 4-20). Σε άλλο παράδειγμα στο Χιούστον του Τέξας οι υπηρεσίες Μεταφορών έχουν καλή σχέση με όλα τα μέρη της κοινότητας, ιδιαίτερα με αδικημένους πληθυσμούς. *«Ως αποτέλεσμα, οι ηγέτες τους είναι πολύ αποτελεσματικοί στις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού και οι*

²⁸ *«Η ανάγκη βρίσκεται στη βελτίωση των μεθόδων και των συνθηκών της συζήτησης, του διαλόγου και της πειθούς. Αυτό είναι το πρόβλημα του κοινού (συμφέροντος).»* (Dewey 1927, σελ. 208). Πρβλ. και (Font 1998: 23), (Gbikpi & Grote 2002: 21), (Πέτρου 2007: 31), (Petts 2003: 271), (Simmons & Bircall 2005: 262) και (TRANSPLUS 2002: 9, 32).

²⁹ (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2001: 7).

³⁰ Βλ. (Booth & Richardson 2001: 148), (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2001: 3, 7), (Healey 1997: 223), (Κασσιός 2000: 53), (Ο' Dowd 1998: 8), (Petts 2003, σελ. 272), (Ρόκος 1982: 17), (Simmons & Bircall 2005: 261) και (TRANSPLUS 2002: 8, 32).

³¹ Βλ. (Bates & Wahl 1997) και (Nash 1997).

διαφωνίες για κυκλοφοριακούς σχεδιασμούς περιορίζονται στο ελάχιστο...» (ό.π.: 1-23).

Από την άλλη πλευρά στην Ελλάδα, όπου απουσιάζουν διαδικασίες επαρκούς συμμετοχής του κοινού, υπάρχουν πολλά παραδείγματα δυσλειτουργίας του συστήματος μελέτης δημοσίων έργων. Η κατασκευή του τραμ, ο προαστιακός σιδηρόδρομος και άλλα έργα αποτέλεσαν αντικείμενο ένδικης αντιπαράθεσης του κοινού με την κυβέρνηση (βλ. Κεφάλαιο 4 και 6 και www.in.gr, 25/06/2002 και 14/05/2002). Ακόμη και ο δήμαρχος της πόλης της Αθήνας προσέφυγε στα δικαστήρια εναντίον έργου, στο οποίο δεν ελήφθησαν υπ' όψη οι απόψεις της τοπικής αυτοδιοίκησης (www.in.gr, 14/03/2002).

Η αντίδραση του κοινού σε αποφάσεις που αφορούν την υλοποίηση έργων πηγάζει και από την αυξανόμενη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε αυτά. Οι Nijkamp & Blaas και οι Booth & Richardson υποστηρίζουν ότι η παραδοσιακή τεχνοκεντρική προσέγγιση δεν μπορεί να ανταποκριθεί στο καινούριο περιβάλλον της αυξημένης διείσδυσης του ιδιωτικού τομέα. Ο σχεδιασμός δεν έχει πια τη νομιμοποίηση του δημοσίου οφέλους, με αποτέλεσμα η από πάνω προς τα κάτω προσέγγιση (top-down approach), που αποκλείει το κοινό από τις αποφάσεις, να δημιουργεί τριβές εναντίον έργων, όχι μόνο δρόμων –όπως συνέβαινε τη δεκαετία του '60 και του '70, αλλά και συστημάτων ελαφρού μετρό (Booth & Richardson 2001: 142). Αυτό επιβεβαιώνεται και από την παρούσα διατριβή (βλ. Κεφάλαιο 6).

3.3 Συμπεράσματα

- Τα έντονα σύγχρονα περιβαλλοντικά και κοινωνικά προβλήματα, που οφείλονται σε μεγάλο ποσοστό και στην κυριαρχία του ΙΧ στις σύγχρονες πόλεις, όπως αναλύθηκε στο 2^ο Κεφάλαιο, οδήγησαν από τη δεκαετία του '70 στη θεωρία της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Σύγχρονος κοινωνικός, πολεοδομικός και κυκλοφοριακός στόχος είναι η αλλαγή συμπεριφορών των πολιτών, ώστε οι επιπτώσεις στο περιβάλλον και την κοινωνία των καθημερινών επιλογών μετακίνησης και κατανάλωσης να περιοριστούν.
- Βιώσιμη κινητικότητα σημαίνει διατήρηση της κινητικότητας στην πόλη, που είναι προϋπόθεση της κοινωνικής λειτουργίας της. Επιδιώκεται όμως αυτή να μην έχει περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις, αλλά να ενισχύει την κοινωνική συνοχή, να οδηγεί στην ανασύσταση της πολιτικής και κοινωνικής έννοιας της γειτονιάς, να ευνοεί την ανθρώπινη επαφή και συλλογικές μορφές οργάνωσης και να δίνει σε όλους ίσες δυνατότητες.
- Πολιτικές που ανήκουν στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας είναι η ενίσχυση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της συλλογικής μεταφοράς (πχ. δημόσια συγκοινωνία ή συλλογική χρήση ΙΧ). Αυτά γίνεται στόχος να πραγματοποιηθούν όχι μέσω μεμονωμένων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, αλλά μέσω μίας συνολικής πολεοδομικής οργάνωσης που θα ευνοεί τη χρήση φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς.
- Τα σημαντικά σύγχρονα κοινωνικά, περιβαλλοντικά και πολιτικά προβλήματα της σύγχρονης πόλης και της σύγχρονης δημοκρατίας, γεννούν το αίτημα για συμμετοχή των πολιτών στις αποφάσεις.

- Σήμερα δεν αναγνωρίζεται το δικαίωμα των ειδικών και των πολιτικών να μελετούν και να ορίζουν το κοινό συμφέρον της κοινωνίας, καθώς θεωρείται ότι δεν υπάρχει κοινό συμφέρον.
- Αυτό ισχύει ειδικά για τον τομέα των μεταφορών, όπου ανάλογα με τον τόπο κατοικίας, το μέσο μετακίνησης και το επάγγελμα η οπτική και το “συμφέρον” γύρω από πολεοδομικές και κυκλοφοριακές αποφάσεις είναι τελείως διαφορετικό.
- Το φιλοσοφικό έργο του Habermas, που εισηγήθηκε τη δεκαετία του '80 ένα διαφορετικό μοντέλο αποφάσεων, που θα στηρίζεται στην αρχή της συναίνεσης, επηρέασε τις σύγχρονες απόψεις για συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό. Η λογικά κινούμενη συνεννόηση που οραματίζεται το διαβουλευτικό μοντέλο του στηρίζεται στην ισχύ του ορθότερου επιχειρήματος. Η αλήθεια δεν είναι αυτή που ορίζεται από τους ειδικούς, τεχνοκράτες και πολιτικούς, αλλά αυτή που φαίνεται ως αληθής από όλους τους συμμετέχοντες. Προτείνει λοιπόν έναν ανασχεδιασμό του συστήματος των αποφάσεων, ώστε να μη στηρίζονται σε τεχνοκρατικά επιχειρήματα αποκομμένα από τη ζωή των κατοίκων της πόλης.
- Σύγχρονα πολιτικά και επιστημονικά κείμενα αποδεικνύουν ότι η συμμετοχή των πολιτών στις αποφάσεις θα οδηγήσει στην ενημέρωσή τους και στην περιβαλλοντική και κοινωνική ευαισθητοποίησή τους, στη δημιουργία τοπικών κοινωνικών δεσμών, στη βελτίωση των αποφάσεων, στη ενίσχυση της σχέσης κράτους-πολιτών και της δημοκρατίας γενικότερα.

ΜΕΡΟΣ Β

Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στα προηγούμενα κεφάλαια αναλύθηκε η προβληματική που έχει αναπτυχθεί διεθνώς με θέμα τη συμμετοχή του κοινού στη βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου και οι ιστορικοί παράγοντες που διαμόρφωσαν την οπτική αυτή. Στο δεύτερο μέρος του διδακτορικού αναλύονται οι ιδιαιτερότητες του ελληνικού χώρου.

Πιο συγκεκριμένα στο **κεφάλαιο 4** περιγράφεται η κοινωνική σημασία του δημόσιου χώρου και η ιδιαιτερότητα του συγκοινωνιακού σχεδιασμού στην ελληνική πόλη. Γίνεται μία ιστορική ανάλυση του τρόπου ανάπτυξης του ελληνικών πόλεων. Περιγράφονται οι πολεοδομικές, κυκλοφοριακές και κοινωνικές επιπτώσεις για την σημερινή ελληνική πόλη εξαιτίας του τρόπου ανάπτυξης αυτού, καθώς και ο βαθμός ενεργοποίησης των πολιτών για το αστικό περιβάλλον.

Στο **κεφάλαιο 5** αναλύεται η νομοθεσία και παρουσιάζονται οι δυνατότητες που δίνονται στο κοινό στην Ελλάδα να συμμετέχει στους σχεδιασμούς. Οι προβλέψεις της νομοθεσίας συγκρίνονται με τις διεθνείς συμφωνίες που έχει υπογράψει η Ελλάδα για τη συμμετοχή των πολιτών σε αποφάσεις που αφορούν το περιβάλλον. Τέλος ερευνάται ο τρόπος εφαρμογής της νομοθεσίας. Η μορφή της διακυβέρνησης στην Ελλάδα που στηρίζεται σε ένα ισχυρό κράτος, το οποίο λαμβάνει τις αποφάσεις, προς το παρόν δεν αφήνει περιθώρια για την εμπλοκή των πολιτών στις διαδικασίες σχεδιασμού με έναν επικοινωνιακό και όχι συγκρουσιακό χαρακτήρα. Εφόσον το κράτος δίνει το δικαίωμα της γνώμης, όταν οι αποφάσεις έχουν ήδη διαμορφωθεί, δεν προκύπτουν οι ιδανικές συνθήκες διαβούλευσης με το κοινό. Η νομοθεσία επιτρέπει στο κοινό τον επηρεασμό των αποφάσεων, η πράξη όμως αποδυναμώνει ακόμα περισσότερο τις νομοθετικές προβλέψεις.

Τέλος στο **κεφάλαιο 6** παρουσιάζεται η έρευνα στο Παλαιό Φάληρο, όπου έγιναν ποιοτικές συνεντεύξεις με τους κατοίκους της περιοχής με αφορμή το έργο του τραμ. Χρήσιμα συμπεράσματα εξήχθησαν για τη σχέση των κατοίκων με τις αρχές, το βαθμό συμμετοχής τους στα κοινά, την ενημέρωσή τους σε σχέση με τις νομοθετικές δυνατότητες που έχουν για να επηρεάζουν το περιβάλλον τους, αλλά και ποιες μεθόδους χρησιμοποιούν στην πράξη για να το πετύχουν αυτό. Επιπλέον φανερώθηκαν οι παράγοντες που τους αποθαρρύνουν για να συμμετέχουν. Τα συμπεράσματα που εξήχθησαν σε μεγάλο βαθμό δε διαφέρουν από αυτά ανάλογων ερευνών στο εξωτερικό. Η έρευνα σε μεγάλο βαθμό επιβεβαίωσε ότι οι κατευθύνσεις που δίνονται σήμερα στην Ευρώπη και σε όλο τον κόσμο για την αντιμετώπιση των κοινωνικών και κυκλοφοριακών προβλημάτων στις πόλεις, όπως περιγράφηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, βρίσκονται προς τη σωστή κατεύθυνση και για τον ελληνικό χώρο.

Κεφάλαιο 4

Η κοινωνική συμμετοχή στη διαδικασία πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού των ελληνικών πόλεων

Εισαγωγή

Σε κάθε χώρα υπάρχουν μοναδικοί θεσμοί, κανόνες και πολιτικοί σχηματισμοί εξαιτίας ενός ιστορικά παραγόμενου πολιτικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος και μιας ορισμένης πολιτικής και ιστορικής ανάπτυξης, η οποία πρέπει να εξετάζεται με συστηματικό τρόπο πριν γίνουν γενικεύσεις (Luthardt 1994: 18).

Ποιες είναι λοιπόν οι ελληνικές ιδιαιτερότητες στον τρόπο αστικής ανάπτυξης; Το κυριότερο χαρακτηριστικό που μας διαφοροποιεί από τα προηγμένα βιομηχανικά κράτη είναι τα **αυθαίρετα**, δηλαδή η αστική επέκταση με πρωτοβουλίες στέγασης των οικοπεδούχων χωρίς κρατικό έλεγχο και σχεδιασμό. Η συσσώρευση προσφύγων από τη Μικρά Ασία και η ραγδαία μεταπολεμική αστικοποίηση δημιούργησε τεράστιες οικιστικές πιέσεις, στις οποίες το κράτος προσπάθησε να ανταποκριθεί, αλλά δεν κατάφερε να ελέγξει. Η κοινωνική και κρατική ανοχή που υπήρξε στους αυθαιρετούντες οδήγησε στην παγίωση του τρόπου αυτού αστικής ανάπτυξης, ο οποίος ακολουθείται ακόμη και σήμερα από οικοπεδούχους.

Το κοινωνικό περιβάλλον της Ελλάδας πρωταγωνίστησε στη δημιουργία του αστικού περιβάλλοντος με ένα αμφιλεγόμενο αποτέλεσμα. Η πολεοδομική νομοθεσία αγνοήθηκε. Αρκετές οικογένειες προτιμούν να αντιμετωπίσουν τις ανάγκες στέγασής τους κτίζοντας ένα σπίτι, όπως έκαναν στις αγροτικές περιοχές του τόπου καταγωγής τους. Δε νοιάζονται για πολεοδομικούς σχεδιασμούς, ούτε τους κατανοούν. Επιπλέον δεν περιμένουν το κράτος να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της στέγασής τους. Οι περιοχές εκτός σχεδίου περιμετρικά της Αθήνας και των άλλων μεγάλων πόλεων γεμίζουν κτίσματα χωρίς καμία πολεοδομική πρόβλεψη. Ο δημόσιος χώρος κυκλοφορίας είναι σ' αυτές τις συνθήκες ότι (ελάχιστο) απομένει από τις ιδιωτικές πρωτοβουλίες. Το κράτος παράλληλα με την ανοχή που επιδεικνύει στη δραστηριότητα αυτή ευνοεί μέσω των συντελεστών δόμησης την υψηλή πυκνότητα, ώστε να εξασφαλίζονται μακροοικονομικά οφέλη και να αντιμετωπίζεται το πρόβλημα της έλλειψης επαρκών δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας. Έτσι τα χαρακτηριστικά της ελληνικής πόλης είναι η **φανερή έλλειψη σχεδιασμού**, οι **περιορισμένοι δημόσιοι χώροι** και η **πυκνή δόμηση** (§ 4.1).

Η πυκνή δόμηση εντείνει τα κυκλοφοριακά προβλήματα. Ταυτόχρονα όμως οι ελληνικές πόλεις εκπληρούν τις προϋποθέσεις που καθιστούν ένα σύστημα δημόσιων μεταφορών βιώσιμο: οι κατοικίες διατηρούνται σε απόσταση βαδίσματος από το κέντρο και έτσι οι κάτοικοι δε χρειάζεται να χρησιμοποιούν ΙΧ.

Η ελληνική πόλη είναι μία “**ζωντανή πόλη**” με έντονη μίξη χρήσεων και μεγάλη χρήση δημόσιας συγκοινωνίας.

Το ΙΧ εξαπλώθηκε ραγδαία στην Ελλάδα για διάφορους κοινωνικούς λόγους που οδήγησαν σε όλο τον κόσμο σε θεαματικές επενδύσεις για οδικές μεταφορές. Όμως **είναι ασύμβατο με τα ελληνικά πολεοδομικά δεδομένα**. Απαιτεί πολύ μεγάλους χώρους για την κίνηση και τη στάθμευσή του, οι οποίοι δεν υπάρχουν στις πυκνοδομημένες ελληνικές πόλεις. Η υιοθέτηση του αυτοκινήτου ως βασικού μέσου μετακίνησης δημιούργησε μεγάλα κυκλοφοριακά προβλήματα και ανυπέρβλητα προβλήματα στάθμευσης, που προκάλεσαν την υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και κατέστησαν προβληματική την κίνηση πεζών, ποδηλάτων και ΑΜΕΑ στον αστικό χώρο. Τα τελευταία χρόνια ωστόσο έχει γίνει κοινή συνείδηση η ανάγκη ενίσχυσης των δημόσιων μέσων και ιδίως η Αθήνα αποκτά μια νέα υποδομή (§ 4.2).

Οι ελάχιστοι κοινόχρηστοι χώροι, η πυκνή δόμηση και τα αδύναμα σε σχέση με την πραγματικότητα αυτή έργα αστικών μεταφορών, κινητοποιούν το τελευταίο διάστημα το κοινό, το οποίο αρχίζει και διεκδικεί το δικαίωμα για μια καλύτερη ποιότητα ζωής, ιδίως στις κεντρικές περιοχές (§ 4.3).

4.1 Πολεοδομικά χαρακτηριστικά της ελληνικής πόλης

4.1.1 Πυκνότητα

Ο **πολεοδομικός σχεδιασμός στην Ελλάδα** ξεκίνησε μαζί με τη νεότερη ελληνική ιστορία. Τα πρώτα πολεοδομικά σχέδια, της Πάτρας (1828), της Αθήνας (1833), του Ναυπλίου (1834), της Καλαμάτας (1860) απεικονίζουν τους δομήσιμους και κοινόχρηστους χώρους. Δεν υπάρχει για τα πρώτα αυτά πολεοδομικά σχέδια νομικό πλαίσιο για το πώς πρέπει να εκπονούνται (Χριστοφιλόπουλος 2002: 45, 240).

Το πρώτο θεσμικό πλαίσιο για το σχεδιασμό του χώρου είναι το ν.δ. 17-7-1923 “περί σχεδίων πόλεων κλπ.”. Την εποχή αυτή *«πρωταρχικής σημασίας για τον πολεοδομικό σχεδιασμό είναι το ίδιο το δομημένο περιβάλλον (αισθητική, κτίρια, κοινόχρηστοι χώροι κλπ.) και όχι ο άνθρωπος»* (ό.π.: 342). Παρ’ όλα αυτά περιγράφονται από την εποχή αυτή οι μέθοδοι συμμετοχής του κοινού στους πολεοδομικούς σχεδιασμούς, που ισχύουν μέχρι και σήμερα (βλ. κεφάλαιο 5).

Με την ισχύ του διατάγματος αυτού ο ελληνικός χώρος χωρίστηκε σε δύο περιοχές, τις περιοχές εντός σχεδίου πόλεως και τις περιοχές εκτός σχεδίου πόλεως. Είναι φανερό ότι με την **ένταξη μιας περιοχής στο σχέδιο πόλης** (μετατροπή της από εκτός σχεδίου σε εντός σχεδίου) οι ιδιοκτησίες (αγροτεμάχια) μεταβάλλονται σε οικοπέδα και αποκτούν πολλαπλάσια αξία. Δεν υπήρχαν όμως ποτέ νομοθετικά κριτήρια για τις εντάξεις αυτές, ούτε υπήρχε γενικότερος χωροταξικός σχεδιασμός. Οι εντάξεις στο σχέδιο πόλης ήταν αποτέλεσμα της πίεσης μεταξύ διαφόρων ομάδων συμφερόντων και της συναλλαγής μεταξύ αυτών και του κράτους (**πελατειακές σχέσεις**) με αποκλειστικό σκοπό την εξυπηρέτηση ιδιωτικών συμφερόντων¹. *«Υπήρξε τρέχουσα πρακτική η αγορά “αγροτικής” περιοχής έξω από την περιοχή του επίσημου σχεδίου πόλης από επιχειρηματίες, οι οποίοι την οικοπεδοποιούν με βάση ένα υποτυπώδες σχέδιο και πουλούν τα πρώτα οικοπέδα, φανερά, σε άτομα χαμηλού εισοδήματος. Στην συνέχεια οι επιχειρηματίες προβάλλουν την ανάγκη νομιμοποίησης*

¹ Βλ. (Μπίρης 1966: 274, 275) και (Χριστοφιλόπουλος 2002: 47, 246, 387).

της περιοχής τους στο όνομα της στεγαστικής ανάγκης των πελατών τους και της απόδοσης κοινωνικής δικαιοσύνης. Με τις πιέσεις των επιχειρηματιών, των ενδιαφερομένων και των πολιτικών επιτυγχάνεται η νομιμοποίηση» (Λαγόπουλος 1981: 51)². Πολλές φορές μάλιστα τα σχέδια πόλεως των προς ένταξη περιοχών δεν συντάσσονται από την αρμόδια κρατική υπηρεσία, αλλά από τους ίδιους τους οικοπεδεμπόρους. Μέσα στο πλαίσιο αυτό ελάχιστες πλατείες προβλέπονται στα εγκεκριμένα σχέδια (Μπίρης 1966: 274, 275, 287) και δεν υπήρχε κάποια πρόβλεψη για κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις και για σύνδεση των σχεδίων μεταξύ τους³.

Η αδυναμία του κράτους να ελέγξει τη δόμηση των αστικών και περιφερειακών περιοχών ερμηνεύεται από την πίεση που ασκούσαν οι ιδιοκτήτες ακινήτων, οι οποίοι δε μπορούσαν να αντιληφτούν ότι μια καλύτερη ρυμοτομία και τήρηση πολεοδομικών κανόνων θα ανέβαζαν τις αξίες των ακινήτων τους. Συγχρόνως το κράτος ήταν ένας πολιτικά εξαιρετικά αδύναμος οργανισμός, ανεπαρκής να παρακολουθήσει τους έντονους ρυθμούς αστικοποίησης της μεταπολεμικής περιόδου. Η Αθήνα πλημμυριζόταν τότε από χαμηλών εισοδημάτων εσωτερικούς μετανάστες που έρχονταν από την επαρχία και είχαν ως πρότυπο την (χωρίς πολεοδομικούς περιορισμούς) αυτοστέγαση σε ιδιόκτητους χώρους και όχι την ενοικίαση⁴. Στην Αθήνα είχαν να επιλέξουν μεταξύ δύο λύσεων: Να εγκατασταθούν στις παλιές περιοχές του κέντρου της πόλης που είχαν χαμηλές τιμές ενοικίου ή στην εκτός σχεδίου περιοχή, χωρίς υποδομές και κοινωνικές εξυπηρετήσεις, μακριά από το κέντρο, με τον κίνδυνο επιβολής προστίμων και με συνεχή ανασφάλεια εξαιτίας του κινδύνου κατεδάφισης της κατασκευής τους. Η τιμή των οικοπέδων στις περιοχές αυτές ήταν ωστόσο τέσσερις φορές χαμηλότερες από τις εντός σχεδίου περιοχές. Παράλληλα οι κάτοικοί τους απολάμβαναν ανεξαρτησία αντίστοιχη με αυτή του τόπου καταγωγής τους στις αυθαίρετες μονοκατοικίες. Οι ποιότητες αυτές εξηγούν τις επιλογές: Το 45 % των μεταναστών που συνέρρευσαν στην Αθήνα μεταξύ των ετών 1945 και 1966 στεγάστηκαν στις περιοχές αυθαιρέτων, δημιουργώντας διαδοχικές επεκτάσεις της αστικής περιοχής της Αθήνας με επίκεντρο τις δυτικές περιοχές (Romanos 1969: 141)⁵.

Η επιλογή για απόκτηση ακινήτου ενισχύθηκε για τα λαϊκά στρώματα από τη γενικότερη ανασφάλεια που υπάρχει λόγω των συχνών κρίσεων στην ιστορία της χώρας μαζί με την **έλλειψη κράτους πρόνοιας** σε θέματα κατοικίας, εκπαίδευσης, υγείας και γηρατειών. Το ακίνητο ήταν (και είναι) εξασφάλιση για το μέλλον (Μαντουβάλου & Μαυρίδου 1984: 64). Το ελληνικό κράτος δεν είχε τα κεφάλαια την εποχή εκείνη για να αναπτύξει το κράτος πρόνοιας της Δύσης και περιορίστηκε στην κατασκευή “εργατικών κατοικιών”, οι οποίες όμως αδυνατούσαν να καλύψουν τις

² Πρβλ. και (Μαντουβάλου & Πολύζος 1984: 103).

³ Για παράδειγμα στα Κάτω Πατήσια, που νομιμοποιήθηκαν λίγο μετά την επέκταση της πόλης προς αυτή την κατεύθυνση, φράζεται η οδός Γ’ Σεπτεμβρίου Βλ. (Βλαστός & Νάθενας 1994) και (Μαντουβάλου & Πολύζος 1984: 104)

⁴ Το φαινόμενο των αυθαιρέτων που κτίζονται από χαμηλών εισοδημάτων ανθρώπους δεν είναι αποκλειστικά ελληνικό φαινόμενο. Οι βραζιλιάνικες φαβέλες είναι ολόκληροι αυθαίρετοι οικισμοί. Η Tuagantinga είναι ένας τέτοιος οικισμός δίπλα στην πρωτεύουσα της Βραζιλίας, τη Βραζιλία, οι οποία δημιουργήθηκε κατά τη διάρκεια κατασκευής της πρωτεύουσας. Η προσπάθεια κατεδάφισής της συνάντησε ισχυρή αντίδραση και τελικά το 1961 νομιμοποιήθηκε (Hall 1996: 217). Παρόμοια φαινόμενα συναντούνται σε όλες τις χώρες του τρίτου κόσμου. Αλλά και στην Αγγλία τη δεκαετία του ’20 και του ’30 φτωχοί κάτοικοι στα παράλια της χώρας κτίζουν με προσωπική εργασία αυθαίρετες κατοικίες (Hall 1996: 248).

⁵ Πρβλ. (Λεοντίδου- Εμμανουήλ 1981: 73).

ανάγκες. Η τόνωση εισοδημάτων των μεταναστών επιτεύχθηκε κυρίως από τα δίκτυα αλληλοβοήθειας συγγενών και από μεταναστευτικά και ναυτιλιακά εμβάσματα από το εξωτερικό. Συχνά υπήρχαν περιουσιακά στοιχεία από τον τόπο καταγωγής που χρησιμοποιήθηκαν για μία πρώτη επένδυση στην νέα πραγματικότητα της αστικής ζωής. Στην προσαρμογή αυτή βοήθησε η εγκατάσταση σε περιοχές που ο πληθυσμός είχε κοινό τόπο καταγωγής και η στήριξη ήταν εξασφαλισμένη. Αυτός ο **ατομικός και οικογενειακός χαρακτήρας κοινωνικής οργάνωσης** είχε ως αποτέλεσμα να μην αναπτυχθεί μία συλλογική υπευθυνότητα και συχνά το κράτος να αντιμετωπίζεται εχθρικά (Μαλούτας & Οικονόμου 1992: 26). Η υπεράσπιση του προσωπικού συμφέροντος δικαιωνόταν ηθικά και δεν κατανοήθηκαν οι συλλογικές επιπτώσεις που έχει η αυθαιρεσία στο χώρο (Μαντουβάλου & Μαυρίδου 1984: 69).

Αυθαίρετα υπήρχαν στον ελληνικό χώρο από την ίδρυση του ελληνικού κράτους. Το 1840 υπήρχε ένας ολόκληρος αυθαίρετος οικισμός, το “Προάστιο” ή Νεάπολη, στο οποίο οφείλεται σήμερα το άναρχο δίκτυο κοντά στα Εξάρχεια. Είχε κτιστεί από εσωτερικούς μετανάστες. Η νέα πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους προσέλκυσε πλήθος νέων κατοίκων και εργαζομένων, τα οικόπεδα εντός σχεδίου πωλούνταν σε *«υπερμέτρους και παραλόγους τιμές»*, ενώ το κράτος ανέχεται την αυθαίρετη δόμηση (Μπίρης 1966: 80, 169). Το 1922, οι μικρασιάτες πρόσφυγες δημιουργούν το μεγαλύτερο κύμα αυθαιρέτων⁶, το οποίο συνεχίζεται μεταπολεμικά με την οικονομική μετανάστευση. Η σχέση του κράτους και των αυθαιρετούντων ακολουθεί ένα κύκλο που καταλήγει τελικά στη νομιμοποίηση των τελευταίων. Κάθε νέος υπουργός Δημοσίων Έργων αμέσως μετά την ανάληψη των καθηκόντων του, ανακοινώνει ότι θα καταπολεμήσει “τη λαίλαπα των αυθαιρέτων”. Πλήθος φθινών αυθαιρέτων κατεδαφίζονται, τα οποία όμως ξανακτίζονται αμέσως (Romanos 1969: 138, 144). Σταδιακά αρχίζουν οι διακρίσεις και αναστέλλεται η κατεδάφιση με διάφορες αφορμές (Φιλιππίδης 1990: 205, 206). Άλλωστε από οικονομικής άποψης ήταν προς το συμφέρον του κράτους η εκ των υστέρων πρόχειρη αντιμετώπιση της υποδομής των περιοχών που είχαν αυθαίρετα πολεοδομηθεί από την εκ των προτέρων κατασκευή σωστά εξοπλισμένων περιοχών οι οποίες θα υποδεχόντουσαν νέους κατοίκους. Το κράτος εισέπραττε αποζημίωση για την ένταξη στο σχέδιο πόλης. Παράλληλα οι αυθαιρετούντες αποτελούσαν εκλογική “πελατεία”, με αποτέλεσμα εκτός από τα οικονομικά, να επιτυγχάνονται και κομματικά οφέλη⁷. Τελικά *«δίνεται η εντύπωση ότι ο μη-σχεδιασμός αποτελεί σκόπιμη κρατική προσέγγιση στο πρόβλημα της ραγδαίας αστικής ανάπτυξης»* (Romanos 1969: 145). Για παράδειγμα λίγο πριν τις εκλογές και για λόγους ψηφοθηρίας δημοσιεύθηκε ο νόμος 720/1977, που έδινε δυνατότητα εξαίρεσης από την κατεδάφιση αυθαίρετων κτισμάτων με απλή δήλωση του ενδιαφερόμενου και καταβολή χρηματικής εισφοράς (Χατζοπούλου 2000: 202). Με αυτόν τον τρόπο το ελληνικό κράτος ουσιαστικά αποδέχτηκε την αυθαίρετη δόμηση, η οποία υποκατέστησε (αποτέλεσε στην ουσία) μία κρατική **κοινωνική πολιτική κατοικίας** (Μαντουβάλου & Μαυρίδου 1984: 58).

Εξαιτίας της δεδομένης ανοχής του κράτους στις αυθαιρεσίες στη δόμηση του αστικού χώρου, σταδιακά η αυθαίρετη δόμηση θα ενταθεί και θα απλωθεί και στις περιοχές πολυτελών ή εξοχικών κατοικιών. Σταδιακά η σιγουριά της ατιμωρησίας μετατρέπει την αυθαίρετη δόμηση σε ανέξοδη επίδειξη. *«Σχεδόν καθένας κτίζει όπου*

⁶ 1 500 000 πρόσφυγες φθάνουν (χωρίς να υπολογίζονται οι πρόσφυγες που φθάνουν και από τη Ρωσία μετά τη Ρωσική Επανάσταση) στον ελλαδικό χώρο των 5 000 000 κατοίκων (Χατζοπούλου 2000: 28).

Πρβλ. και (Μαντουβάλου & Πολύζος 1984: 15), (Μπίρης 1966: 287).

⁷ Βλ., (Φιλιππίδης 1990: 204, 242) και (Χριστοφιλόπουλος 2002: 49, 387, 439, 457).

θέλει, όπως θέλει και όποτε θέλει.» Ρέματα, δάση, βουνά οικοδομούνται αυθαίρετα, χωρίς στοιχειώδη έργα υποδομής (Χριστοφιλόπουλος 2002: 435, 456). Ο ρόλος της **διαφθοράς** του κρατικού μηχανισμού στην Ελλάδα ήταν σημαντικός. Μερικοί απασχολούμενοι στο δημόσιο εγκατέλειπαν το καθήκον τους για προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος. Μέσω της εξαγοράς τους κατάφερναν να έχουν πρόσβαση με χρήμα ή άλλα ανταλλάγματα στα ωφέληματα της τεράστιας αγοράς που δημιουργήθηκε γύρω από τα ακίνητα⁸. Η κατάσταση της αυθαίρετης δόμησης, της ατιμωρησίας και της εκ των υστέρων νομιμοποίησης ήταν λοιπόν προς το βραχυπρόθεσμο συμφέρον όλων και έτσι οι αντιδράσεις ήταν ανύπαρκτες.

Η ποιότητα ζωής στις ελληνικές πόλεις που ήδη απειλούνταν εξαιτίας των περιορισμένων κοινόχρηστων χώρων στις αυθαίρετα δομημένες περιοχές, που εντάχθηκαν εκ των υστέρων στο σχέδιο, δέχθηκε ένα ακόμη κτύπημα: τη μεγάλη αύξηση της **πυκνότητας δόμησης** στις εντός σχεδίου περιοχές με αποκορύφωμα την περίοδο της δικτατορίας⁹. Ανταποκρινόμενος σε ένα κοινωνικό περιβάλλον, στο οποίο τα ακίνητα είχαν τεράστια σημασία, σε μία αδύναμη ελληνική οικονομία, η οποία στηριζόταν σε μεγάλο μέρος στην οικοδομική δραστηριότητα και σε πολιτικούς επιρρεπείς στο ιδιωτικό συμφέρον και στις πελατειακές σχέσεις το κράτος μείωσε ακόμα περισσότερο την αναλογία (κοινόχρηστο χώρο)/(δομημένο χώρο), ευνόησε την “πολυκατοικιοποίηση” του συνόλου της έκτασης της πόλης και δημιούργησε ένα ισοπεδωτικό περιβάλλον με ακατάλληλους χώρους για κοινωνικές επαφές της καθημερινότητας και φυσικά με ελάχιστους χώρους για την κίνηση και στάθμευση των οχημάτων¹⁰. Ο υψηλός συντελεστής δόμησης ήταν απαραίτητος για να λειτουργήσει η **αντιπαροχή**. Οι ιδιοκτήτες των οικοπέδων που δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να βελτιώσουν τις συνθήκες στέγασής τους δίνουν τη γη τους σε επιχειρηματίες που αναλαμβάνουν να οικοδομήσουν και πληρώνουν την αξία του οικοπέδου σε διαμερίσματα. Η αντιπαροχή τόνωσε σημαντικά την οικοδομική δραστηριότητα, η οποία στήριξε την ελληνική οικονομία. Προϋπέθετε όμως για να λειτουργήσει υψηλούς συντελεστές δόμησης, ώστε να αντιμετωπιστούν τα έξοδα κατασκευής, να υπάρχει ένα επαρκές επιχειρηματικό κέρδος και να ικανοποιηθεί η επιθυμία του ιδιοκτήτη του οικοπέδου για μεγαλύτερη δυνατή ανταπόδοση (Μαντουβάλου & Μαυρίδου 1984: 64).

Το κράτος αύξησε το δομημένο χώρο με διαδοχικές αυξήσεις του συντελεστή δόμησης, **μείωσε από την άλλη τους κοινόχρηστους χώρους**, αναθέτοντας την εφαρμογή των πολεοδομικών σχεδίων στην τοπική αυτοδιοίκηση, που ήταν αδύναμη οικονομικά, οπότε η εξασφάλιση των κοινόχρηστων χώρων ήταν προβληματική¹¹. Οι περισσότερες ιδιοκτησίες που προβλεπόταν να απαλλοτριωθούν δεν αποζημιώνονταν με αποτέλεσμα τελικά οι ιδιοκτήτες να κερδίζουν δικαστικά την **άρση της απαλλοτρίωσης** (βλ. για παράδειγμα απόφαση 1946/1988 ΣτΕ) ή να επιτυγχάνουν μέσω πολιτικής πίεσης τον **αποχαρκτηρισμό** της ιδιοκτησίας τους¹². Το ποσοστό

⁸ Ως παράδειγμα διαφθοράς δημόσιου λειτουργού ο Μπίρης (1966: 368) αναφέρει την περίπτωση των καταχρηστικών όρων δόμησης του Χίλτον.

⁹ Ο Νόμος 395/4.5.1968 επέτρεψε σε όλη τη χώρα την αύξηση των υψών κατά έναν όροφο (Φιλιππίδης 1990: 43)

¹⁰ Για τη μεγάλη αύξηση των συντελεστών δόμησης βλ. (Φιλιππίδης 1990) και (Χριστοφιλόπουλος 2002: 356, 429).

¹¹ Βλ. (Μπίρης 1966: 297) και (Χριστοφιλόπουλος 2002: 357).

¹² «Θαυμάζει δε κανείς εις αυτάς (σσ.: τις μικροτροποποιήσεις σχεδίων πόλεως στα μέσα του 19^{ου} αιώνα), τόσον τήν μικρολόγον συμφεροντολογία των ιδιοκτητών, οί οποίοι τας προεκάλουν, όσον και την ασυνειδησίαν των πολιτικών, οί οποίοι τας επέβαλλον.» (Μπίρης 1966: 191).

κοινόχρηστων χώρων μειώθηκε σε πολλές περιοχές από τα προβλεπόμενα στο πολεοδομικό σχέδιο. Άλλωστε η απόκτηση κοινόχρηστων χώρων είχε εκτός από οικονομικό και **πολιτικό κόστος** για τους δήμους με αποτέλεσμα να μη δείχνουν ιδιαίτερη προθυμία για την άσκηση των πολεοδομικών αρμοδιοτήτων που τους είχαν ανατεθεί. Οι αρμοδιότητες αυτές δόθηκαν ακριβώς επειδή η άσκησή τους από την κεντρική διοίκηση ήταν ανεπιθύμητη (Χριστοφιλόπουλος 2002: 388).

Αυτή ήταν η πολεοδομική πραγματικότητα της Ελλάδας. Απρογραμματίστη δόμηση και μεγάλοι συντελεστές δόμησης με θύμα το δημόσιο χώρο. Ο ελάχιστος χώρος που απέμεινε προκαλεί τη σύγκρουση πεζών, οχημάτων και δραστηριοτήτων αναψυχής. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον η κίνηση των αυτοκινήτων είναι προβληματική και φυσικά οι χώροι για τη στάθμευσή τους δεν έχουν σε καμία περίπτωση προβλεφθεί. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός χρησιμοποιήθηκε από τις κυβερνήσεις ως μέσο επίτευξης βραχυπρόθεσμων οικονομικών και κομματικών κερδών.

Από τον κανόνα αυτό ξέφυγαν μόνο όσες επεκτάσεις σχεδίου έγιναν μέσω της ένταξης στο σχέδιο **ιδιωτικών συνεταιρισμών**. Οι συνεταιρισμοί είχαν ήδη εξασφαλίσει ορισμένα ελάχιστα όρια κοινωφελών εγκαταστάσεων, ήδη κατείχαν την προς πολεοδόμηση γη και δε χρειαζόταν η απόκτησή της από τους δήμους. Παράλληλα πίεσαν το κράτος για χαμηλούς συντελεστές δόμησης, ώστε να διατηρήσουν ένα περιβάλλον υψηλής ποιότητας. Εξαιτίας των διαφορετικών ποιοτήτων που προσέφεραν κατοικήθηκαν από ανθρώπους υψηλών εισοδημάτων (ό.π.: 246, 388, 455).

4.1.2 Πολυλειτουργικότητα

Το θεσμικό πλαίσιο του 1923, που αποτέλεσε μέχρι τη δεκαετία του '80 το θεσμικό πλαίσιο παραγωγής των ελληνικών πόλεων είχε στηριχθεί στα αντίστοιχα της Γαλλίας (Plan d'urbanisme - 1913) και της Μ. Βρετανίας (Town Planning Act - 1907). Τα θεσμικά αυτά πλαίσια έχουν βγει σε μία εποχή που η πολεοδομία ήταν κλάδος της αρχιτεκτονικής με αντικείμενο το σχεδιασμό της μορφής των πόλεων (φυσικός σχεδιασμός). Οι χρήσεις γης δεν αποτελούσαν αντικείμενο της πολεοδομίας (ό.π.: 46, 238). Το θεσμικό αυτό πλαίσιο, επειδή ακριβώς δεν έθεσε περιορισμό στις χρήσεις γης, βοήθησε οι ελληνικές πόλεις να μην ακολουθήσουν το μοντέλο της Χάρτας της Αθήνας, που ακολούθησαν οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές πόλεις μεταπολεμικά, με τις μονολειτουργικές συνοικίες. Αντίθετα η πυκνότητα κατοικίας σε συνδυασμό με την επιχειρηματικότητα των Ελλήνων ώθησε τις ελληνικές πόλεις να έχουν πολύ μεγάλη αναλογία συμβατικών καταστημάτων ως προς τον πληθυσμό (ΕΜΠ 2001: 320). Αυτό δημιούργησε μία **ζωντανή, πυκνή, πολυλειτουργική πόλη** σύμφωνα με τις αρχές του Πράσινου Βιβλίου για το Αστικό Περιβάλλον (Πολύζος 1990). Το 1965 έρευνα του Ομίλου Δοξιάδη κατέληξε ότι η Αθήνα το 1962 χωριζόταν σε 286 ενότητες των 7000 κατοίκων περίπου και κάθε μία από αυτές τις ενότητες κάλυπτε τις ανάγκες των κατοίκων της χάρις σε ένα κέντρο λειτουργιών συγκεκριμένο, είχε καθαρά γεωγραφικά όρια και οι κάτοικοι αναγνωρίζονταν απόλυτα μέσα σ' αυτή (Κουτσόπουλος & Σιόλας 1994: 139).

Ο μικρός αριθμός κοινόχρηστων χώρων εμπόδισε παράλληλα τις ελληνικές πόλεις να χτιστούν με το μοντέλο των ουρανοξυστών της δύσης, που χαρακτηρίζεται και από τον διαμελισμό του αστικού χώρου από αυτοκινητόδρομους (Γαϊτανάκης 1977). Το

πρότυπο των βορειοαμερικανικών πόλεων με τους τεράστιους αυτοκινητόδρομους, τους ουρανοξύστες με μεγάλους ελεύθερους χώρους περιμετρικά τους που αποδίδονται στα αυτοκίνητα και το διαχωρισμό των λειτουργιών οδήγησε στα γνωστά προβλήματα που αναλύθηκαν στο 2^ο Κεφάλαιο. Οι ελληνικές πόλεις είχαν την τύχη να χαρακτηρίζονται από πυκνή δόμηση στις συνοικίες τους, που ευνοεί την πολυλειτουργικότητα, τη μίξη των χρήσεων γης και όχι το λειτουργικό διαχωρισμό. Για τις ελληνικές πόλεις οι σύγχρονες αρχές σχεδιασμού περί ανάμιξης δραστηριοτήτων και υψηλών πυκνοτήτων αποτελούν ήδη μία πολεοδομική εμπειρία, η οποία προέκυψε απρογραμμάτιστα και οφείλεται σε ιστορικούς και κοινωνικούς λόγους που ήδη έχουν αναφερθεί και στην αργή προσαρμογή της πολεοδομικής νομοθεσίας στο ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο.

Από τον κανόνα αυτό ξέφυγαν οι περιοχές ακριβών εισοδημάτων (Φιλοθέη, Ψυχικό, Εκάλη, Διόνυσος) οι οποίες διεκδίκησαν και πέτυχαν το χαρακτηρισμό τους ως **περιοχών αμιγούς κατοικίας**. «Οι ένοικοι της κηπούπολης-υπνούπολης, στην οποία δεν επιτρέπεται ούτε “ψιλικατζίδικο”, πληρώνουν το τίμημα του καλού (φυσικού) περιβάλλοντος με το να δαπανούν σημαντικό χρόνο μετακίνησης σε περιοχές μικτών χρήσεων, όπου υπάρχουν καταστάματα για την εξυπηρέτηση των καθημερινών και μη αναγκών, καθώς και των αναγκών των παιδιών τους για τη μεταφορά τους σε φροντιστήρια, γυμναστήρια» (Χριστοφίλοπουλος 2002: 456). Η αντίληψη αυτή της “αμιγοποίησης” της κατοικίας επεκτείνεται τα τελευταία χρόνια και στις καινούριες αραιοδομημένες περιοχές στις οποίες επεκτείνεται το σχέδιο με το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο (Ν. 2508/1997). Στις περιοχές αυτές συχνά οι μελετητές και οι δήμαρχοι που προκηρύσσουν τις μελέτες προτείνουν ως χρήση γης την αμιγή κατοικία έχοντας την αντίληψη ότι ευνοούν τις περιοχές αυτές καθώς τις καθιστούν ήσυχες και ιδανικές για κατοικία. Το πρότυπο αυτό όμως, το οποίο δεν ευνοεί τη μίξη των χρήσεων σύμφωνα με τις σύγχρονες αρχές σχεδιασμού, όπως περιγράφονται στο Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον (ό.π.: 460), ακολουθεί αντίθετα τις ξεπερασμένες αρχές με τις οποίες αναπτύχθηκαν οι ευρωπαϊκές πόλεις μεταπολεμικά.

4.1.3 Ένα κοινωνικά συνεκτικό περιβάλλον

Μία άλλη ιδιαιτερότητα των ελληνικών πόλεων, όχι άσχετη από τα ενδιαφέροντα πολεοδομικά χαρακτηριστικά που δημιούργησε η ελληνική πόλη, είναι το **κοινωνικά συνεκτικό περιβάλλον** της¹³. Οι ίδιοι οι κάτοικοι χαμηλών εισοδημάτων ήταν πρωταγωνιστές της δημιουργίας του περιβάλλοντός τους. Ο Α. Ρωμανός υποστηρίζει: «ο αξιόλογος δυναμισμός και η δημιουργικότητα που χαρακτηρίζουν τους κατοίκους που αυτοστεγάζονται στους αυθαίρετους οικισμούς...συνήθως μένουν αναξιοποίητα στοιχεία στην περίπτωση της οργανωμένης δόμησης που παρέχεται από δημόσιους, κοινοτικούς ή άλλους φορείς» (Romanos 1969: 151). Παράλληλα «σε κοινωνικο - ψυχολογικό επίπεδο για τους οικιστές αυθαίρετων περιοχών η απόκτηση ιδιόκτητης στέγης, έστω και “παράνομης”, αντιπροσώπευε, εκτός από τη λύση στο οξύ πρόβλημα κατοικίας που αντιμετώπιζαν, την αίσθηση κοινωνικής ένταξης στον αστικό χώρο.» (Νικολαΐδου 1993: 132).

Ακόμα, το γεγονός της εγκατάστασης πλησίον των κατοίκων με κοινή καταγωγή έδωσε στην Αθήνα της αίσθηση του “**αστικού χωριού**” (Allen 1999: 57). Η Αθήνα

¹³ Πρβλ. (Βλαστός & Σιόλας 1994).

ήταν αστική, γιατί είχε πολυπλοκότητα, ένταση, επιλογές. Ήταν όμως και χωριό, γιατί δεν χαρακτηριζόταν από αποξένωση, αδιαφορία και κίνδυνο, αλλά από οικειότητα. Οι νέοι κάτοικοι από την επαρχία, που εγκαταστάθηκαν σε διάφορες ομοιογενείς συνοικίες, αναζητούσαν σε ένα χώρο άξενο τους “δικούς” «για να ανασυστήσουν, έστω και για κάποιες ώρες, τον κόσμο της παραδοσιακής κοινωνίας, στην οποία μεγάλωσαν, φαντασιώνοντας επιστροφή στην πατρώα γη» (Λυδάκη 1998: 63)¹⁴. Άλλωστε ανάπτυξη περιοχών με αυθαίρετα προϋποθέτει ούτως ή άλλως ένα βαθμό αλληλεγγύης και συλλογικής οργάνωσης των κατοίκων (Μαντουβάλου & Μαυρίδου 1984: 60).

Μ’ αυτόν τον τρόπο η αυθαίρετη κατοικία στην Ελλάδα αποτέλεσε μία πολύ πετυχημένη –αν και μη σχεδιασμένη– κοινωνική πολιτική κατοικίας. Δεν απομόνωνε όσους δεν είχαν τη δυνατότητα για στέγη σε νόμιμους χώρους, αλλά τους ενσωμάτωσε μαζί με τους κατοίκους των μικρών περιφερειακών αγροτικών –τότε– κέντρων στην οικονομική ζωή της πόλης. Στη συνέχεια οι αυθαίρετες κατασκευές επιτάχυναν την ένταξη των περιοχών στο σχέδιο και η αξία της γης σ’ αυτές τις περιοχές αυξήθηκε σημαντικά. Οι χαμηλόμισθοι μετατράπηκαν σε κεφαλαιούχους. Τα **αυθαίρετα** λειτούργησαν ως **χώροι κοινωνικής ενσωμάτωσης και ανέλιξης**¹⁵. Αντίθετα στην Ευρώπη η παροχή στέγης οργανωμένης από το κράτος, μακριά από την κοινωνική ζωή της πόλης, δημιούργησε κοινωνικά προβλήματα και υποβάθμισε τις περιοχές αυτές.

Η ένταξη των κοινωνικών στρωμάτων, που κατέλαβαν αυθαίρετα τις περιμετρικές περιοχές στον αστικό χώρο ολοκληρώνεται με την αύξηση των συντελεστών δόμησης και την αντιπαροχή, που τους έδωσε την ευκαιρία να αποκτήσουν “πολυτελή” διαμερίσματα. Παράλληλα το σύστημα της αντιπαροχής συνέβαλλε στο να μην εγκαταλείπουν οι παλιοί κάτοικοι χαμηλών εισοδημάτων της περιοχής που αναπτύσσονταν, αλλά τους ενέταξε μαζί με τους καινούριους κατοίκους στον αστικό ιστό. Οι παλιοί κάτοικοι των συνοικιών δηλαδή, συνέχισαν να ζουν στα καινούρια διαμερίσματα που δημιουργήθηκαν πάνω στις παλαιές μονοκατοικίες. Επίσης όλα έγιναν με ιδιωτική πρωτοβουλία, χωρίς στο τέλος όμως τα ακίνητα να γίνουν ιδιοκτησίες ολίγων κεφαλαιούχων (Γαϊτανάκης 1977). Με τον τρόπο αυτό, εκτός από περιορισμένους μονολειτουργικούς αστικούς θύλακες υψηλών εισοδημάτων, επετεύχθη μεγάλη **μείξη των κοινωνικών τάξεων** αναφορικά με τον τόπο κατοικίας (Χατζηστεργίου 2002: 148). Είναι χαρακτηριστικό ότι σήμερα η Ελλάδα παρουσιάζει

¹⁴ Για τον εποικισμό του αυθαίρετου οικισμού των Αναφιώτικων αποκλειστικά από κατοίκους της Ανάφης στους πρόποδες της Ακρόπολης βλ. (Μπίρης 1966: 172).

¹⁵ Στα ίδια συμπεράσματα κατέληξαν οι W. Mangin και J. Turner στη δεκάχρονη μελέτη τους για τα *barriadas* στη Λίμα του Περού, που συνολικά είχαν 500 000 κατοίκους. Αποτελούσαν δημόσιους χώρους στην περιφέρεια της πόλης, που καταλήφθηκαν παράνομα από φτωχούς κατοίκους του κέντρου, οι οποίοι έκτισαν με προσωπική εργασία τις κατοικίες τους εκεί. Τα *barriadas* εξασφάλισαν στους κατοίκους τους επαρκείς χώρους για τις οικογένειές τους, ελευθερία στη δόμηση σύμφωνα με τις ανάγκες τους, οικονομική απελευθέρωση από το ζυγό του ενοικίου και τόνωσαν τις κοινωνικές σχέσεις όντας υπό διωγμό από τις κυβερνήσεις. Οι οργανωμένες κατοικίες στην Ευρώπη απέτυχαν να ανταποκριθούν στις κοινωνικές ανάγκες των κατοίκων τους, αρκibώς επειδή αγνόησαν ότι η στέγη δεν είναι απλά ένα υλικό προϊόν, προσφέρει ταυτότητα, ασφάλεια και ευκαιρίες. Τα *barriadas* και η αυτοκατασκευασμένη οικία υπήρξαν πετυχημένα οχήματα κοινωνικής ενσωμάτωσης. Ενώ οι διεθνείς οργανώσεις περιέγραφαν τις περιοχές αυτές ως εστίες εγκληματικότητας, απομόνωσης και αποξένωσης από τη ζωή της πόλης, στην πραγματικότητα κατοικούνταν από εργαζομένους και η εγκληματικότητα ήταν χαμηλότερη από το κέντρο της πόλης (Mangin & Turner 1969). Ανάλογα συμπεράσματα ευρέθησαν από έρευνες σε άλλες χώρες (τα διάσημα *favelas* στη Βραζιλία, αυθαίρετα στην πόλη του Μεξικού (Hall 1996: 255).

έναν από τους υψηλότερους δείκτες ιδιοκτησίας και ιδιοκατοίκησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4.2 Κυκλοφοριακές πτυχές της ελληνικής πολεοδομικής πραγματικότητας

4.2.1 Η μεταπολεμική πολιτική προώθησης του ΙΧ

Όπως ελέγχθη προηγουμένως πολεοδομικά χαρακτηριστικά της ελληνικής πόλης είναι η πυκνή δόμηση και η απουσία κοινόχρηστων χώρων. Ως συνέπεια το 94 % των δήμων αντιμετώπιζε κυκλοφοριακό πρόβλημα και το 90 % πρόβλημα στάθμευσης σύμφωνα με μελέτη που έκανε η Ελληνική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης (ΕΕΤΑΑ) το 1992. Για το 45 % των δήμων το κυκλοφοριακό, η στάθμευση και η δημόσια συγκοινωνία ήταν τα τρία σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετώπιζαν (Βεϊνόγλου 1993). Το ΙΧ σε αυτές τις συνθήκες οικιστικού κορεσμού είναι το πιο ακατάλληλο μέσο, καθώς έχει τη μεγαλύτερη κατανάλωση χώρου.

Παρ' όλα αυτά από τη δεκαετία του '50 παράλληλα με την οικιστική έξαρση δίνεται προτεραιότητα στο αυτοκίνητο. Η Ελλάδα την εποχή αυτή ανορθώνει την οικονομία της χάρη και στην οικονομική βοήθεια των ΗΠΑ, οπότε η ανάπτυξή της γίνεται σύμφωνα με τα πρότυπα των χρηματοδοτών της. Οι αναπτυξιακές δυνατότητες που προσφέρει η αύξηση ιδιοκτησίας οχημάτων και η εξαιρετικά χαμηλή τιμή των καυσίμων¹⁶ κάνουν τις οδικές μετακινήσεις πιο συμφέρουσες από τις ηλεκτρικές και βοηθούν στο να προκληθεί μεγέθυνση της οικονομίας¹⁷, απαραίτητη για το μεταπολεμικό ελληνικό κράτος. Την εικοσαετία 1950- 1970 θα αναπτυχθεί το **οδικό δίκτυο** στην Αθήνα. Διαπλατώνονται ακτινικοί δρόμοι που οδηγούσαν από το κέντρο της πόλης στα προάστια (Σαγιάς, Τούντα & Πολύζος 1992: 345). Την ίδια εποχή καλύπτεται ο Ιλισός και διευθετείται η κοίτη του Κηφισού. Πάνω και δίπλα από τους ποταμούς αυτούς θα κατασκευαστεί η Βασ. Κωνσταντίνου (1956) και Καλλιρρόης (1962) στον Ιλισό και η λεωφόρος Κηφισού (1960) (Βλαστός & Νάθενας 1994: 5).

Η πρώτη μεγάλη **κυκλοφοριακή μελέτη** γίνεται το 1963 από το γραφείο Smith, διακεκριμένου Αμερικανού συγκοινωνιολόγου. Μια γεύση για τη φιλοσοφία αυτού του κυκλοφοριακού σχεδιασμού δίνει ο ίδιος ο Wilbur Smith. Στην προσφώνησή προς τον βασιλιά της Ελλάδας Κωνσταντίνο τονίζει:

«Εξοχώτατε,

η Ελλάς, η γενέτειρα των δημοκρατικών αρχών, δεν είναι ενδεχόμενον να καταστείλει την ελευθερίαν εκλογής των τρόπων κυκλοφορίας υπό των πολιτών της. Αι ήδη εμφανείς έντονοι επιθυμιαί μεταφοράς δι ιδιωτικών αυτοκινήτων θα αυξηθούν. Η προσωπική μετακίνηση θεωρείται ήδη ως ανάγκη και όχι ως πολυτέλεια. Η τυχόν αποτυχία δημιουργίας καλών κυκλοφοριακών εγκαταστάσεων θα προκαλέση σοβαράς οικονομικής απώλειας, τόσο δια την περιοχήν, όσον και το Έθνος ολόκληρον. Αρτηρίαι

¹⁶ Το πετρέλαιο ανακαλύπτονταν στα μέσα του 20^{ου} αιώνα σε ποσότητες πολύ μεγαλύτερες από τη δυνατότητα χρησιμοποίησής τους. Έτσι η τιμή των καυσίμων ήταν πολύ χαμηλή. Ένα βαρέλι πετρελαίου της Σαουδικής Αραβίας ήταν δύο δολάρια το βαρέλι καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 1950 – 1970 (Hobsbawn 1994: 336).

¹⁷ Για τον αναπτυξιακό ρόλο της οδικής υποδομής σε μία καπιταλιστική οικονομία βλ. (Σαγιάς & Σπουρδαλάκης 1992).

υψηλής κυκλοφοριακής ικανότητας είναι απαραίτητοι δια την επίλυση των αστικών κυκλοφοριακών προβλημάτων της σήμερα» (Smith 1963: III).



Εικόνα 4.1 Η κυκλοφοριακή πρόταση του Smith (1963). Με κύκλους σημειώνονται οι ανισόπεδοι κόμβοι. Αν η μελέτη είχε εφαρμοστεί οι λεωφόροι Αλεξάνδρας, Βασ. Σοφίας, Βασ. Κωνσταντίνου, Καλλιρρόης θα ήταν άβατοι κλειστοί αυτοκινητόδρομοι με ανισόπεδους κόμβους που θα διασπούσαν (περισσότερο) τον αστικό ιστό. Προβλέπεται και ένας νέος αυτοκινητόδρομος, που περνάει ανατολικά της Ακρόπολης χωρίζοντας την Πλάκα και του Ψυρρή στα δύο! Η πλατεία στο Μοναστηράκι θα ήταν στην περίπτωση διάνοιξής του ανισόπεδος κόμβος!

Ο λόγος του Smith, αλλά και γενικότερα η πολιτική αντίληψη της εποχής, ταυτίζει λανθασμένα το δικαίωμα της μεταφοράς ως κοινωνικό αγαθό με το δικαίωμα στην ιδιωτική μετακίνηση χωρίς φραγμούς (Βλαστός 1993). Αντίληψη που κατέρρευσε αργότερα κάτω από το βάρος των περιβαλλοντικών, πολεοδομικών και κοινωνικών επιπτώσεων της αλόγιστης χρήσης του ΙΧ. Ο Smith προέβλεψε πολύ σωστά την εξέλιξη που θα είχε ο δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων στην Ελλάδα. Είχε διακρίνει επιτυχώς ότι το 1980 θα κυκλοφορούν στο λεκανοπέδιο γύρω στα 450 000 οχήματα. Τόνιζε χαρακτηριστικά στην έκθεσή του ότι το υφιστάμενο οδικό δίκτυο δε θα μπορούσε σε καμία περίπτωση να ανταποκριθεί, με οποιεσδήποτε ρυθμίσεις, στην επέλαση του αυτοκινήτου στο λεκανοπέδιο και πρότεινε μία ριζική διάνοιξη νέων αξόνων, ακόμα και διαμέσου της Πλάκας.

Την ίδια εποχή που το ΙΧ προωθείται με αμερικάνικη βοήθεια, η δημόσια συγκοινωνία δέχεται πλήγμα. Ο υπουργός Δημ. Έργων μία νύχτα του Νοέμβρη 1953 κατέστρεψε τις τροχιές τραμ στην κεντρική διασταύρωση των Χαυτείων ακινητοποιώντας ταυτόχρονα τις δύο σημαντικότερες γραμμές. Το **“αναχρονιστικό” τραμ καταργήθηκε** σταδιακά μέχρι το 1960. Το τραμ ήταν ταυτισμένο με δύσκολες εποχές για τους Αθηναίους (πολεμική περίοδος - πείνα) και η κατάργησή φαινόταν αναγκαία πράξη “εκμοντερνισμού”, ώστε να απελευθερωθεί αρκετός χώρος για το ιδιωτικό αυτοκίνητο, του οποίου η παρουσία γινόταν όλο και περισσότερο αισθητή. Τις δημόσιες συγκοινωνίες αναλαμβάνουν μονοπωλιακά οι μικροϊδιοκτήτες λεωφορείων, οι οποίοι αδυνατούν ή αδιαφορούν να βελτιώσουν την παρεχόμενη εξυπηρέτηση (Βλαστός & Νάθενας 1994: 14, 17).

Η Αθήνα μέχρι το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο είχε σημαντική υποδομή στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η Αθήνα με τη βοήθεια των ξένων κεφαλαίων θα είναι από τις πρώτες πόλεις στον κόσμο που θα αποκτήσουν ατμοκίνητο αστικό σιδηρόδρομο, μόλις το 1868. Η γραμμή είχε επιτυχία και το 1885 θα εγκαινιαστεί και η γραμμή Πλατεία Αττική – Χαλάνδρι – Λαύριο, η οποία ήταν και αυτή ατμοκίνητη (ονομάστηκε από

τους Αθηναίους “Θηρίο”, εξαιτίας των τριγμών και συριγμών που προκαλούσε η ατμοκίνηση). Η γραμμή Αθήνας – Πειραιά ηλεκτροκινείται το 1904, αφού είχε επεκταθεί το 1895 υπόγεια μέχρι την Ομόνοια¹⁸. Ιππήλατα τραμ είχαν εγκατασταθεί από το 1880 (“Κολοσούρτης”), ενώ το 1909 ηλεκτροκινήθηκαν. Το 1910 το δίκτυο του τραμ έφτανε τα 65 χλμ (Μπίρης 1966: 195).

Η ριζική **στροφή προς το ΙΧ** συνεχίστηκε και την εικοσαετία 1970 – 1990. Προωθήθηκαν νέα οδικά έργα που εξυπηρετούσαν κυρίως το ανατολικό λεκανοπέδιο, τις βόρειες συνοικίες και τα νοτιοανατολικά προάστια. Σε αυτές τις περιοχές είχαν συγκεντρωθεί τα ανώτερα οικονομικά στρώματα, που είχαν φύγει από τον παραδοσιακό χώρο του κέντρου της Αθήνας αναζητώντας καλύτερο περιβάλλον. Η Περιμετρική Λεωφόρος Καρέα - Αλίμου, η Παραλιακή Γλυφάδα - Φάληρο, η Λεωφόρος Αμφιθέας, η Λεωφόρος Συγγρού, η Λεωφόρος Βεΐκου - Κύμης μαζί με πλήθος ανισόπεδους κόμβους κατασκευάζονται εκείνη την εποχή (Σαγιά, Τούντα & Πολύζος 1992: 346).

Πάνω στους οδικούς άξονες δημιουργούνται εμπορικές χρήσεις προσανατολισμένες στα υψηλότερα εισοδήματα που κατέχουν ΙΧ. Τα καταστήματα διαφημίζονται ευκολότερα πάνω στους άξονες αυτούς, ενώ και ο καταναλωτής ευνοείται. Μπορεί με άνεση να περάσει πρώτα με το αυτοκίνητο του, να αποκτήσει μια γενική εικόνα και στη συνέχεια να το σταθμεύσει κάπου κοντά, ώστε να κάνει τα ψώνια του ξεκούραστα λόγω της εγγύτητας του αυτοκινήτου (Βλαστός & Γιώτης 1994). Μια νέα πόλη παράγεται στα προάστια γύρω από τους μεγάλους οδικούς άξονες, που είναι προσανατολισμένοι όχι πια στον πεζό, αλλά στο ΙΧ. Η πόλη αυτή απαιτεί ΙΧ για να την προσεγγίσουν οι εργαζόμενοι και οι επισκέπτες της, δίνοντας ακόμα μεγαλύτερο βάρος στον κοινωνικό ρόλο του ΙΧ.

Η χρήση ΙΧ, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η χαμηλή ποιότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς και η πτώση της κίνησης των επιβατών τους θα προκαλέσουν μεγάλη άνοδο του κόστους λειτουργίας τους (φαύλος κύκλος δημοσίων συγκοινωνιών). Το 1970 ξεκινούν οι κρατικοποιήσεις τους αφού το κόστος είναι δυσβάσταχτο για τους ιδιώτες (Παπαδημητρίου 1990: 195).

Ο πίνακας 4.1 (Αττικό Μετρό 1996) παρουσιάζει τα ποσοστά μετακινήσεων με κάθε μέσο διαχρονικά στην Αθήνα. Τα ποσοστά αυτά εκτός από τις πολιτικές και οικονομικές συνθήκες μεταπολεμικά στην Ελλάδα που ευνοούσαν τη διάδοση του ΙΧ οφείλονται και στην κοινωνική απήχηση του αυτοκινήτου, που φάνηκε από τα πρώτα στάδια εμφάνισής του¹⁹. Η κυριαρχία του ΙΧ ήταν άλλωστε ένα παγκόσμιο φαινόμενο (βλέπε κεφάλαιο 2).

Πίνακας 4.1 - Κατανομή στα μέσα μετακίνησης διαχρονικά στην Αθήνα

	1962	1972	1983	1996
Αστική συγκοινωνία	79.6 %	61.8 %	38.6 %	30.8 %
Ι.Χ/ δίκυκλο	10.3 %	24.1 %	40.4 %	44.7 %
Ταξί	3.6 %	5.7 %	6.2 %	10.3 %

¹⁸ Βλ. (Μπίρης 1966: 195, 198), (Smith 1965: 19).

¹⁹ Στα ελληνικά χωριά, όταν καταφθάνει το πρώτο αυτοκίνητο, στήνονται γλέντια (Δημητρόπουλος 1982: 6).

Από τη δεκαετία του '70 φαίνονται οι επιπτώσεις της προώθησης του ΙΧ (§ 4.2.2). Η πρώτη **αλλαγή πορείας** της ελληνικής πολιτείας ως απάντηση στις εντεινόμενες επιπτώσεις από τη χρήση του, είναι η **θέσπιση του μέτρου του δακτυλίου** το 1982, που είναι εκείνη την εποχή το πιο αυστηρό περιοριστικό μέτρο για το ΙΧ στην Ευρώπη. Προβλέπει την εκ περιτροπής είσοδο σε μία ευρεία περιοχή του κέντρου έκτασης 12 500 στρεμμάτων (Βλαστός 1996β). Το 1985 περιγράφεται στο **Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης** (βλ. κεφάλαιο 3 και 5) μία τελείως διαφορετική πολιτική που έχει ως στόχο την ενίσχυση του συστήματος μαζικών μεταφορών με μέσα υψηλής μεταφορικής ικανότητας και υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης, λειτουργική σύνδεση όλων των μέσων μεταφοράς και ανασυγκρότηση των γειτονιών με συλλογική δραστηριοποίηση των κατοίκων τους και δημιουργία ενιαίου δικτύου ροής πεζών. Ακόμα επιδιώκεται η προστασία των γειτονιών από διαμπερείς ροές και η αλλαγή των οδικών αξόνων από ακτινικών σε δακτυλιακών-ακτινικών. Πολλές από τις προβλέψεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου τέθηκαν σε εφαρμογή στην Αθήνα μόλις πρόσφατα με την ολοκλήρωση του μετρό, την κατασκευή του τραμ και του προαστιακού, την κατασκευή λεωφορειολωρίδων, εκτεταμένες πεζοδρομήσεις για την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας (ΕΑΧΑ) και τις διάνοιξης νέων οδικών αξόνων για τη διαμπερή κίνηση των οχημάτων που παρακάμπουν το κέντρο (Αττική Οδός). Τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής ακόμα δεν είναι ξεκάθαρα, κυρίως λόγω της παράλληλης διάχυσης της πόλης στην περιφέρεια, όπου η δημόσια συγκοινωνία δε μπορεί να ανταγωνιστεί το ΙΧ²⁰. Εξαγγέλλεται ρητά ως στόχος η επιστροφή του μεριδίου της αστικής συγκοινωνίας στο 50 %. Σε επίπεδο γειτονιάς οι προβλέψεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου δεν έχουν υλοποιηθεί. Σημαντική αλλαγή πολιτικής έχει σημειωθεί σε μεσαίου μεγέθους πόλεις (Καρδίτσα, Λάρισα, Βόλος), όπου κατασκευάστηκαν ποδηλατόδρομοι, έγιναν εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και γίνεται προσπάθεια κατασκευής παρακαμπτήριων οδικών αξόνων.

4.2.2 Επιπτώσεις της προώθησης του ΙΧ

4.2.2.1 Κατανάλωση του περιορισμένου ελληνικού αστικού χώρου

Η πολιτική και κοινωνική προώθηση του ΙΧ στο ελληνικό αστικό περιβάλλον είχε ορατές συνέπειες. Η κεντρική περιοχή της Αθήνας παρουσίαζε **κυκλοφοριακή συμφόρηση** ήδη από τα τελευταία χρόνια της δεκαετίας του '50. Η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων, η πυκνή δόμηση, η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων σε συνδυασμό με τις υψηλές απαιτήσεις για χώρους του ΙΧ ήταν αναπόφευκτο σταδιακά να δημιουργήσει συνθήκες ακινησίας στους δρόμους²¹.

Ενώ λοιπόν σε μία σύγχρονη πόλη οι λειτουργίες που εμφανίζονται σε μία οδό έχουν να κάνουν με την κίνηση των μηχανοκίνητων οχημάτων σε ισορροπία με τις

²⁰ (Βλαστός & Αθανασόπουλος 2005). Βλ. και (Βλαστός 1996γ). Είναι γνωστό ότι οι υψηλότεροι δείκτες ιδιοκτησίας ΙΧ παρατηρούνται σε περιοχές που βρίσκονται μακριά από το κέντρο της Αθήνας και κατοικούνται από νοικοκυριά υψηλών σχετικών εισοδημάτων (ΟΣΕ 1998: 0.6).

²¹ Για την περίπτωση π.χ. του εσωτερικού δακτυλίου της Αθήνας ο Γ. Σαρηγιάννης έχει κάνει τον εξής υπολογισμό: «Ένας επιβάτης ΙΧ χρειάζεται 12 m² για να μετακινηθεί με το αυτοκίνητο και 17 m² για να το σταθμεύσει. Αν πολλαπλασιάσει κανείς τα 29 m², που χρειάζονται συνολικά με τις 300 000 μετακινήσεις που γίνονται κάθε πρωί στον εσωτερικό δακτύλιο της Αθήνας προκύπτει η απαίτηση έκτασης ίσης με περίπου 9 000 000 m². Το εσωτερικό οδικό δίκτυο του δακτυλίου έχει όμως έκταση μόνο 2 500 000 m²» (Σαρηγιάννης 1988).

απαιτήσεις χώρου των πεζών για τη κίνησή τους ή τις υπόλοιπες κοινωνικές δραστηριότητες, στις ελληνικές πόλεις κάθε τετραγωνικό του δημόσιου χώρου έχει καταληφθεί για τις ανάγκες κίνησης και στάθμευσης των οχημάτων, καθώς οι χρήσεις είναι πυκνές και οι δημόσιοι χώροι ανύπαρκτοι. Για χάρη του αυτοκινήτου αποκλείστηκαν από το δρόμο παντελώς κοινωνικές κατηγορίες, όπως οι ποδηλάτες και τα άτομα με κινητικές δυσκολίες (Βλαστός 2003: 24). Αν ο δείκτης της υγείας και της ζωντανίας μιας γειτονιάς είναι ο αριθμός των ανθρώπων που βρίσκονται στο δρόμο (Allen 1999: 59), το αυτοκίνητο στην ελληνική πόλη πρέπει να ιδωθεί ως ασθένεια. Η ελληνική πόλη ήταν υγιής εξαιτίας της πυκνότητας χρήσεων και της πολυλειτουργικότητας, που γέμιζε τους δρόμους της με ανθρώπους. Σήμερα η ασθένεια του αυτοκινήτου τους απομακρύνει. Η πιο ευαίσθητη κοινωνική ομάδα της πόλης, τα παιδιά, δεν παίζουν πια στην πλειοψηφία των ελληνικών γειτονιών²².

Όσοι επιλέγουν από ανάγκη (παιδιά, ηλικιωμένοι) ή σκόπιμα την πεζή μετακίνηση επιτρέπεται να κινούνται μόνο στα πεζοδρόμια ή στους χαρακτηρισμένους πεζοδρόμους ή οδούς ήπιας κυκλοφορίας, δηλαδή σε ασήμαντο ποσοστό του οδικού δικτύου²³. Η νομοθεσία (άρθρο 38 του ΚΟΚ) στέκεται ρεαλιστικά στη σύγχρονη κυριαρχία του αυτοκινήτου και δεν επιτρέπει στους πεζούς να κινούνται στα οδόστρωμα, αφού όταν κινούνται σε αυτόν αντιμετωπίζουν καθημερινά (θανάσιμους) κινδύνους. Η κοινωνική λειτουργία του δημόσιου χώρου της πόλης είναι φανερό ότι κάτω από αυτές τις συνθήκες δεν επιτελείται.

Η χαμηλή κοινωνική και πολιτιστική σημασία του δημόσιου χώρου στην Ελλάδα (σε αντίθεση με τις αγγλοσαξονικές χώρες) έχει αντίκτυπο και στη συμπεριφορά των μετακινούμενων (Morin 1984: 343). **Ο δημόσιος χώρος** της πόλης εξαιτίας της χρήσης του ΙΧ έχει μετατραπεί από χώρος συνάντησης, σε **χώρο εκδήλωσης βαρβαρότητας**. Οι προτεραιότητες παραβιάζονται, τα ατυχήματα είναι συχνά, οι διαπληκτισμοί καθημερινό φαινόμενο. *«Ενώ οι χίλιοι περιορισμοί της αστικής ζωής κατατρέχουν το εγώ και περιορίζουν τον άνθρωπο σ' ένα είδος μικρού ατόμου στους κόλπους της πολιτείας, αυτός ο άνθρωπος- άτομο, όταν είναι στο τιμόνι του αυτοκινήτου του, αισθάνεται να τον κατατρέχει μια ασυνήθιστη ενέργεια και ελευθερία. Αυτή η κυριαρχία επιφέρει μια σειρά συνεπειών πάνω στον οδηγό. Κάνει να τρίζουν οι φραγμοί της καθημερινής ηθικής· απεμπλέκει ένα υπερ- εξαρτημένο και αποτρόπαιο εγώ. Ο άλλος παύει γρήγορα να είναι απλώς κάποιος άλλος, γίνεται εχθρός, αντίπαλος, το μισητό ον που δικαιολογεί τον χειρότερο χείμαρρο ύβρεων»* (ό.π.: 342)²⁴. Παράλληλα αυτή η εικόνα βαρβαρότητας, όπου κυριαρχεί ο πιο δυνατός έχει

²² Πρβλ. και (Βλαστός 1991).

²³ Το άρθρο 38 του ΚΟΚ δεν επιτρέπει την κίνηση των πεζών στο οδόστρωμα *«εκτός αν είναι αδύνατη η χρήση των πεζοδρομίων»*. Σε έρευνα που χρηματοδοτήθηκε από το ΥΜΕ για τη χάραξη δικτύου ποδηλάτου σε 17 ελληνικές πόλεις, οι δρόμοι στα 339 οδικά τμήματα που επιλέχθηκαν για να δημιουργηθεί υποδομή για ποδήλατο είχαν κατά μέσο όρο πλάτος οδοστρώματος 7.8 μέτρα και δύο πεζοδρόμια μέσου πλάτους 2.3 μέτρων (Βλαστός, Μηλάκης & Αθανασόπουλος 2004: 502). Δηλαδή κατά μέσο όρο οι αποστάσεις μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών ήταν 12.4 μέτρα με το 62.9 % του δημόσιου χώρου να αποδίδεται στο ΙΧ και το 37.1 % να μοιράζεται μεταξύ πεζών, της σήμανσης και άλλων δικτύων κοινής ωφέλειας (ΔΕΗ, ΟΤΕ). Σημειώνεται ότι οι δρόμοι που επιλέχθηκαν αποτελούσαν κατά κανόνα τις ποιοτικότερες διαδρομές στην πόλη, δηλαδή το ποσοστό αυτό υπερεκτιμά το χώρο που διατίθεται στον πεζό στη σύγχρονη ελληνική πόλη. Άλλωστε και ο (ανεπαρκής) χώρος αυτός σταδιακά καταλαμβάνεται από τα ΙΧ, τα οποία εξαιτίας της έλλειψης νόμιμων θέσεων σταθμεύουν πάνω στα πεζοδρόμια.

²⁴ Πρβλ. (Βλαστός 1998β).

στερήσει από ηλικιωμένους, ανάπηρους, μικρά παιδιά, ποδηλάτες, πεζούς την απόλαυση του δημόσιου χώρου της ελληνικής πόλης (Βλαστός 1996β).

4.2.2.2 Υποβάθμιση της ποιότητας του αέρα της πόλης, επιπτώσεις στην υγεία.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι αναπόφευκτη συνέπεια ενός κορεσμένου κυκλοφοριακά περιβάλλοντος. Οι ρύποι στους μικρούς κοινόχρηστους χώρους των πυκνοκατοικημένων ελληνικών πόλεων “παγιδεύονται” και επιβαρύνουν ιδιαίτερα τους χώρους κίνησης, επικοινωνίας και κατοικίας των ελληνικών πόλεων (Βλαστός & Μπιρμπίλη 1997). Οι πρώτες μετρήσεις από το Αστεροσκοπείο Αθηνών φανερώνουν στα μέσα της δεκαετίας του '70 ότι η Αθήνα αντιμετώπιζε σοβαρό πρόβλημα ατμοσφαιρικής ρύπανσης εξαιτίας μεγάλων συγκεντρώσεων διοξειδίου του θείου και καπνού εξαιτίας κυρίως της κυκλοφορίας ΙΧ²⁵. Το 1975 διαπιστώθηκε ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση στην Αθήνα είχε φθάσει σε οριακά επίπεδα όσον αφορά τον καπνό και το διοξείδιο του θείου. Τα πρώτα μέτρα ελήφθησαν το 1977. Καταργήθηκε η χρήση μαζούτ στην κεντρική θέρμανση. Το 1979 μειώθηκε η περιεκτικότητα σε μόλυβδο της βενζίνης.

Το εχθρικό περιβάλλον που δημιουργεί η ρύπανση οδηγεί στην αποφυγή των δημοσίων χώρων, στην εγκατάλειψη του περπατήματος και του ποδηλάτου, στην εγκατάλειψη του κέντρου της πόλης προς πιο περιβαλλοντικά φιλικά προάστια, που με τη σειρά του ενισχύει τη χρήση ΙΧ, αυξάνοντας τις τιμές της ρύπανσης (φαύλος κύκλος) (Βλαστός & Μπιρμπίλη 1999).

Ο κύκλος αυτός παραβιάστηκε με τη βελτίωση της τεχνολογίας των οχημάτων (χρήση καταλυτών), που περιόρισε τη δεκαετία του '90 τους “παραδοσιακούς ρύπους”. Εν τω μεταξύ όμως ευρέθη ότι υπάρχουν πιο επικίνδυνοι ρύποι από αυτούς που μετρούνταν, όπως τα **αιωρούμενα σωματίδια** μικρότερα από 10 μm (ΑΣ₁₀) ή από 2.5 μm (ΑΣ_{2.5}), που εισχωρούν βαθιά στους πνεύμονες και είναι καρκινογόνα, αφού είναι τόσο μικρά που δεν συγκρατούνται από το αναπνευστικό σύστημα (European Commission 1999). Ο ρύπος αυτός προέρχεται και από φυσικά αίτια, ιδιαίτερα στις ξηρές μεσογειακές πόλεις, αφού οι δυνατοί άνεμοι προκαλούν την αιώρηση τέτοιων σωματιδίων. Οι ελληνικές πόλεις πρωταγωνιστούν στην παρουσία του “μεσογειακού” ρύπου²⁶. Η Θεσσαλονίκη, η Αθήνα, η Λάρισα και η Πάτρα έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό υπέρβασης των οριακών τιμών που έχει θεσπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση για το ΑΣ₁₀ (50 μg/μ³), αφού το όριο υπερβαίνεται 208, 174, 151, 138 ημέρες αντιστοίχως, όταν η νομοθεσία απαιτεί να υπερβαίνεται το όριο μόνο 35 ημέρες!²⁷ Η μέση συγκέντρωση το 2003 PM₁₀ στην Αθήνα ήταν 61.3 μg/m³, ενώ ΑΣ_{2.5} 31.0 μg/m³, όταν τα αντίστοιχα όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι 40.0 μg/m³ και 20.0 μg/m³ αντίστοιχα (Χαλουλάκου 2005). Σύμφωνα με μελέτη του τμήματος Επιδημιολογίας της Ιατρικής Σχολής Αθηνών, αν τα μέσα επίπεδα των ΑΣ₁₀ στην Αθήνα ήταν κάτω από 20 μg/m³ θα είχαμε 5066 λιγότερους θανάτους το 2001 στην Αθήνα (Katsouyani, Touloumi & Analitis 2005). Αντίστοιχη εκτίμηση για τα μικρότερα σωματίδια (ΑΣ_{2.5}) έδειξε ότι αν τα μέσα επίπεδά τους στην Αθήνα ήταν κάτω από 15 μg/m³ θα είχαμε 2704 λιγότερους θανάτους. Επιπλέον μια τέτοια μείωση

²⁵ Βλ. (Αττικό Μετρό 2000: 87) και (Πετράκης 2005).

²⁶ Η γνωστή σκόνη αποτελούσε μάλιστα της ζωής των Αθηναίων από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα τους καλοκαιρινούς μήνες, αφού η άσφαλτος για να κινούνται τα κάρα (και τα πρώτα τότε αυτοκίνητα) άρχισε να στρώνεται μόλις το 1905 (Μπίρης 1966: 170, 253).

²⁷ (Ψωμάς 2005) και (ΦΕΚ 125/Α/5.6.2002).

θα αύξανε το προσδόκιμο ζωής σχεδόν κατά ένα χρόνο για κάθε κάτοικο της Αθήνας (Ψωμάς 2005).

Εκτός από τα αιωρούμενα σωματίδια, άλλος “μεσογειακός” ρύπος είναι το **όζον**, αφού πρόκειται για δευτερογενή ρύπο, που προέρχεται με την επίδραση της ηλιακής ακτινοβολία σε οξειδία του αζώτου (φωτοχημική ρύπανση). Το όριο ενημέρωσης κοινού ($180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ μέση ωριαία τιμή) παραβιάστηκε συχνά το 2003 (20 με 40 φορές), το ίδιο και το όριο της προστασίας της ανθρώπινης υγείας ($120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ μέση 8ωρη τιμή). Στις ζεστές ατμοσφαιρικές συνθήκες οφείλεται και η παραβίαση των ορίων της μέσης ετήσιας τιμής του (καρκινογόνου) βενζολίου σε σχέση με το όριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Τέλος και οι τιμές του διοξειδίου του αζώτου δεν ανταποκρίνεται στον ευρωπαϊκό στόχο (ΥΠΕΧΩΔΕ 2004 β: 35). Το διοξείδιο του αζώτου επιδρά και αυτό κυρίως στο αναπνευστικό σύστημα (Βαβίζος & Μερτζάνης 2002: 179). Η ίδια κατάσταση για τους ρύπους αυτούς επικρατεί και στη Θεσσαλονίκη (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας 2004: 35).

Σήμερα η Ελλάδα εξαιτίας της κατασπατάλησης χρόνου και πόρων και της **υποβάθμισης της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος** με ευθύνη του τομέα των μεταφορών κατατάσσεται σε μια από τις κατώτερες θέσεις ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες (ΕΜΠ 2001: 317). Οι ελληνικές πόλεις είναι ακατάλληλες για την υγεία των κατοίκων τους, αφού παραβιάζονται τα θεσμοθετημένα όρια για την προστασία της ανθρώπινης υγείας! Για παράδειγμα στην Αθήνα το 60 % του πληθυσμού των 5 εκ. υπόκεινται σε θόρυβο άνω των 75 db(A), επίπεδο που είναι διπλάσιο από το όριο στο οποίο εμφανίζονται συμπτώματα όπως επιθετικότητα και υπερένταση. Ο ΟΟΣΑ έκρινε την Ελλάδα ως το πιο θορυβώδες κράτος της Ευρώπης (Μπαρμπόπουλος 2002: 30).

Η χαμηλή ποιότητα της ατμόσφαιρας στην Αθήνα συνδέεται τελευταία και με τη μείωση του σπερματικού όγκου και του συνολικού σπερματικού αριθμού των ανδρών κατοίκων της. Κατά συνέπεια η ατμοσφαιρική ρύπανση συνδέεται και με την ανδρική γονιμότητα. Παράλληλα παρουσιάζεται σε σύγκριση με παλαιότερα σημαντική μείωση του ποσοστού των αγοριών στο σύνολο των γεννήσεων στην περιοχή της πρωτεύουσας. Ανάλογα φαινόμενα, όταν εμφανίζονται σε ζώα, οδηγούν περιβαλλοντικές οργανώσεις στην ανακήρυξη του ζώου σε “επαπειλούμενου και προστατευόμενου είδους” (Adamopoulos 2004).

Το ΙΧ δεν επηρέασε μόνο μέσω της ατμόσφαιρας την υγεία των κατοίκων. Οι ελληνικοί δρόμοι προκάλεσαν το 2004 πλήθος ατυχημάτων, στα οποία 1619 άτομα πέθαναν, ενώ 19 919 τραυματίστηκαν σοβαρά. Τις προηγούμενες χρονιές ο αριθμός των θυμάτων ήταν ακόμα μεγαλύτερος (ΕΣΥΕ 2005). Ένας μεγάλος αριθμός ανθρώπων προστίθενται κάθε χρόνο σε αυτούς που αντιμετωπίζουν ένα προσωπικό δράμα από την απώλεια κάποιου συγγενή ή από μία μόνιμη αναπηρία εξαιτίας της οδήγησης. Ελάχιστα από αυτά τα γεγονότα προβάλλονται στην τηλεόραση. Έτσι «θεωρούμε ότι κινδυνεύουμε περισσότερο να μας επιτεθεί ένας αλλοδαπός κακοποιός απ’ ότι να εμπλακούμε σε ένα κυκλοφοριακό ατύχημα, ενώ στατιστικά ισχύει ακριβώς το αντίθετο.» (Χρηστάκης 2003: 19).

4.2.3 Πολεοδομικά χαρακτηριστικά που ευνοούν τη βιώσιμη κινητικότητα

Τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της ελληνικής πόλης μεγεθύνουν τις επιπτώσεις του ΙΧ στον αστικό χώρο. Ευνοούν όμως παράλληλα μια αλλαγή πολιτικής προς τη βιώσιμη κινητικότητα.

Σήμερα ακόμα και στην Αθήνα το κέντρο είναι **προσπελάσιμο με τα πόδια** από τους πολυάριθμους κατοίκους γειτονικών πυκνοδομημένων περιοχών, όπως των Εξαρχείων, του Παγκρατίου, του Κολωνακίου, της Νεάπολης, των Ιλισίων, ακόμα και της Πλάκας (Γαϊτανάκης 1977). Παράλληλα κάθε στάση δημόσιας συγκοινωνίας εξυπηρετεί πάρα πολλούς κατοίκους χάρη στην υψηλή πυκνότητα κατοικίας. **Η δημόσια συγκοινωνία είναι βιώσιμη** στην Αθήνα, κάτι που φάνηκε από το γεγονός ότι το μετρό ξεπέρασε σε επιβάτες κάθε προσδοκία. Μία πυκνή πόλη περιλαμβάνει στο εσωτερικό της κάθε δραστηριότητα. Αυτό μειώνει τα μήκη μετακίνησης των κατοίκων και ευνοεί τη χρήση ήπιων μέσων.

Το ευρωπαϊκό Πράσινο Βιβλίο για το αστικό περιβάλλον (Πολύζος 1990) υποστηρίζει ότι η πολυλειτουργικότητα και η πυκνή δόμηση είναι προϋποθέσεις για την αποδέσμευση των κατοίκων από το αυτοκίνητο. Η ελληνική πόλη έχει το στοιχείο αυτό ως “κληρονομιά”. Η δύσκολη πραγματικότητα της εξαιρετικά πυκνής δόμησης των σύγχρονων ελληνικών πόλεων έχει μία διάσταση αξιοπρόσεκτη, η οποία δεν έχει αξιοποιηθεί ακόμη όσο θα έπρεπε.

4.3 Η ενεργοποίηση του κοινού στον ελληνικό χώρο

4.3.1 Η συμπεριφορά του κοινού στους αστικούς σχεδιασμούς ιστορικά

Το ελληνικό κοινό ήταν πάντοτε ενεργό στους σχεδιασμούς των μηχανικών, αλλά με αντικείμενο την άρνησή τους. Οι φορείς σχεδιασμού συχνά νιώθουν απογοήτευση όταν πολεοδομικές προτάσεις που στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής εμποδίζονται από την βραχυπρόθεσμη οπτική κατοίκων και συλλογικών φορέων που αντιδρούν και εμποδίζουν τη θεσμοθέτησή τους (Prisma 2005 β: 17). Η στάση αυτή του κοινού που παρατηρήθηκε πολλές φορές στο σχεδιασμό του χώρου στην Ελλάδα έχει ως αποτέλεσμα η (περιορισμένη) συμμετοχή του κοινού σε επιμέρους έργα να προβάλλεται από τον τύπο ως μία αντίδραση μιας κοινωνικής μειοψηφίας με κίνητρα το κέρδος, που στρέφεται εναντίον του δημοσίου συμφέροντος (Για παράδειγμα βλ. (Το Βήμα της Κυριακής 03/10/2004)). Τον χαρακτηρισμό αυτό ενισχύει και η έλλειψη αντιπροτάσεων από το κοινό σε ένα έργο, όταν αντιδρά σε αυτό²⁸.

Το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο της Αθήνας των αρχιτεκτόνων Κλεάνθη και Schaubert το 1833 είχε προβλέψει μεγάλες αρτηρίες και πλατείες και εκτεταμένη έκταση ανασκαφών γύρω από την Ακρόπολη για να αναδειχθούν τα μνημεία. Το σχέδιο αυτό εγκρίθηκε με βασιλικό διάταγμα το 1833. Οι ιδιοκτήτες γης, μόλις διαπίστωσαν ότι οι τιμές των οικοπέδων μετά την έγκριση του σχεδίου δεκαπλασιάστηκαν, ενώ αυτές που απαλλοτριώνονταν θα αποζημιώνονταν με πολύ μικρότερο ποσό, ξεσηκώθηκαν, συγκεντρώθηκαν σε Γενική Συνέλευση και ζήτησαν τη μείωση των κοινόχρηστων χώρων από την Αντιβασιλεία. Κοινωφελείς χώροι καταργήθηκαν, σε αρκετούς

²⁸ Βλ. (Τσίρος 2001: 22) και (Χατζημπίρος 2004).

δρόμους μειώθηκε το πλάτος τους και το μέγεθος των πλατειών, και το σχέδιο επανεγκρίθηκε με νέο Βασιλικό Διάταγμα τον Οκτώβριο του 1833. Όταν όμως ήρθε η ώρα να εφαρμοστεί το σχέδιο στο έδαφος έγινε φανερό ότι το τοπογραφικό σχέδιο, στο οποίο στηρίχθηκε δεν ήταν ακριβές. Αυτό δημιούργησε σύγχυση ως προς τις ιδιοκτησίες που έπρεπε να απαλλοτριωθούν και έδωσε αφορμή για **γενικευμένη και έντονη αντίδραση** κατά του σχεδίου του Κλεάνθη, που υποκινούνταν και από κερδοσκοπικά συμφέροντα σε μία γη, που εντωμεταξύ είχε αποκτήσει μεγάλη αξία (Μπίρης 1966: 31, 34)²⁹. Ο von Klenze το 1834 προσπαθώντας να φτιάξει ένα διαφορετικό σχέδιο με τη δική του υπογραφή, μίκρυνε τους δρόμους και τις πλατείες και την έκταση της περιοχής των ανασκαφών. Μείωσε τους κοινόχρηστους χώρους ακόμα και στις περιοχές που δεν είχαν δομηθεί, για τις οποίες οι αντιδράσεις δεν ήταν έντονες. Θεωρώντας υπερβολικές τις πληθυσμιακές εκτιμήσεις του Κλεάνθη, μείωσε την περιοχή που εντάσσεται στο σχέδιο. Το σχέδιό του επηρεασμένο από τις “κλειστές” πόλεις της Δύσης περιόρισε τις προσβάσεις προς την κεντρική περιοχή, διότι θεωρούσε ότι τα εκτεταμένα βουλευάρτα του Κλεάνθη δεν ήταν ασφαλή. Με τις αλλαγές αυτές ευνόησε αρκετές επώνυμες ιδιοκτησίες. Το σχέδιο αυτό εγκρίθηκε το 1834 με βασιλικό διάταγμα (Μπίρης 1966: 35 – 39). Τα αλληπάλλληλα σχέδια που ακολούθησαν υποβάθμισαν τελικά τη διαδικασία του πολεοδομικού σχεδιασμού στην ικανοποίηση αναγκών και πιεστικών αιτημάτων και τον απομάκρυναν από τη διαμόρφωση ενός οράματος για την πόλη (Χατζοπούλου 2000: 27). Κατά τον Ι. Τραυλό οι τροποποιήσεις στα αρχικά σχέδια απέβλεπαν στον κατευνασμό των πνευμάτων και στην ικανοποίηση για λόγους μικροπολιτικής, των θιγόμενων συμφερόντων. *«Τα πρώτα σχέδια για την Αθήνα, που η λογική τους αντιστοιχούσε σε μια «εισαχθείσα» κοινωνική οργάνωση – γενικώς δε όλος ο κόσμος των γηγενών Αθηναίων κατεφέρετο κατά των «βαναρικών σχεδίων» - με τα μέτρα και τους περιορισμούς που έβαζαν, όσο περιορισμένα και να ήταν, συγκρούστηκαν με τα βραχυπρόθεσμα συμφέροντα των ντόπιων μεγαλοιδιοκτητών που πρωτοστάτησαν στη μη εφαρμογή τους»* (Μαντουβάλου & Πολύζος 1984: 101). Για παράδειγμα στο σχέδιο Καλλιγά για την αναμόρφωση της Αθήνας, που εγκρίθηκε το 1924, η αντίδραση ήταν τόσο οξεία και οργανωμένη από τους κτηματίες των Πατησίων με τη συμμετοχή δικηγόρων και καθηγητών Πανεπιστημίου, που ανάγκασε την κυβέρνηση να υποκύνει στις αξιώσεις τους και να καταργήσει το εγκριθέν σχέδιο. Στις επεκτάσεις σχεδίων πόλεως πλήθος ενστάσεων κατατέθηκαν με ιδιοκτήτες που ζητούσαν οι λεωφόροι και οι πλατείες να γίνουν εις βάρος των γειτόνων τους και όχι της περιουσίας τους (Μπίρης 1966: 286, 322).

Οι Αθηναίοι αντιδρούν και στο πρώτο μεγάλο έργο οδοποιίας. Αφορούσε τη διάστρωση και χωροσταθμική διευθέτηση αρκετών δρόμων της Αθήνας. Τα υψόμετρα της ερυθράς δε συμβάδιζαν με τα υψόμετρα της ιδιοκτησίας τους και διαμαρτύρονταν για φθορά στην περιουσία τους. Πέτυχαν την αναστολή του προγράμματος το 1860. Και η προσπάθεια της υπηρεσίας Οικισμού το 1958 να διανοιχτούν δρόμοι διαμέσου του εμπορικού τριγώνου της πόλης εγκαταλείπεται κατόπιν αντιδράσεων. Η πρόταση περιελάμβανε τη διάνοιξη της οδού Κοραή μέχρι το Μοναστηράκι. Στον τύπο άρχισαν να δημοσιεύονται διαμαρτυρίες ιδιοκτητών ακινήτων και των εγκατεστημένων ενοίκων και επιχειρήσεων. Το κοινό δεν είχε πεισθεί για τη σκοπιμότητα της διάνοιξης (ό.π.: 102, 413).

²⁹ Πρβλ. (Χατζοπούλου 2000: 27) και (Χριστοφιλόπουλος 2002: 45, 240).

Παρόμοια αντίδραση προκάλεσε και το πρώτο μεγάλο έργο συγκοινωνιακής υποδομής, η κατασκευή του ατμοκίνητου αστικού σιδηρόδρομου Πειραιάς – Θησείο το 1869. Πίστευαν ότι ήταν «μηχάνημα σατανικό, που ήθελαν να το φέρουν εδώ οι παλιόφραγκοι για να μας χαντακώσουν» (ΕΗΣ 1970). Το 1937 οι κάτοικοι των βορειοδυτικών συνοικιών κινητοποιήθηκαν, όταν εμφανίστηκαν οι πρώτες μελέτες για τη χάραξη του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου από Αττική προς Νέα Ιωνία στη στάθμη του εδάφους θεωρώντας ότι θα αποκοπούν από την υπόλοιπη πόλη. Μάλιστα προσφέρθηκαν να αναλάβουν αυτοί την επί πλέον δαπάνη για να γίνει ο σιδηρόδρομος εντός ορύγματος. Οι διαμαρτυρίες τους κράτησαν μέχρι το 1955, οπότε κατασκευάστηκε το έργο, χωρίς να πετύχουν καμία τροποποίηση στα σχέδια (Μπίρης 1966: 398 – 402).

Η **αρνητική στάση** των Ελλήνων, όπως παρουσιάζεται σε ιστορικά κείμενα οφείλεται σε καχυποψία για τις επιλογές των πολιτικών και των μηχανικών, στην έλλειψη ευαισθησίας για τη σημασία ενός ποιοτικού αστικού περιβάλλοντος. Οι κάτοικοι δείχνουν να περιορίζονται στην **υπεράσπιση του προσωπικού συμφέροντος** απέναντι σε προτάσεις που δεν είναι κατανοητή η σημασία τους. Ωστόσο αυτό δεν υποδηλώνει ότι δεν είχαν όραμα για την πόλη τους. Για παράδειγμα ο Μπίρης (ό.π.: 278) αναφέρει ότι η δημοσίευση ενός σχεδίου ενός άγγλου αρχιτέκτονα (Mawson) για την αναμόρφωση της Αθήνας εξάπτει τη φαντασία των Αθηναίων: «Και όχι μόνο μηχανικοί και αρχιτέκτονες ησχολούντο με τον χάρτη των Αθηνών, χαράσσοντες επ' αυτού σοφωτάτας λύσεις, αλλά και εις τα καφενεία οι θαμώνες των, ιδίως εις του Ζαχαράτου, εγείμιζον τα μάρμαρα των τραπεζιών με τους αυτοσχεδιασμούς των» (ό.π.: 278).

Την περίοδο που υπουργός Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος ήταν ο Μάνος (τέλη δεκαετίας '70) συντάσσεται το **Σχέδιο-Πλαίσιο (Ρυθμιστικό Σχέδιο) “Πρωτεύουσα 2000”**. Το Σχέδιο αυτό τίθεται στη διάθεση των μαζικών φορέων και της τοπικής αυτοδιοίκησης για σχολιασμό. Γίνεται προσπάθεια για πρώτη φορά να συμμετέχει το κοινό σε σχέδιο τέτοιου επιπέδου. Η ανταπόκριση της τοπικής αυτοδιοίκησης ήταν μεγάλη «που οφείλεται, κατά τα λεγόμενά τους, στο ότι για πρώτη φορά ζητούσε το κράτος την γνώμη τους για τέτοια θέματα». Οι απόψεις των δήμων στο προκαταρκτικό στάδιο ήταν υπέρ της διάνοιξης συλλεκτήριων οδών, που θεωρείται ότι θα έλυναν το κυκλοφοριακό πρόβλημα της περιοχής, αλλά εναντίον της διάνοιξης μεγάλων αξόνων από την περιοχή τους. Οι παρατηρήσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στα προτεινόμενα σχέδια αφορούσαν καθαρά επουσιώδη και τοπικά, κατά την κρίση της επιβλέπουσας υπηρεσίας, θέματα (όπως την κατάσταση της δημοτικής οδοποιίας λ.χ.) ή διατύπωναν εντελώς αρνητικές θέσεις ως προς τις προτεινόμενες νέες αρτηρίες. Ενώ λοιπόν ήταν υποχρεωμένη η επιβλέπουσα υπηρεσία με βάση τις οδηγίες να λάβει υπ' όψη της τις παρατηρήσεις, κάτι τέτοιο δεν έγινε. Έγιναν πολλές παρουσιάσεις των μελετών. Οι παρατηρήσεις του κοινού αφορούσαν κυρίως θέματα που είχαν σχέση με περιουσιακά τους στοιχεία, όπως ένταξη στο σχέδιο ή αποφυγή χάραξης κάποιου μεγάλου δρόμου (Πετράκης & Πρεβελάκης 1982). Την εποχή αυτή είχαν γίνει αντιληπτές οι επιπτώσεις των μεγάλων αξόνων στην ποιότητα ζωής των παρακείμενων περιοχών. Παλαιότερα το κοινό διεκδικούσε τη χάραξη των μεγάλων αξόνων στην περίμετρο των ιδιοκτησιών του, καθώς θεωρούσε ότι ανέβαζαν την αξία των ακινήτων (Μοδινός 1982: 20).

Η πρώτη **πεζοδρόμηση** έγινε την ίδια εποχή, το 1978, στην οδό Βουκουρεστίου στην Αθήνα. Οι αντιδράσεις των καταστηματάρχων ήταν σφοδρές. Υποστήριζαν ότι θα

σημειωθεί οικονομικός μαρασμός της περιοχής. Βέβαια αποδείχτηκε ακριβώς το αντίθετο. Στη Βουκουρεστίου παρατηρήθηκε αύξηση της κίνησης των καταστημάτων μέχρι και 40% ύστερα από την πεζοδρόμησή της. Μετά την υλοποίηση του έργου οι μόνοι που σχολίασαν αρνητικά ήταν οι συγκοινωνιολόγοι του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, οι οποίοι διαμαρτύρονταν για την επιβάρυνση των γειτονικών οδών με κυκλοφορία (Γιαννόπουλος 1980). Το ίδιο συνέβη σε όλες τις ελληνικές πόλεις, όταν για πρώτη φορά εφαρμόζαν πεζοδρομήσεις. Στη Λάρισα για παράδειγμα οι διαμαρτυρίες ήταν έντονες και οργανωμένες. Ωστόσο ο Εμπορικός Σύλλογος και μεμονωμένες ομάδες κατοίκων επανειλημμένα υπέβαλλαν αιτήματα για επέκταση των πεζοδρομήσεων, όταν η Δημοτική Αρχή υλοποίησε τις πεζοδρομήσεις (ΣΕΣ 1992: 50).

Στις αρχές της δεκαετίας του '80, επί υπουργίας Α. Τρίτση, οργανώνεται μία νέα προσπάθεια πολεοδομικής αναβάθμισης της Ελλάδας, που ονομάζεται **ΕΠΑ (Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης)** με στόχο την αποκέντρωση των πολεοδομικών αποφάσεων και την κινητοποίηση ΟΤΑ και μεμονωμένων πολιτών. Κατά την εκπόνηση και εφαρμογή μελετών ενεργοποιούνταν οι ΟΤΑ, ώστε να κατοχυρωθούν συμμετοχικές διαδικασίες (Γεράρδη 1999: 6, 11). Επιδιωκόταν η αλληλοενημέρωση πολιτών αφενός και των συντακτών και επιβλεπόντων αφετέρου. *«Η ανταλλαγή απόψεων για το σχεδιασμό των οικισμών ήταν κατ' αρχήν ωφέλιμη και θετική καθώς και η ενημέρωση. Πολλές φορές όμως οδηγούσε σε αντίδραση ορισμένων ομάδων πολιτών που αντιτίθονταν σε ορισμένες προτάσεις των σχεδίων ή και στο σύνολο των προτάσεων. Αποτέλεσμα αυτών των πιέσεων ήταν και η καθυστέρηση θεσμοθέτησης πολλών μελετών»* (ΕΜΠ 2001: 30). Για παράδειγμα στην Αράχοβα οι κάτοικοι αντέδρασαν στην πρόταση του ΓΠΣ για δημιουργία παρακαμπτηρίου πιστεύοντας ακριβώς ότι η ανάπτυξή τους οφειλόταν στο ότι ο δρόμος περνούσε από το εσωτερικό της πόλης. Το ΓΠΣ όρισε λοιπόν άξονα διαμπερούς ροής τον υφιστάμενο (ΕΜΠ 2001: 36).

Υπάρχουν μεμονωμένες περιπτώσεις, στις οποίες το κοινό συμμετείχε με έναν τρόπο ουσιαστικό και δημιουργικό, κυρίως όταν οι μελετητές επεδίωξαν τη συμμετοχή και δημιούργησαν σχέδια σε συνεργασία με τους κατοίκους της περιοχής.

Πιο γνωστό **παράδειγμα ουσιαστικής συμμετοχής του κοινού** είναι αυτό της ανάπλασης του προσφυγικού συνοικισμού της Θήβας στα τέλη της δεκαετίας του '80³⁰. Ο σχεδιασμός στο συνοικισμό αφορούσε συνολικά τη δομή του συνοικισμού, τη χωροθέτηση των χρήσεων, τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πεζών και οχημάτων, την οργάνωση και το σχεδιασμό των δημόσιων-κοινόχρηστων χώρων ανοιχτών και κλειστών και τον σχεδιασμό κάθε μιας κατοικίας. Μέσω της συμμετοχικής διαδικασίας έγινε προσπάθεια να μην θιγούν οι κοινωνικές λειτουργίες. Πιλοτικά ανακατασκευάστηκαν δύο κατοικίες εγκαταλελειμμένες από τους χρήστες τους, ώστε να λειτουργήσουν σαν μοντέλο ορατό για την προτεινόμενη ανάπλαση και για να χρησιμοποιηθούν για κοινόχρηστες δραστηριότητες. Δημιουργήθηκαν κέντρα γειτονιάς, που στέγαζαν τις δραστηριότητες τις ομάδες μελέτης, αλλά και άλλες κοινωνικές εκδηλώσεις. Για την κάθε οικογένεια παρουσιάστηκαν πολλές εναλλακτικές λύσεις στέγασης στα νέα οικήματα. Σε συνεργασία με τους μελετητές πάρθηκε η απόφαση για το ποια λύση εξυπηρετεί καλύτερα τις επιθυμίες και τις ανάγκες κάθε οικογένειας. Η διαδικασία που ακολουθήθηκε ήταν η ακριβώς

³⁰ Βλ. (Βρυχέα 1992: 20,83,107) και (Δήμος Θηβαίων 1988).

αντίστροφη από τη συνήθη. Η αφετηρία δεν ήταν γενικές πολεοδομικές ρυθμίσεις, αλλά ο σχεδιασμός των κατοικιών. «Αυτή η “ανορθόδοξη” πορεία βοήθησε σημαντικά στον εντοπισμό των συνολικών προβλημάτων.» (Δήμος Θηβαίων 1988: 32).

Συμμετοχικές διαδικασίες ακολουθήθηκαν και σε άλλες περιπτώσεις πολεοδομικών παρεμβάσεων. Παραδείγματα περιλαμβάνουν την πολεοδομική παρέμβαση στην Πλάκα, στα Άνω Λιόσια μετά το σεισμό του 1999, τη σύνταξη του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Βόλου, την Πολεοδομική Μελέτη επέκτασης σχεδίου πόλεως Αχαρνών μεταξύ των ετών 1983 και 1988, την Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης του Δήμου Αγίας Βαρβάρας κ.α.. Στις περιπτώσεις αυτές η εμπλοκή του κοινού οφείλεται στην πρωτοβουλία τοπικών παραγόντων ή των αναδόχων μελετητών και στην ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (Prisma 2005 β: 16).

4.3.2 Η εμπλοκή του κοινού στους κυκλοφοριακούς σχεδιασμούς

Συμμετοχή του κοινού οργανώθηκε με πρωτοβουλία των τοπικών αυτοδιοικήσεων και των αναδόχων μελετητών και κατά τη διάρκεια της σύνταξης κυκλοφοριακών μελετών, παρ' όλο που κάτι τέτοιο δεν ήταν υποχρεωτικό σύμφωνα με τη νομοθεσία (ΣΕΣ 1992). Το κοινό προσκαλείτο συνήθως μετά την ολοκλήρωση των μελετών και είχαν κυρίως ενημερωτικό χαρακτήρα. Για παράδειγμα το γραφείο Δημοσίων Σχέσεων του Δήμου Αμαρουσίου σε συνεργασία με τη μελετητική εταιρεία και μία εταιρεία δημοσίων σχέσεων διοργάνωσε μετά την ολοκλήρωση της κυκλοφοριακής μελέτης ενημερωτικές συζητήσεις- συσκέψεις με τη συμμετοχή της Δημοτικής Αρχής, Δημοτικών Συμβούλων από όλο το πολιτικό φάσμα, του Εμπορικού Συλλόγου, πολιτιστικών Συλλόγων του Αμαρουσίου αλλά και απλών πολιτών. Αργότερα οργανώθηκε παρουσίαση της μελέτης και ανοικτή συζήτηση στο κλειστό Γυμναστήριο του Αμαρουσίου με μεγάλη συμμετοχή των δημοτών. Μοιράστηκαν 20 000 ενημερωτικά αντίτυπα και δημοσιεύτηκαν τα σχέδια στον τοπικό τύπο. Τέλος ο μελετητικός φορέας, η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και το Γραφείο Δημοσίων Σχέσεων τέθηκαν στη διάθεση των πολιτών για επεξηγήσεις και παρατηρήσεις. Η αποδοχή του σχεδίου ήταν ευρεία, εκτός από τους εμπόρους που αντιτάχθηκαν στην πεζοδρόμηση εμπορικών αξόνων και στην αστυνόμευση της στάθμευσης στην περιοχή. Οι επαφές με τους φορείς, το Δήμο και τους πολίτες συνεχίστηκαν και μετά την εφαρμογή του σχεδίου και οδήγησαν σε διορθωτικές επεμβάσεις, τοπικού κυρίως χαρακτήρα. (ΣΕΣ 1992: 26, 28).

Σε άλλες πόλεις οι πολίτες ενθαρρύνθηκαν να συμμετέχουν νωρίτερα. Κατά την εκπόνηση της κυκλοφοριακής μελέτης της Λιβαδειάς έγιναν μία σειρά από συσκέψεις στο Δήμο, όπου η συμμετοχή των φορέων της πόλης ήταν πολύ μεγάλη. Πολλές από τις προτάσεις των συμμετεχόντων υιοθετήθηκαν από τους μελετητές (ΣΕΣ 1992: 56). Και στην Καρδίτσα, ακόμη και στη φάση της ανάλυσης έγιναν συσκέψεις με τοπικούς φορείς (Τροχαία, ΚΤΕΛ, τμήμα Συγκοινωνιών, Αστικά Λεωφορεία, Σωματεία Ταξί- Φορτοταξί, τον Εμπορικό Σύλλογο, ΤΕΕ, Σύλλογο Μηχανικών και Σύλλογο Υπομηχανικών). Στην Καρδίτσα πριν την έγκριση της κυκλοφοριακής μελέτης από το Δημ. Συμβούλιο έγιναν από το Δήμο πολλές συσκέψεις με κατοίκους, αλλά και δημόσια συζήτηση στο Δημοτικό Κινηματοθέατρο (ΣΕΣ 1992: 64).

4.3.3 Η ενεργοποίηση του κοινού σε πρόσφατα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά ζητήματα

Σήμερα σχεδόν για όλα τα έργα, απλοί πολίτες αρθρογραφούν, μη κυβερνητικές οργανώσεις, τοπικοί σύλλογοι, ακόμα και δήμοι διοργανώνουν συζητήσεις και προχωρούν σε προσφυγές. Οι συνήθειες λόγοι είναι οι παρακάτω³¹:

- όταν οι δήμοι δεν απαλλοτριώνουν χώρους, που προβλέπονται στα πολεοδομικά σχέδια (www.eone.gr, 04/02/2004).
- όταν στους ελεύθερους, αδόμητους χώρους, δίνεται άδεια να κατασκευαστούν κοινωφελή κτίρια που θεωρείται ότι θα υποβαθμίσουν το περιβάλλον τους (Γουδί, Ελαιώνας – Γήπεδο Παναθηναϊκού, Άλσος Ριζάρη – Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, Πεδίον Άρεος – Εγκαταστάσεις Πανελλήνιου, Ολυμπείο – Εθνικός Γυμναστικός Σύλλογος, Πάρκο Ελευθερίας – Μέγαρο Μουσικής, Μαρίνα Ζέας – ΖΕΑ ΑΕ)³².
- όταν ελεύθεροι χώροι περιφράσσονται (Φιλοπάππου, Πεδίον του Άρεως) (Καθημερινή, 04/06/2004).
- όταν ρέματα σχεδιάζονται να μετατραπούν σε αυτοκινητόδρομους (Κραυσίδωνας, Άναυρος – Βόλος) (Βλαστός & Μπιρμπίλη 2001: 124).
- όταν χαράσσονται μέσα σταθερής τροχιάς υπερτοπικής σημασίας, χωρίς να εξυπηρετούν τους κατοίκους των περιοχών από τις οποίες διέρχονται (Μεταμόρφωση-Προαστιακός)³³.
- όταν σχεδιάζονται μεγάλοι οδικοί άξονες, που προκαλούν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στις γειτονικές περιοχές (Χαλάνδρι, Βριλήσσια – Αττική Οδός/ Αγία Παρασκευή – Περιφερειακή Υμηττού/ Νέα Μάκρη, Ραφήνα – λεωφόρος Μαραθώνος/ Ψυχικό, Φιλοθέη, Χαλάνδρι – λεωφόρος Κηφισίας/ Άλιμος – λεωφόρος Ποσειδώνος/ Ηλιούπολη, Αργυρούπολη, Ελληνικό, Γλυφάδα – Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού)³⁴.
- όταν χαράσσονται μέσα σταθερής τροχιάς προκαλώντας πολεοδομικές αποκοπές ή περιβαλλοντικές επιπτώσεις (Αθήνα, Άγιοι Ανάργυροι, Αχαρνές – προαστιακός/ Άλιμος, Γλυφάδα, Ελληνικό, Ν. Σμύρνη, Π. Φάληρο - τραμ)³⁵ ή αντίθετα για να υποστηρίξουν τα μέσα σταθερής τροχιάς σε ένα περιβάλλον αλωμένο από τα ΙΧ³⁶.
- όταν δεν εφαρμόζονται από τους δήμους κυκλοφοριακές μελέτες που θα ανακούφιζαν γειτονιές από διαμπερή κυκλοφορία (κάτοικοι Τούφας Χαλανδρίου) (Νέα Γνώμη, 25/07/2003).

³¹ Πρβλ. και (Γιαννής 2002)

³² Βλ. (Ελευθεροτυπία, 28/04/2004), (Καθημερινή, 04/06/2004 και 27/10/2006) και (Ριζοσπάστης, 22/04/2004).

³³ (Αναζήτηση Αγοράς – Λυκόβρυση 2002), (Εκφραση 2002α και β: 12), (Καθημερινή, 28/02/2002).

³⁴ Βλ. αποφάσεις αρ. 729/2001, 743/2001, 26/2002 Επιτροπής Αναστολών του Συμβουλίου της Επικρατείας και (Athens News, 04/01/2002), Ελευθεροτυπία, 28/02/2002, 03/02/2004), (Ημερησία, 03/07/2002), (Νέα Γνώμη, 05/04/2002], (www.eone.gr, 04/09/2003).

³⁵ Για τη χάραξη τραμ στο Π. Φάληρο βλ. § 6.4. Για τις υπόλοιπες περιοχές βλ. (Απογευματινή, 13/12/2002), (Athens News, 04/01/2002), (Δήμος Ν. Σμύρνης 2002), (Δημοσιογράφος 2002), (Ελευθεροτυπία, 19/04/2002, 19/05/2002, 18/07/2002, 05/04/2004, 26/02/2005), (Ημερησία, 03/07/2002), (Νέα Γνώμη, 05/04/2002, 01/10/2003, 02/02/2004 και 14/04/2004), (Παρατηρητήριο Ελευθέρων Χώρων 2005), (www.eone.gr, 23/03/2004), (www.in.gr, 14/03/2002, 17/04/2002, 14/05/2002, 23/03/2004, 04/04/2004).

³⁶ Βλ. (Ελευθεροτυπία, 03/05/2002, 07/05/2002), (Ελληνικό Γραφείο Greenpeace κ.α.2003), (Ενεργοί Πολίτες Ν. Σμύρνης και Παραλιακής Ζώνης 2003).

- όταν αποφασίζονται κυκλοφοριακές αλλαγές που αλλάζουν τον τρόπο πρόσβασης των κατοίκων στη γειτονιά τους (Κουκάκι – ΕΑΧΑ) (Δήμος Αθηναίων 2002).
- Για την υπεράσπιση του ατομικού συμφέροντος ιδίως σε περιοχές που εντάσσονται στο σχέδιο τώρα (Νέα Γνώμη, 04/12/2003) ή σε περιοχές που επιδιώκεται ο έλεγχος της δόμησης για την εξυπηρέτηση περιβαλλοντικών στόχων (Prisma 2005: 24).

4.4 Συμπεράσματα

Ο τρόπος ανάπτυξης του αστικού χώρου στην Ελλάδα κάνει απαραίτητη μία ριζική στροφή στην κυκλοφοριακή πολιτική των πόλεων. Ενώ οι ελληνικές πόλεις έχουν αρκετά **θετικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά**, η εισβολή του αυτοκινήτου σε αυτές τις τρεις τελευταίες δεκαετίες τα καταστρέφει. Η κίνηση των πεζών, των ποδηλάτων, των αναπήρων καθίσταται προβληματική, καθώς το ΙΧ καταλαμβάνει για την κίνηση και στάθμευσή του τους ελάχιστους κοινόχρηστους χώρους. Η ελληνική πόλη χάνει εντελώς τον κοινωνικό χαρακτήρα της, καθώς ο **δημόσιος χώρος υποβαθμίζεται** σημαντικά. Η στροφή προς τη **βιώσιμη κινητικότητα** είναι στην Ελλάδα περισσότερο αναγκαία από ότι στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, καθώς η πυκνότητα δόμησης, η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και η απουσία πολεοδομικού σχεδιασμού δημιουργούν συνθήκες ασφυκτικές. Χρειάζεται η **ενεργοποίηση και συμμετοχή των πολιτών** στην κατεύθυνση αυτή.

Το κράτος πρέπει λοιπόν να αναλάβει πρωτοβουλίες, ώστε να συναινέσουν οι πολίτες προς πιο φιλικούς στο περιβάλλον τρόπους μετακίνησης. Από τους κατοίκους των ελληνικών πόλεων εξαρτάται κυρίως η επιτυχία μιας πολιτικής βιώσιμης κινητικότητας.

Η αλλαγή στη νοοτροπία και στη συμπεριφορά των κατοίκων των ελληνικών πόλεων, ώστε να συναινέσουν σε μία νέα πολιτική προς τη βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί πρόκληση με σημαντικές δυσκολίες, όπως προκύπτει από την ανάλυση του κεφαλαίου αυτού. Η φωνή των πολιτών απέναντι στα σχέδια των μηχανικών ιστορικά και σήμερα είναι συνήθως αρνητική. Κοινό χαρακτηριστικό των εκδηλώσεων του κοινού είναι ένας **συντηρητισμός**, δηλαδή η διάθεση για διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης και έλλειψη κατανόησης της σημασίας των πολεοδομικών αλλαγών. Οι απόψεις του κοινού πολλές φορές δεν είναι δυνατόν να αξιοποιηθούν, καθώς είτε είναι πλήρως αρνητικές σε προτεινόμενα έργα είτε έχουν μία βραχυπρόθεσμη οπτική με κριτήριο το προσωπικό ή τοπικό συμφέρον. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά των απόψεων του κοινού τις κάνουν δύσκολα αξιοποιήσιμες από τους μελετητές, ιδίως όταν σχεδιάζουν στη μακροκλίμακα.

Η ανάλυση των απόψεων του κοινού φανερώνει ότι αυτό αντιδρά είτε υπερασπιζόμενο το ατομικό συμφέρον, όταν η πολιτεία προσπαθεί να επιτύχει κοινωφελείς στόχους (π.χ. έγκριση πολεοδομικού σχεδίου) είτε υπερασπιζόμενο το συλλογικό τοπικό συμφέρον, όταν η πολιτεία το αγνοεί προς όφελος του γενικότερου συμφέροντος (π.χ. προαστιακός - Μεταμόρφωση) είτε υπερασπιζόμενο το κοινωνικό συμφέρον, όταν η πολιτεία εκχωρεί ελεύθερους χώρους σε ιδιώτες.

Από τα παραπάνω δεν είναι προφανές αν οι πολίτες που αντιδρούν και κινητοποιούνται (και κατά συνέπεια καταγράφεται η άποψή τους) έχουν **περιβαλλοντική συνείδηση**. Περισσότερο αποτυπώνεται αρνητική στάση στις αποφάσεις του κράτους ανεξάρτητα από την πολιτική που κρύβεται πίσω από αυτές.

Το κοινό συγχρόνως διαχρονικά αγνόησε τον κρατικό σχεδιασμό. Τα αυθαίρετα και οι συντονισμένες προσπάθειες άρνησης των θεσμοθετημένων πολεοδομικών και κυκλοφοριακών σχεδίων εις βάρος του συλλογικού συμφέροντος, μαρτυρούν ότι το κοινό δε σέβεται το κράτος και τις αποφάσεις του, δεν κατανοεί τη σημασία των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών σχεδίων.

Το κράτος από τη μεριά του εξαιτίας της κοινωνικής πίεσης που ασκήθηκε για την εξυπηρέτηση της αφενός των ιδιοκτητών γης και στη συνέχεια της εξυπηρέτησης των αναγκών που γεννούσε η κίνηση με το ΙΧ απέτυχε να εξασφαλίσει στις αστικές περιοχές ένα περιβάλλον ανθρώπινο για τη διαμονή και την κίνηση των κατοίκων. Οπότε δεν κατάφερε να κερδίσει το σεβασμό των κατοίκων.

Τα παραπάνω μαρτυρούν ότι μία νέα κρατική πολιτική στον τομέα των μεταφορών έχει να αντιμετωπίσει την πραγματικότητα της **έλλειψης σεβασμού και εμπιστοσύνης** από τους πολίτες. Χωρίς όμως τη συμμετοχή των πολιτών η βιώσιμη κινητικότητα δεν είναι εφικτή, καθώς προϋποθέτει αλλαγή στις συνήθειες και τη νοοτροπία των κατοίκων των πόλεων.

Παρ' όλα αυτά όταν οι μελετητές διέθεσαν χρόνο για να ενημερώσουν και να ανταλλάξουν απόψεις με το κοινό σε ζητήματα που αφορούσαν τη **μικροκλίμακα**, που είναι οικεία στους κατοίκους, όπως ο τοπικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός, κατέστη δυνατό να πραγματοποιηθεί μία ουσιαστική συμμετοχική διαδικασία και μία πραγματική ανταλλαγή απόψεων.

Πρέπει λοιπόν να δοθεί ιδιαίτερο βάρος στο σχεδιασμό και την οργάνωση των διαδικασιών συμμετοχής του κοινού στην Ελλάδα, αν επιδιώκεται η εφαρμογή μιας διαφορετικής πολιτικής για τις αστικές μετακινήσεις.

Κεφάλαιο 5

Το νομοθετικό πλαίσιο για τη συμμετοχή του κοινού στην παραγωγή ενός βιώσιμου χώρου κυκλοφορίας στην Ελλάδα

Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται ο τρόπος με τον οποίο μπορεί το κοινό να συμμετέχει στο σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων αστικών μεταφορών στην Ελλάδα.

Μελετώντας το θεσμικό πλαίσιο αποκαλύπτεται ότι ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός της πόλης επηρεάζεται από τις **χωροταξικές κατευθύνσεις** που δίδονται σε εθνική ή περιφερειακή κλίμακα. Επιπλέον αποτελεί **μέρος του πολεοδομικού σχεδιασμού** στις νέες περιοχές που εντάσσονται στο σχέδιο. Στη φάση του πολεοδομικού σχεδιασμού προγραμματίζεται η μελλοντική υποδομή του χώρου κυκλοφορίας, γίνεται ο σχεδιασμός των μέσων μεταφοράς που θα εξυπηρετούν την πόλη, οριστικοποιείται η θέση των μεγάλων οδικών αξόνων, σχεδιάζονται τα δίκτυα πεζοδρόμων (και σπάνια ποδηλατοδρόμων). Σε δομημένες περιοχές ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός γίνεται με **κυκλοφοριακές μελέτες** που εγκρίνονται από τους δήμους για το τοπικό δίκτυο, από το ΥΠΕΧΩΔΕ για το βασικό οδικό δίκτυο και από τους φορείς συγκοινωνιακού έργου (π.χ. ΟΑΣΑ για την Αθήνα), όταν αφορούν τις δημόσιες συγκοινωνίες. Το θεσμικό πλαίσιο παραγωγής του χώρου στην Ελλάδα και ο ρόλος της συμμετοχής του κοινού παρουσιάζεται στις **§ 5.1-5.4**.

Η νομοθεσία συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό του χώρου καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τις διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας. Ο αντίκτυπος των έργων αστικών μεταφορών είναι παγκόσμιος, αφού οι επιπτώσεις της κίνησης των ΙΧ στο παγκόσμιο περιβάλλον είναι σημαντικές. Οι μεταφορές είναι άμεσα συσχετισμένες με παγκόσμια προβλήματα, όπως το φαινόμενο του θερμοκηπίου, αλλά και με παγκόσμια κοινωνικά προβλήματα, όπως η πρόσβαση σε υποδομές, η προστασία της ποιότητας του αέρα και της υγείας. Για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα αυτά προβάλλεται όλο και περισσότερο μέσα από διεθνή κείμενα και συνθήκες η ανάγκη συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις. Πλέον στα πλαίσια του πολεοδομικού σχεδιασμού επιβάλλεται η **αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων** με συμμετοχή του κοινού.

Το ίδιο απαιτείται και για την υλοποίηση ενός συγκοινωνιακού έργου. Οι τεχνικές μελέτες, οι οποίες εξετάζουν εναλλακτικές λύσεις για το έργο, αξιολογούνται περιβαλλοντικά. Ακολουθεί η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης, η οποία εξετάζει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις ενός έργου, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και οι κοινωνικές. Το θεσμικό πλαίσιο παραγωγής των συγκοινωνιακών έργων και οι προβλέψεις συμμετοχής του κοινού περιγράφονται στην **§ 5.5**.

Σε όλη τη φάση σχεδιασμού του χώρου ή ενός επιμέρους έργου εμπλέκεται η **τοπική αυτοδιοίκηση**, την οποία πρέπει να συμβουλευτεί η κεντρική διοίκηση και η οποία είναι φορέας των τοπικών ανησυχιών και προβλημάτων. Το θεσμικό πλαίσιο

εμπλοκής του κοινού στη λειτουργία της τοπικής αυτοδιοίκησης παρουσιάζεται στην § 5.6.

Εκτός από θεσμικό πλαίσιο παραγωγής του χώρου υπάρχει θεσμικό πλαίσιο για την **ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος**. Ο καθορισμός ορίων ποιότητας επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, αφού η κυκλοφορία είναι ο βασικός συντελεστής των περιβαλλοντικών προβλημάτων που αφορούν την ποιότητα του αέρα. Η Ελλάδα είχε σημαντικά προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τη δεκαετία του '80 και κατά συνέπεια νομοθεσία αντιμετώπισης των προβλημάτων αυτών με κύρια αιχμή το δακτύλιο. Πρόσφατες οδηγίες της ΕΕ κάνουν το θεσμικό πλαίσιο ακόμα πιο αυστηρό και τις δράσεις που πρέπει να αναληφθούν στην ελληνική πόλη πιο επείγουσες (§ 5.7).

Κρίθηκε σκόπιμο στην § 5.8 να γίνει μία **σύνοψη** όλου του **θεσμικού πλαισίου συμμετοχής στο σχεδιασμό**. Το νομοθετικό πλαίσιο είναι κατακερματισμένο και εξαιρετικά ρευστό, αφού βρίσκεται συνεχώς υπό προσαρμογή ευρωπαϊκών οδηγιών. Στην § 5.9 παρουσιάζεται οι **διεθνείς κατευθύνσεις** που δίνονται στο σχεδιασμό, που αναμένεται να επηρεάσουν στο μέλλον τη νομοθεσία μας.

Στην παράγραφο § 5.10 γίνεται **βιβλιογραφική ανάλυση** του βαθμού εφαρμογής και της αποτελεσματικότητας του θεσμικού πλαισίου. Διότι έχει σημασία πώς εφαρμόζονται οι νόμοι στην πράξη. Στο κεφάλαιο 6 θα παρουσιαστεί η κοινωνική έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο Παλαιό Φάληρο που φωτίζει ακόμα περισσότερο τις αδυναμίες του θεσμικού πλαισίου.

5.1 Οι βασικές αρχές που διέπουν το σχεδιασμό του χώρου στην Ελλάδα

5.1.1 Συνταγματικές αρχές

Το **Ελληνικό Σύνταγμα** στο **Άρθρο 24** αναφέρει: «*Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας [...]* Η χωροταξική αναδιάρθρωση της Χώρας, η διαμόρφωση, η ανάπτυξη, η πολεοδόμηση και η επέκταση των πόλεων και των οικιστικών γενικά περιοχών υπάγεται στη ρυθμιστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο του Κράτους, με σκοπό να εξυπηρετείται η λειτουργικότητα και η ανάπτυξη των οικισμών και να εξασφαλίζονται οι καλύτεροι δυνατοί όροι διαβίωσης. Οι σχετικές τεχνικές επιλογές και σταθμίσεις γίνονται κατά τους κανόνες της επιστήμης.» (Βουλή των Ελλήνων 2001).

Στην παραπάνω διατύπωση του Συντάγματος, όπως οριστικοποιήθηκε με την Αναθεώρηση του 2001, εκφράζονται όλες οι σύγχρονες νομικές έννοιες που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και κυρίως η αρχή της βιώσιμης ή αειφόρου ανάπτυξης, η οποία έχει κατοχυρωθεί θεσμικά σε ευρωπαϊκό επίπεδο στο άρθρο 2 της τροποποιημένης Συνθήκης ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας¹. Το ΣτΕ προσέδωσε ιδιαίτερη σημασία στην **αρχή της αειφορίας** και την ανέδειξε σε μητέρα αρχή, από

¹ Βλ. και κεφάλαιο 3 για την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης.

την οποία εκπορεύονται οι λοιπές συνιστώσες αρχές (Χατζοπούλου, Στεφάνου & Γερασίμου 2008: 56). Συνοπτικά οι αρχές αυτές είναι (Χατζοπούλου, Γερασίμου & Ντούγια 2006: 412-417):

- Η **αρχή της πρόληψης**, δηλαδή τα αρμόδια όργανα της Διοίκησης οφείλουν να λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα, ώστε να προλαμβάνονται οι κίνδυνοι για το περιβάλλον.
- Η **αρχή της προφύλαξης**, η οποία δε διατυπώνεται ρητώς στο Σύνταγμα, έχει υιοθετηθεί όμως σε ευρωπαϊκό επίπεδο από τη συνθήκη του Μάαστριχτ και αναφέρεται στο άρθρο 174 της τροποποιημένης ιδρυτικής Συνθήκης Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΕ αριθ. C 325/33 της 24/12/2002). Σύμφωνα με την αρχή δεν απαιτείται πριν τη λήψη μέτρων προστασίας από τη Διοίκηση η πλήρης επιστημονική τεκμηρίωση της ύπαρξης και της σοβαρότητας ενδεχόμενων κινδύνων για το περιβάλλον.
- Η **αρχή του χωροταξικού σχεδιασμού** ή χωρονομίας. Απαιτείται ο συνολικός σχεδιασμός του χώρου, ώστε να επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ της ανάγκης προστασίας του περιβάλλοντος και της οικονομικής ανάπτυξης. Μέσω του χωροταξικού σχεδιασμού γίνεται κατανομή στο χώρο των δραστηριοτήτων, ορίζονται οι περιοχές αστικής ανάπτυξης και οι προστατευτέοι φυσικοί ή αρχαιολογικοί χώροι.
- Η **αρχή του περιβαλλοντικού κεκτημένου**. Σύμφωνα με τη νομολογία του ΣτΕ με βάση την αρχή της αειφορείας, δηλαδή ότι πρέπει να ικανοποιούνται οι ανάγκες της παρούσας γενιάς χωρίς να υποθηκεύεται η δυνατότητα των μελλοντικών γενεών για ικανοποίηση των δικών τους αναγκών, επιτρέπονται μόνο μέτρα που δεν βλάπτουν, ούτε υποβαθμίζουν, αντιθέτως αυξάνουν το φυσικό, πολιτιστικό και κοινωνικό κεφάλαιο ενός τόπου (Δεκλερής 2005: 24)². Αντίστοιχα στο δομημένο περιβάλλον υπάρχει η αρχή του πολεοδομικού κεκτημένου, δηλαδή δεν επιτρέπεται η επιδείνωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων των πόλεων.
- Η **αρχή της φέρουσας ικανότητας**. Δεν πρέπει οι ανθρωπογενείς δραστηριότητες να θέτουν σε κίνδυνο την ισορροπία των οικοσυστημάτων. Πρέπει μέσω του χωροταξικού σχεδιασμού να ορίζεται ποια είναι η περιβαλλοντική “χωρητικότητα” μιας περιοχής σε οικονομικές δραστηριότητες ή αριθμό ανθρώπων. Πρόκειται για μία αρχή που προβλέφθηκε για πρώτη φορά στη Διακήρυξη της Στοκχόλμης για το Περιβάλλον (1972) και υιοθετήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '90 στην Ελλάδα χάρη στη νομολογία του Ε' τμήματος του ΣτΕ³.

Σύμφωνα με το Σύνταγμα σε περίπτωση μη τήρησης των παραπάνω αρχών από το κράτος, η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί δικαίωμα του καθενός. Διευρύνεται επομένως η έννοια αυτών που έχουν έννομο συμφέρον να συμμετέχουν στις αποφάσεις που αφορούν το περιβάλλον ή να προσφύγουν εναντίον αποφάσεων που έρχονται σε αντίθεση με τις παραπάνω αρχές⁴.

Επομένως στη νομοθεσία μας το περιβάλλον - και το ανθρωπογενές (πολιτιστικό) και το φυσικό - έχουν σημαντική θέση. Η τροποποίηση του περιβάλλοντος από τα έργα των μηχανικών έχει σημαντικούς νομικούς περιορισμούς, καθώς το κράτος έχει τη

² Πρβλ. και (Χατζοπούλου 2000: 57, 59)

³ Για μία πλήρη ανάλυση της αρχής της φέρουσας ικανότητας βλ. (Χατζοπούλου, Στεφάνου & Γερασίμου 2008).

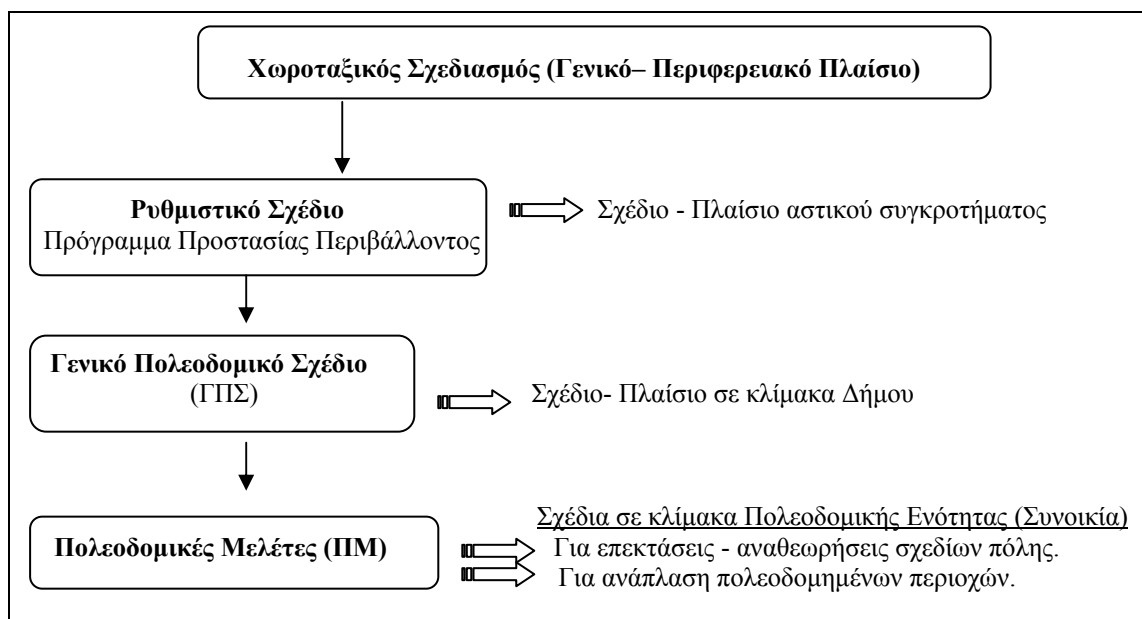
⁴ Πρβλ. και (Χριστοφιλόπουλος 2002: 3, 25)

συνταγματική υποχρέωση να μεριμνά για την προστασία του. **Αρμόδιο** για την προστασία του περιβάλλοντος και το σχεδιασμό του χώρου είναι **το κράτος**, που σύμφωνα με την πάγια νομολογία του ΣτΕ είναι η κεντρική και περιφερειακή διοίκηση και όχι η τοπική αυτοδιοίκηση πρώτου (δήμοι) και δεύτερου (νομαρχίες) βαθμού (Χριστοφιλόπουλος 2002: 11, 362).

5.1.2 Το σύστημα σχεδιασμού του χώρου

Οι νόμοι που καθορίζουν το σύστημα σχεδιασμού του χώρου στην Ελλάδα είναι ο **Ν.2508/1997** “Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις” (ΦΕΚ 124/Α/13.6.1997), ο οποίος οριστικοποίησε το θεσμικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού μετά τον προσωρινό **νόμο 1337/83** «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις» και ο **Ν. 2742/1999** «Χωροταξικός Σχεδιασμός και αιεφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 207/Α/7.10.1999). Στο Ν. 2508/1997 αναφέρεται: «*Η πραγμάτωση των σκοπών του νόμου επιδιώκεται με διαδικασίες συμμετοχής και αποκέντρωσης, που, εκτός από τις πρωτοβουλίες, τη σύμπραξη και τις αρμοδιότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης, περιλαμβάνουν κατά το δυνατόν την ενεργό συμμετοχή του πολίτη και των κοινωνικών φορέων στη διαμόρφωση των επιλογών, των στόχων και προτεραιοτήτων, στη διάρθρωση των επί μέρους σχεδίων και προγραμμάτων και στην παρακολούθηση της εφαρμογής τους.*»

Ο σχεδιασμός του χώρου ιεραρχείται ειδικά ως προς τον αστικό όπως περιγράφεται στο σχήμα 5.1 σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο.



Σχήμα 5.1 – Πολεοδομικά Σχέδια

5.1.3 Κατευθύνσεις και αρχές σχεδιασμού που δίνονται από το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Ο **χωροταξικός σχεδιασμός** αντιστοιχεί στην εθνική κλίμακα σχεδιασμού. Όλες οι μελέτες σε κλίμακα πόλης, όπως οι πολεοδομικές και κυκλοφοριακές μελέτες πρέπει να ακολουθούν τις κατευθύνσεις και τις αρχές του χωροταξικού σχεδιασμού.

Ορίζονται τρία επίπεδα σχεδιασμού: Το **Γενικό Πλαίσιο**, τα **Ειδικά Πλαίσια** και τα **Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης**.

Το **Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης** εγκρίθηκε μόλις πρόσφατα από την Ολομέλεια της Βουλής (ΦΕΚ 128/Α/03.07.2008) και εξειδικεύει τις βασικές αρχές σχεδιασμού που ορίζονται από το Σύνταγμα. Σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο υιοθετούνται ως κατευθύνσεις κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού μεταξύ άλλων:

- Η προώθηση της “συμπαγούς πόλης” (βλέπε Κεφάλαιο 3), δηλαδή η πόλη μπορεί να επεκτείνεται μόνο αν δεν επαρκούν οι υφιστάμενες πολεοδομημένες περιοχές και σταδιακά τίθενται απαγορεύσεις στην εκτός σχεδίου δόμηση. Οι μητροπολιτικές περιοχές οργανώνονται πολυκεντρικά με στόχο τον περιορισμό των αστικών μετακινήσεων.
- Η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, η προστασία και ανάδειξη του δημόσιου χώρου και η ανάπτυξη υποβαμισμένων αστικών περιοχών.
- Η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας. Πιο συγκεκριμένα η βελτίωση της ελκυστικότητας και ποιότητας της δημόσιας συγκοινωνίας σε όλη την Ελλάδα, η εξάπλωση και πυκνωση των μέσων σταθερής τροχιάς (προαστιακός σιδηρόδρομος, μετρό, τραμ) και η ενίσχυση των συνδυασμένων μετακινήσεων μέσω της δημιουργίας χώρων μετεπιβίβασης και στάθμευσης ΙΧ στους κύριους σταθμούς μέσων σταθερής τροχιάς. Προβλέπεται ακόμη και η δημιουργία συστημάτων θαλάσσιας συγκοινωνίας.
- Η διευκόλυνση της χρήσης του ποδηλάτου «*με μέτρα που θα εξειδικευθούν κατά περίπτωση στο τοπικό επίπεδο*».
- Βελτίωση της προσβασιμότητας και της ασφάλειας των πεζών.
- Η προώθηση λιγότερο ενεργοβόρων και ρυπογόνων μέσων μεταφοράς.
- Αποθάρρυνση των μετακινήσεων με ΙΧ.
- Η δημιουργία κινήτρων για οχήματα με κινητήρες φιλικούς προς το περιβάλλον.
- Η εφαρμογή μέτρων κυκλοφοριακής διαχείρισης, όπως λεωφορειολωρίδες και αστικά δίοδια.
- Η προώθηση μέτρων και έργων παράκαμψης των κύρων αστικών κέντρων.
- Η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του αστικού οδικού δικτύου.
- Η προώθηση της μητροπολιτικής αυτοδιοίκησης.
- Η αποκέντρωση με ανακατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ κράτους και τοπικής αυτοδιοίκησης βάσει των αρχών της επικουρικότητας και της εγγύτητας και η καθιέρωση αποτελεσματικών μηχανισμών ελέγχου της νομιμότητας, της ποιότητας και της επάρκειας των αποφάσεων των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης.
- Η καλλιέργεια περιβαλλοντικής ευαισθησίας.
- Ενεργό συμμετοχή κοινωνικών φορέων και πολιτών με δράσεις ενημέρωσης και οργάνωση ημερίδων με απώτερο σκοπό τη δημιουργία «χωροταξικής συνείδησης»

Όργανο κοινωνικού διαλόγου για τη σύνταξη του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού αποτελεί το **Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και**

Αειφόρου Ανάπτυξης που έχει γνωμοδοτικό ρόλο. Σε αυτό συμμετέχουν εκπρόσωποι της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος (ΚΕΔΚΕ), της Ένωσης Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος (ΕΝΑΕ), επιμελητηρίων και συνδικαλιστικών φορέων, μη κυβερνητικών περιβαλλοντικών οργανώσεων εθνικής εμβέλειας που επιλέγονται από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ και δύο μέλη ΔΕΠ από ΑΕΙ της χώρας εκλεγμένα στο γνωστικό αντικείμενο της χωροταξίας. Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης εγκρίνεται από τη Βουλή και αναθεωρείται ανά πενταετία εφόσον κριθεί αναγκαίο.

5.1.4 Ειδικά και Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού

Τα **Ειδικά Πλαίσια** αποτελούν σύνολα κειμένων και διαγραμμάτων με τα οποία εξειδικεύονται ή και συμπληρώνονται οι κατευθύνσεις του Γενικού Πλαισίου, είτε κατά κλάδο παραγωγικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών, είτε για τα δίκτυα, είτε για ορισμένες περιοχές εθνικού ενδιαφέροντος, όπως οι παράκτιες και νησιωτικές περιοχές, οι ορεινές και προβληματικές ζώνες, οι περιοχές προστασίας. Εγκρίνονται από διυπουργική επιτροπή ύστερα από γνώμη του Εθνικού Συμβουλίου. Με την ενσωμάτωση της οδηγίας 2001/42/ΕΚ στην ελληνική νομοθεσία για τα Ειδικά Πλαίσια προβλέπεται επιπλέον διαβούλευση και συμμετοχή του κοινού στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης, της λεγόμενης **Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης** (ΦΕΚ 1225/Β/5.9.2006) (βλ. παρακάτω στην § 5.2).

Τα **Περιφερειακά Πλαίσια** αποτελούν σύνολα κειμένων και διαγραμμάτων για κάθε Περιφέρεια της χώρας χωριστά. Αποτελούν εξειδίκευση και συμπλήρωση των Γενικών και Ειδικών Πλαισίων και εναρμονίζονται πλήρως με τις προτεραιότητες και τις επιλογές τους. Όλα τα προγράμματα των κρατικών φορέων και των επιχειρήσεων που αναμένεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη συνοχή και ανάπτυξη του περιφερειακού χώρου πρέπει να εναρμονίζονται προς τις κατευθύνσεις αυτές. Παράλληλα όλα τα σχέδια κατώτερου επιπέδου σχεδιασμού (πολεοδομικά σχέδια) οφείλουν να τροποποιηθούν, ώστε να είναι συμβατά με τις κατευθύνσεις του Περιφερειακού Πλαισίου.

Τα Περιφερειακά Πλαίσια συντάσσονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ μετά από ενημέρωση της Περιφέρειας ή αντίστροφα. Γνωμοδοτεί το Περιφερειακό Συμβούλιο και οι Οργανισμοί των πόλεων που έχουν συσταθεί για να επιβλέπουν τα Ρυθμιστικά Σχέδια. Και για τα Περιφερειακά Πλαίσια προβλέπεται η διαδικασία της **Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης** (ΦΕΚ 1225/Β/5.9.2006) (βλ. παρακάτω).

5.2 Οι αρχές που διέπουν τη συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό του χώρου

5.2.1 Η σύμβαση του Άρχους

Οι προσπάθειες του ΟΗΕ για την προστασία του πλανήτη από την αλόγιστη ανάπτυξη ξεκίνησαν το 1972, όταν διοργανώθηκε η πρώτη παγκόσμια Διάσκεψη του ΟΗΕ για το περιβάλλον, στην οποία έγινε προσπάθεια να υπάρξει διεθνής συνεργασία στην κατεύθυνση της προστασίας της ισορροπίας του παγκόσμιου

οικοσυστήματος. Πιο συγκεκριμένα αναγνωρίστηκε για πρώτη φορά επισήμως ότι η καταστροφή του περιβάλλοντος μπορεί να απειλήσει την παγκόσμια οικονομία και την ποιότητα ζωής των κατοίκων (§ 2 Διακήρυξης). Γι' αυτό το λόγο ο άνθρωπος πρέπει να χρησιμοποιήσει τις γνώσεις του για να παράγει σε συνεργασία με τη φύση ένα καλύτερο περιβάλλον (§ 6). Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει να αναληφθεί η ευθύνη από κάθε πολίτη και κοινότητα, από τις επιχειρήσεις και ιδρύματα σε όλα τα επίπεδα, ώστε όλοι να μοιραστούν την κοινή προσπάθεια (§ 7) (UNEP 2003a).

Το πιο σημαντικό διεθνές βήμα της νομοθεσίας γύρω από τη συμμετοχή του κοινού σε περιβαλλοντικά θέματα έγινε το 1998, όταν υπογράφηκε και από την Ευρωπαϊκή Ένωση στην **Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών** (United Nations Economic Commission for Europe – UNECE (1998) η «**Σύμβαση του Άαρχους**». Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε από το ελληνικό κοινοβούλιο (ΦΕΚ 303/Α/13.12.2005). Στη Σύμβαση αυτή τονίζεται ότι:

«Οι εμπλεκόμενοι σε αυτή τη σύμβαση... αναγνωρίζουν ότι η επαρκής προστασία του περιβάλλοντος είναι απαραίτητη για την ανθρώπινη ευημερία και την ικανοποίηση των βασικών ανθρώπινων δικαιωμάτων, συμπεριλαμβάνοντας το δικαίωμα τη ίδιας της ζωής. Αναγνωρίζουν ότι κάθε άτομο έχει το δικαίωμα να ζει σε ένα περιβάλλον που να είναι επαρκές για την υγεία του και την ευημερία του και το καθήκον, και ατομικά και σε συνεργασία με άλλους, να προστατεύει και να βελτιώνει το περιβάλλον προς όφελος των σημερινών και μελλοντικών γενεών. Θεωρούν ότι, για να είναι δυνατό να ασκήσει το δικαίωμα και το καθήκον αυτό, οι πολίτες πρέπει να έχουν πρόσβαση στην πληροφορία, να έχουν προσκληθεί να συμμετέχουν στη λήψη των αποφάσεων και να έχουν πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα, γνωρίζοντας στη θεώρηση αυτή ότι οι πολίτες ίσως χρειαστούν βοήθεια για να ασκήσουν τα δικαιώματά τους» (Άρθρο 1). «Κάθε συμβαλλόμενος πρέπει να παρέχει περιβαλλοντική εκπαίδευση και περιβαλλοντική ενεργοποίηση του κοινού, ιδιαίτερα στον τρόπο απόκτησης πρόσβασης σε πληροφορίες, συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων και στην απόκτηση πρόσβασης στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα.» (Άρθρο 2)

Πιο συγκεκριμένα τα κράτη που υπογράφουν τη Σύμβαση οφείλουν κατά την κατάρτιση σχεδίων, προγραμμάτων και πολιτικών σχετικών με το περιβάλλον να προβλέπουν διαδικασίες συμμετοχής του κοινού (Άρθρο 7). Το ίδιο ισχύει για τη κατασκευή και λειτουργία έργων μεταφορών που απαιτούν περιβαλλοντική αδειοδότηση. Η διαδικασία συμμετοχής του κοινού πρέπει να περιλαμβάνει:

- **ενημέρωση** είτε με δημόσια ανακοίνωση είτε ατομικά **έγκαιρα στη διαδικασία απόφασης και με επαρκή και αποτελεσματικό τρόπο** για: 1. την προτεινόμενη δραστηριότητα και την αίτηση χορήγησης άδειας, 2. τη φύση των δυνατών αποφάσεων ή το σχέδιο απόφασης, 3. τη δημόσια αρχή υπεύθυνη για την απόφαση, 4. τη διαδικασία αδειοδότησης. Η περιγραφή της διαδικασίας αδειοδότησης πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνει πληροφορίες για τις χρονικές προθεσμίες που έχει το κοινό για να συμμετέχει.
- Απαιτείται να οριστούν **λογικές προθεσμίες** για τις διαφορετικές φάσεις της συμμετοχής, ώστε να είναι δυνατή η επαρκής προετοιμασία του κοινού για μια αποτελεσματική παρέμβαση.
- Η διαδικασία συμμετοχής του κοινού πρέπει να προβλέπεται **έγκαιρα, όταν όλες οι επιλογές είναι ανοιχτές**.
- Οι συμβαλλόμενοι εξασφαλίζουν ότι **στην απόφαση θα ληφθεί υπόψη το αποτέλεσμα της δημόσιας συμμετοχής** καθώς και ότι θα **ενημερωθεί το**

κοινό μετά τη λήψη της απόφασης για τους λόγους και τις σκέψεις που οδήγησαν στην τελική απόφαση (Άρθρο 6).

Με τον τρόπο αυτό επιδιώκεται η αποτελεσματική συμμετοχή ομάδων πολιτών και μεμονωμένων ιδιωτών⁵, αφού γίνεται προσπάθεια οι φορείς σχεδιασμού να κάνουν κατανοητή τη διαδικασία αποφάσεων, δηλαδή να εξηγήσουν ποιος παίρνει τις αποφάσεις και πώς μπορούν οι πολίτες να επηρεάσουν τη διαδικασία. Με τη σύμβαση του Άαρχους λοιπόν διευρύνεται η έννοια του δικαιώματος στην ενημέρωση για περιβαλλοντικά θέματα. Οι πολίτες δεν πρέπει απλά να βοηθούνται να ενημερώνονται, όταν το ζητήσουν ή να έχουν το δικαίωμα να εκφέρουν άποψη, όταν το επιθυμούν, αλλά το κράτος οφείλει, χωρίς να του ζητηθεί, να διαδίδει περιβαλλοντικές πληροφορίες μέσω του διαδικτύου (Άρθρο 5), να εξηγεί στους πολίτες πώς μπορούν να επηρεάσουν τις αποφάσεις και να τους ενεργοποιεί, ώστε να ενημερωθούν για το περιβάλλον στο οποίο ζουν και για το πώς σχεδιάζεται στο μέλλον. Υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη του τις ανησυχίες του κόσμου. Μόνο τότε νομιμοποιείται να προχωρεί στη θεσμοθέτηση κάποιου πολεοδομικού σχεδίου ή στην πραγματοποίηση ενός έργου.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προσαρμοσε τη νομοθεσία της με βάση τις επιταγές της Σύμβασης εκδίδοντας τρεις σχετικές οδηγίες. Την **Οδηγία 2001/42/ΕΚ** (ΕΕ αριθ. L 197 της 21.7.2001), την **Οδηγία 2003/4/ΕΚ** (ΕΕ αριθ. L 41 της 14.2.2003) και **2003/35/ΕΚ** (ΕΕ αριθ. L 156 της 25.6.2003). Η τελευταία εφαρμόστηκε στον ελληνικό χώρο κυρίως ως προς την υλοποίηση δημόσιων έργων (βλ. παρακάτω § 5.5.2).

5.2.2 Πρόσβαση του κοινού στις περιβαλλοντικές πληροφορίες

Η **Οδηγία 2003/4/ΕΚ** αναφέρεται στην πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες. Στοχεύει εκτός της κατοχύρωσης του δικαιώματος πρόσβασης στις περιβαλλοντικές πληροφορίες και στη διασφάλιση ότι οι πληροφορίες διαδίδονται στο κοινό κυρίως μέσω της χρήσης του διαδικτύου. Με τον όρο περιβαλλοντική πληροφορία συμπεριλαμβάνονται οι πολιτικές, τα προγράμματα και τα σχέδια, καθώς και οι περιβαλλοντικές και οικονομικές αναλύσεις που τεκμηριώνουν τη σκοπιμότητά τους. Παράλληλα υποχρεώνονται τα κράτη- μέλη ανά τετραετία να δημοσιεύουν εκθέσεις για την κατάσταση του περιβάλλοντος.

Σημαντική νομοθετική πρόβλεψη της Οδηγίας είναι η **υποχρέωση των υπαλλήλων να υποστηρίζουν το κοινό** στην αναζήτηση πρόσβασης σε πληροφορίες και καθορίζονται υπεύθυνοι ενημέρωσης του κοινού με παράλληλη δημιουργία ειδικών χώρων προς αυτό το σκοπό. Άρνηση παροχής περιβαλλοντικών πληροφοριών δικαιολογείται εγγράφως και δίδονται οδηγίες για τον τρόπο προσφυγής στη δικαιοσύνη αν ο αιτούμενος νομίζει ότι η αίτησή του δεν αντιμετωπίστηκε με βάση το νόμο. Η Οδηγία ενσωματώθηκε πλήρως στην ελληνική νομοθεσία με την ΚΥΑ αριθμ. Η.Π. 11764/653/2006 (ΦΕΚ 327/Β/17.3.2006).

⁵ Στη Σύμβαση αναφέρεται ότι επιδιώκεται η συμμετοχή του “ενδιαφερόμενου κοινού”, δηλαδή όσοι θίγονται ή ενδέχεται να θιγούν από τις αποφάσεις που λαμβάνονται και σε κάθε περίπτωση οι περιβαλλοντικές οργανώσεις.

5.2.3 Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση

Η **Οδηγία 2001/42** είναι σημαντικό βήμα προς την ολοκληρωμένη ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο σχεδιασμό του χώρου. Η Οδηγία ορίζει την ανάγκη για εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων των σχεδίων ή προγραμμάτων. Σε αυτά συμπεριλαμβάνονται τα υπό έγκριση σχέδια χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, καθώς και των προγραμμάτων οργάνωσης των μεταφορών, εφόσον τα κράτη μέλη κρίνουν ότι ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Η ενσωμάτωση της νομοθεσίας αυτής στο ελληνικό δίκαιο (ΦΕΚ 1125/Β/5.9.2006) κατέστησε πλέον υποχρεωτική την Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση Περιφερειακών και Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού, Ρυθμιστικών Σχεδίων και Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (βλ. παρακάτω). Επιπλέον απαιτείται περιβαλλοντική αξιολόγηση των Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) και των Περιοχών Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ). Όμως στο επίπεδο της πολεοδομικής μελέτης και του κυκλοφοριακού σχεδιασμού η ελληνική νομοθεσία δεν προβλέπει διαδικασία περιβαλλοντικής εκτίμησης.

Η Στρατηγική Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων:

- πραγματοποιείται κατά την εκπόνηση ενός σχεδίου ή προγράμματος και πριν από την έγκρισή του (Άρθρο 4 Οδηγίας),
- απαιτεί την εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) στην οποία εντοπίζονται, περιγράφονται και αξιολογούνται οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις που θα έχει στο περιβάλλον η εφαρμογή του χωροταξικού σχεδίου
- εξετάζει λογικές εναλλακτικές δυνατότητες για την πραγματοποίηση του στόχου του χωροταξικού σχεδίου συμπεριλαμβανόμενης και της μηδενικής λύσης (μη εφαρμογή του χωροταξικού σχεδίου) και τεκμηριώνεται με περιβαλλοντικά κριτήρια οι λόγοι που οδήγησαν στην επιλογή της λύσης που προτείνεται,
- περιλαμβάνει τη σύνταξη μίας μη τεχνικής περίληψης για την ευρύτερη κατανόηση της μελέτης.

Στο πλαίσιο της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης περιγράφεται για πρώτη φορά και στην ελληνική νομοθεσία η διαδικασία της **διαβούλευσης για το περιεχόμενο της ΣΜΠΕ πριν την εκπόνησή της (διαδικασία scoring)**, δηλαδή εξετάζεται η έκταση και ο βαθμός λεπτομέρειας της μελέτης. Ωστόσο η διαβούλευση αυτή πραγματοποιείται μόνο με δημόσιες αρχές, όπως π.χ. ο Οργανισμός Αθήνας και όχι με το κοινό (Άρθρο 6 ελληνικής νομοθεσίας).

Η διαβούλευση με το ενδιαφερόμενο κοινό γίνεται ως εξής:

- Η αρχή σχεδιασμού ανακοινώνει σε τρεις εφημερίδες εθνικής ή περιφερειακής ή νομαρχιακής εμβέλειας (ανάλογα με το επίπεδο σχεδιασμού) τον τίτλο του σχεδίου, τον τρόπο ενημέρωσης επί του φακέλου ΣΜΠΕ και προσκαλεί το κοινό να διατυπώσει εγγράφως και ενδεχομένως ηλεκτρονικά και «σε κάθε περίπτωση επαρκώς τεκμηριωμένα» τις απόψεις του μέσα σε προθεσμία 30 ημερών.
- Επιπλέον «η αρχή σχεδιασμού μπορεί να χρησιμοποιεί επιπροσθέτως και επιλεκτικά οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο μέσο, όπως ηλεκτρονικά μέσα, δημόσιες ακροάσεις, συνεντεύξεις, ανοικτές συζητήσεις, διάλογο μέσω

διαδικτύου, που κατά την κρίση της καθιστά ουσιαστική τη συμμετοχή του κοινού.

- Τα σχετικά συμπεράσματα ή αποτελέσματα αποστέλλονται στην αρμόδια αρχή (δηλαδή υπηρεσία ΕΥΠΕ του ΥΠΕΧΩΔΕ για Χωροταξικά ή Ρυθμιστικά Σχέδια και η υπηρεσία περιβάλλοντος της Περιφέρειας για σχέδια τοπικού επιπέδου) μέσα σε προθεσμία σαράντα πέντε (45) ημερών από την παραλαβή του φακέλου».
- Η αρμόδια αρχή «από την παραλαβή των ως άνω γνωμοδοτήσεων [...] του ενδιαφερόμενου κοινού ή άλλως από την παρέλευση 45 ημερών και ανεξάρτητα από το αν έχουν διαβιβασθεί ή όχι οι γνωμοδοτήσεις αυτές» αξιολογεί τις ενδεχόμενες σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του σχεδίου.
- Κατά την αξιολόγηση λαμβάνεται υπ' όψη το αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων με το κοινό (αν φυσικά έχουν διαβιβασθεί στην αρμόδια αρχή) (Άρθρο 7 ελληνικής νομοθεσίας).
- Μετά τη διαβούλευση μέσα σε 20 ημέρες η αρμόδια αρχή προχωρεί στην εκπόνηση σχεδίου απόφασης έγκρισης ή μη της ΣΜΠΕ (Άρθρο 7 ελληνικής νομοθεσίας), το οποίο αποστέλλει προς έγκριση στους αρμόδιους υπουργούς (σχέδια εθνικού ή περιφερειακού επιπέδου) ή από το Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας (σχέδια τοπικού επιπέδου).
- Η απόφαση περιλαμβάνει στοιχεία σχετικά με τη διαβούλευση με τις δημόσιες αρχές και το ενδιαφερόμενο κοινό και με τις διαφοροποιήσεις που επιβάλλονται στο σχέδιο ή πρόγραμμα από την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης, τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος που πρέπει παράλληλα να ληφθούν και το σύστημα παρακολούθησης των επιπτώσεων από την εφαρμογή του σχεδίου.
- Η απόφαση αυτή δημοσιοποιείται σε δύο ημερήσιες εφημερίδες εθνικής εμβέλειας και ενδεχομένως και ηλεκτρονικά ή για σχέδια τοπικού επιπέδου στο νομαρχιακό συμβούλιο, ώστε εκείνο να δημοσιεύσει σχετική ανακοίνωση στον τύπο.

5.3 Η συμμετοχή στον πολεοδομικό σχεδιασμό

Τρία είναι τα επίπεδα του Πολεοδομικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα: Το **Ρυθμιστικό Σχέδιο** σε επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος, Το **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο** σε επίπεδο Δήμου και η **Πολεοδομική Μελέτη** σε επίπεδο συνοικίας. Τα δύο τελευταία σχέδια στηρίζονται στον πολεοδομικό σχεδιασμό δύο επιπέδων (μικτός σχεδιασμός) που θεσμοθετήθηκαν σε όλες τις δυντικές χώρες: structure plans και local plans στην Αγγλία, Schémas directeurs d' aménagement et d' urbanisme και τα plans d' occupation du sol στη Γαλλία, τα Flächennutzungspläne και τα Bebauungspläne στη Γερμανία (Χριστοφιλόπουλος 2002: 86).

5.3.1 Ρυθμιστικό σχέδιο

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο «είναι το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων, των προγραμμάτων και των μέτρων που προβλέπονται από το νόμο ως αναγκαία για τη χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση στα πλαίσια των πενταετών προγραμμάτων

οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης»⁶ μιας ευρύτερης αστικής περιοχής. Οι βασικοί στόχοι - κατευθύνσεις των Ρυθμιστικών Σχεδίων είναι περιληπτικά⁷:

- Ανάδειξη ιστορικής φυσιογνωμίας της πόλης
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής
- Προστασία Φυσικού Περιβάλλοντος
- Εξισορρόπηση κοινωνικών ανισοτήτων

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο οφείλει να ακολουθεί τις επιταγές του Περιφερειακού Πλαισίου. Εκδίδεται με πρόταση του ΥΠΕΧΩΔΕ, μετά από γνώμη:

- Των Περιφερειακών και Νομαρχιακών Συμβουλίων.
- Των Δημοτικών και Κοινοτικών Συμβουλίων της περιοχής.
- Της Εκτελεστικής Επιτροπής του Οργανισμού της πόλης.

Οι γνώμες αυτές πρέπει να περιέρχονται στο ΥΠΕΧΩΔΕ μέσα σε δύο μήνες, διαφορετικά το Ρυθμιστικό Σχέδιο εγκρίνεται και χωρίς τις γνωμοδοτήσεις αυτές.

Για τα Ρυθμιστικά Σχέδια γίνεται και **Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση**, στο πλαίσιο της οποίας (βλ. § 5.2.3) δίδεται η δυνατότητα άμεσης συμμετοχής του κοινού.

Για τις περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, αλλά και για τα υπόλοιπα αστικά κέντρα της Ελλάδας με το Ν. 2508/1997 (Πάτρα, Βόλος, Λάρισα, Ηράκλειο, Καβάλα, Ιωάννινα, και άλλα αστικά κέντρα που μπορεί να αποφασίσει το ΥΠΕΧΩΔΕ) ο φορέας που έχει επιφορτιστεί με το έργο της παρακολούθησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου παράλληλα με τα προγράμματα προστασίας του περιβάλλοντος είναι οι Οργανισμοί των πόλεων αυτών (Οργανισμός Αθήνας, Θεσσαλονίκης κ.α.). Οι Οργανισμοί διοικούνται από επταμελή Εκτελεστική Επιτροπή, που αποτελείται από εκπροσώπους της τοπικής αυτοδιοίκησης, του ΤΕΕ και του ΥΠΕΧΩΔΕ (Οργανισμός Αθήνας 1996: 14).

5.3.2 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ)

Το Σχέδιο – Πλαίσιο για λεπτομερέστερες μελέτες δεν είναι η μητροπολιτική κλίμακα του Ρυθμιστικού Σχεδίου, αλλά το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) στην κλίμακα του Δήμου. Με το ΓΠΣ καθορίζονται:

- Περιοχές Ειδικής Προστασίας
- Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου γύρω από τις πόλεις ή τους οικισμούς.
- Οι προς πολεοδόμηση περιοχές και τα όρια των πολεοδομικών ενοτήτων.
- Γενική πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης (Χρήσεις γης, πολεοδομικά κέντρα, κύριο δίκτυο κυκλοφορίας, μέσος συντελεστής δόμησης, απαγόρευση δόμησης).

Αναλυτικές προδιαγραφές για τους μελετητές ΓΠΣ έχουν οριστεί με το (ΦΕΚ 209/Δ/7.4.2000). Οι μελέτες εκπονούνται σε **δύο στάδια**: Το πρώτο στάδιο περιλαμβάνει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, τη διάγνωση των προβλημάτων, προοπτικών και τάσεων του νέου Δήμου και τη διατύπωση της κατ’

⁶ (Οργανισμός Αθήνας 1996: 20) και (ΥΠΕΧΩΔΕ 1999α).

⁷ Για τη Θεσσαλονίκη βλέπε (ΥΠΕΧΩΔΕ 1999β). Για την Αθήνα (Οργανισμός Αθήνας 1996: 20). Για τις υπόλοιπες πόλεις (ΦΕΚ 124/Α/13.6.1997).

αρχήν πρότασης ή των εναλλακτικών προτάσεων ρύθμισης της περιοχής. Οι εναλλακτικές προτάσεις αφορούν σενάρια υπαρχόντων τάσεων, έντονα παρεμβατικά σενάρια, σενάρια ρεαλιστικά. Τα σενάρια αυτά αξιολογούνται με βάση κριτήρια κόστους, κάλυψης κοινωνικών αναγκών, υποστήριξης αναπτυξιακών προοπτικών του ΟΤΑ, καθώς και με γενική εκτίμηση των επιπτώσεων των σεναρίων στο περιβάλλον και στην ταυτότητα/ φυσιογνωμία της περιοχής.

Κατά το δεύτερο στάδιο γίνεται η λεπτομερής επεξεργασία του ΓΠΣ ή του ΣΧΟΟΑΠ με βάση την πρόταση η οποία θα προκριθεί από τη διευθύνουσα υπηρεσία.

Το ΓΠΣ συντάσσεται είτε με πρωτοβουλία είτε της τοπικής αυτοδιοίκησης είτε του κράτους. Επιδιώκεται «η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων πολιτών στη σύνταξη του γενικού πολεοδομικού σχεδίου με κάθε πρόσφορο τρόπο, όπως π.χ. ανοικτές συγκεντρώσεις ή ενημέρωση με τον τύπο. Για τη συμμετοχή αυτή πρέπει να γίνεται ρητή μνεία στη σχετική απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου». (ΦΕΚ 33/Α/14.3.1983: 526). Αν το ΓΠΣ συνταχθεί με πρωτοβουλία του κράτους πρέπει απαραίτητα να γνωμοδοτήσει το δημοτικό συμβούλιο (ΣτΕ 1101/1990). Η γνώμη του δεν είναι δεσμευτική για τη διοίκηση. Αν το ΓΠΣ συνταχθεί με πρωτοβουλία του Δήμου και ο αρμόδιος για την έγκρισή του διοικητικός φορέας επιφέρει ουσιώδεις αλλαγές, η διαδικασία εκπόνησης πρέπει να επαναληφθεί⁸.

Και για τα ΓΠΣ γίνεται **Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση** (βλ. § 5.2.3), όπου δίδεται η δυνατότητα υποβολής σχολίων από το κοινό.

Η παρακολούθηση της εφαρμογής των ΓΠΣ γίνεται σε επίπεδο νομού από ειδικές επιτροπές πολεοδομικού σχεδιασμού ή νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου που συνιστώνται για το σκοπό αυτό. Τροποποίηση του ΓΠΣ είναι δυνατή με τις ίδιες διαδικασίες εφόσον παρέλθει πενταετία από την έγκρισή τους. Ισχύει για τα ΓΠΣ η αρχή του πολεοδομικού κεκτημένου, δηλαδή η αναθεώρησή τους δεν πρέπει να επιφέρει μείωση του ποσοστού των κοινόχρηστων χώρων (Απόφαση 557/1999 ΣτΕ).

5.3.3 Πολεοδομική Μελέτη (ΠΜ)

Για την πολεοδόμηση μιας περιοχής απαιτείται πολεοδομική μελέτη, η οποία πρέπει να εναρμονίζεται με τις κατευθύνσεις του ΓΠΣ. Η πολεοδομική μελέτη ορίζει τους οικοδομήσιμους χώρους, τις χρήσεις γης και τους προβλεπόμενους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. Ακόμα κάνει γενικές προτάσεις για το πώς θα διαμορφωθούν οι κυριότεροι ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι. Επιπλέον συντάσσονται οι σχετικοί κανονισμοί, που μεταξύ των άλλων ορίζουν ποια λειτουργία θα έχουν οι οδοί και που θα σταθμεύουν τα οχήματα. Όλες οι προτάσεις αιτιολογούνται σε ειδική έκθεση. Η Πολεοδομική Μελέτη συντάσσεται είτε από το Δήμο είτε από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ.

Προδιαγραφές για τις ΠΜ περιγράφονται στην 5731/1146 απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 329/Β/15.3.2000). Η ΠΜ συντάσσεται σε **τρία στάδια**. Στο **πρώτο στάδιο (Α)** γίνεται ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης. Αξιολογούνται τα πολεοδομικά δεδομένα με βάσει τις αρχές και τους σκοπούς του γενικότερα του πολεοδομικού σχεδιασμού και ειδικότερα της συγκεκριμένης περιοχής. Τελικό

⁸ Βλ. (Χατζοπούλου 2000: 94-95, 223), (Χριστοφιλόπουλος 2002: 142- 144).

αποτέλεσμα του πρώτου σταδίου είναι η Προμελέτη Πολεοδομικού Σχεδίου και Ρυμοτομικού Σχεδίου, στην οποία φαίνονται η διάταξη των κοινοχρήστων χώρων, παρουσιάζεται μία γενική πρόταση χρήσεων γης και το δίκτυο πεζοδρόμων και κοινοφελών και κοινόχρηστων χώρων. Στο κείμενο που συνοδεύει τις προτάσεις της Α' Φάσης περιγράφονται και οι επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή (περιβάλλον).

Στο **δεύτερο στάδιο (Β)** σχεδιάζονται τα οικοδομικά τετράγωνα, περιγράφονται περιοχές σημειακής προστασίας, οι χρήσεις γης, σχεδιάζονται οι κινήσεις πεζών σε σχέση με τα κοινωφελείς λειτουργίες, το οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο. Παρουσιάζεται το Πολεοδομικό-Ρυμοτομικό Σχέδιο για θεσμοθέτηση και πρόταση Προστασίας και Ανάδειξης στοιχείων του Φυσικού ή Δομημένου Περιβάλλοντος. Η πρώτη παράδοση ολοκληρώνει το στάδιο Β1. Ακολουθούν η συμμετοχή του κοινού και μετά από αυτή η οριστική πρόταση της ΠΜ. Με τις διαδικασίες αυτές ολοκληρώνεται το δεύτερο στάδιο (στάδιο Β2). Για τις συμμετοχικές διαδικασίες συντάσσεται τεχνική έκθεση από τους μελετητές.

Συμμετοχικές διαδικασίες περιγράφονται στο ΝΔ 17.7.1923 (ΥΠΕΧΩΔΕ 1999 γ): Η ΠΜ πριν την έγκρισή της (προσχέδιο) εκτίθεται με το σχετικό τοπογραφικό χάρτη στο δημαρχείο ή κοινοτικό κατάστημα επί δεκαπέντε ημέρες. Για το γεγονός αυτό το κοινό ειδοποιείται από το δήμαρχο με γενική πρόσκληση που τοιχοκολλείται στα πιο πολυσύχναστα μέρη της πόλης. Αν πρόκειται για πόλη μεγαλύτερη των 5.000 κατοίκων δημοσιεύεται προσχέδιο δύο συνεχόμενες φορές σε δύο τοπικές εφημερίδες. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν μέσα στην προθεσμία αυτή να λάβουν γνώση των παραπάνω στοιχείων και να υποβάλουν έγγραφα στο δήμο τυχόν ενστάσεις τους.

Το ΣτΕ δίνει ιδιαίτερο βάρος στη διαδικασία συμμετοχής του κοινού στα πολεοδομικά σχέδια και η ελληνική νομολογία αναφέρει - πολύ πριν τη Σύμβαση του Άαρχους (Απόφαση 3138/1993 ΣτΕ) - ότι αν από τις ενστάσεις που ασκήθηκαν προβληθούν αντιρρήσεις κατά των επί μέρους ρυθμίσεων για το λόγο ότι αυτές δεν υπαγορεύονται από πολεοδομικούς λόγους και ανάγκες, η Διοίκηση οφείλει να ερευνήσει αν είναι βάσιμες και στην περίπτωση αυτή να τις λάβει υπ' όψιν της. Ουσιώδεις μεταβολές υποχρεώνουν την επανάληψη της διαδικασίας, ώστε οι θιγόμενοι ιδιοκτήτες να προβάλλουν τυχόν ενστάσεις (Χριστοφιλόπουλος 2002: 162, 314).

Το **τρίτο στάδιο (Γ)** μιας πολεοδομικής μελέτης είναι η **πράξη εφαρμογής**. Πρόκειται για τη διαδικασία υλοποίησης της Πολεοδομικής Μελέτης, κατά την οποία υπολογίζεται η εισφορά σε γη και χρήμα κάθε ιδιοκτήτη για την πραγματοποίηση των κοινόχρηστων χώρων. Οι ιδιοκτήτες προσκαλούνται με δημοσίευση σε τοπική εφημερίδα και σε μία ημερήσια εφημερίδα της Αθήνας ή της Θεσσαλονίκης ή με άλλο πρόσφορο μέσο να δηλώσουν μετά τη σύνταξη της Πράξης Εφαρμογής, αν τα στοιχεία για τα οικόπεδά τους είναι ορθά. Με ευθύνη του μελετητή τα αιτήματα των ενισταμένων συλλέγονται και ταξινομούνται. Για κάθε ένσταση περιγράφεται το περιεχόμενό της και προτείνεται με τεκμηριωμένη αιτιολόγηση αποδοχή, μερική αποδοχή ή απόρριψη. Με τον ίδιο τρόπο καλούνται στη συνέχεια οι πολίτες να υποβάλλουν τυχόν ενστάσεις. Η τελική πράξη εφαρμογής κυρώνεται με απόφαση του οικείου νομάρχη.

Αν για μια περιοχή δεν έχει γίνει πράξη εφαρμογής, μπορεί η ΠΜ να τροποποιηθεί. Κατά την **τροποποίηση των Σχεδίων Πόλεως** (ή ΠΜ) προβλέπεται η ίδια διαδικασία. Για τροποποιήσεις μικρής κλίμακας και όταν γίνονται με πρωτοβουλία του δήμου επιβάλλεται να καλούνται οι ενδιαφερόμενοι από το δήμο ή την κοινότητα με επίσημο ειδοποιητήριο που επιδίδει δικαστικός επιμελητής, και να βεβαιώνεται υπεύθυνα από το δήμο η πρόσκληση όλων όσων αφορά η τροποποίηση αυτή. Σύμφωνα με τη νομολογία του ΣτΕ η διοίκηση και ο δήμος οφείλει να ερευνήσει ουσιαστικά τη βασιμότητα των αντιρρήσεων που υποβάλλονται κατά της τροποποίησης. Η τροποποίηση πρέπει να συνοδεύεται από αιτιολογική έκθεση για την αναγκαιότητά της σε σχέση και με τους ισχυρισμούς και τις ενστάσεις που έχουν υποβληθεί⁹.

Οι τροποποιήσεις δεν πρέπει να επιφέρουν μείωση της συνολικής επιφάνειας κοινόχρηστων χώρων ούτε των αναγκαίων κοινωφελών χώρων, ούτε αύξηση του ισχύοντος συντελεστή δόμησης, ούτε αλλαγή των χρήσεων γης δυσμενέστερη για το φυσικό περιβάλλον¹⁰. Παράλληλα πρέπει να τηρούνται οι κατευθύνσεις των εγκεκριμένων ΓΠΣ (ΦΕΚ 197/Α/27.08.2002). Οι τροποποιήσεις των σχεδίων πόλης μπορεί να μην ακολουθούν τη διαδικασία δημοσιοποίησης, μόνο αν γίνονται με πρωτοβουλία της Διοίκησης (Απόφαση 593/2002 ΣτΕ). Σε κάθε άλλη περίπτωση με βάση την πάγια νομολογία του ΣτΕ η μη δημοσιοποίησή τους καθιστά τη διαδικασία άκυρη.

Για πολεοδομημένες περιοχές, εκτός από τις διαδικασίες τροποποίησης του σχεδίου, μπορεί να εκπονηθεί **ΠΜ Ανάπλασης**, που έχει στόχο την αντιμετώπιση προβλημάτων υποβάθμισης του αστικού χώρου σε περιοχές εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως. Αυτές οι περιοχές ορίζονται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο ή το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ή με απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, αν δεν έχει καθορισθεί από τα σχέδια αυτά, αλλά είναι σύμφωνα με αυτά. Η διαδικασία κινείται είτε από την τοπική αυτοδιοίκηση είτε από το Υπουργείο. Καταρχήν συντάσσεται μία **Προκαταρκτική Πρόταση Ανάπλασης**. Για τις περιοχές ανάπλασης που υπάρχει η ανάγκη παράλληλα της κάλυψης στεγαστικών αναγκών (Κοινωνικό Στεγαστικό Έργο Ανάπλασης) ή που χαρακτηρίζονται από προβληματικές οικιστικές συνθήκες (ανασυγκρότηση υποβαθμισμένων περιοχών με αντιπαροχή) προβλέπεται από το Ν. 2508/1997 η υποχρέωση του φορέα στο στάδιο της Προκαταρκτικής Πρότασης Ανάπλασης να παρουσιάσει **συστηματικά στοιχεία για τις απόψεις των οικιστών** και για τα αποτελέσματα συμμετοχικών διαδικασιών, αφού έχει προηγηθεί πλήρους ενημέρωσης των ενδιαφερομένων. Καταγράφονται οι απόψεις των οικιστών και των αντιπροσωπευτικών συλλόγων τους. Μάλιστα **σε περιπτώσεις ανασυγκρότησης περιοχών απαιτείται συναίνεση των ιδιοκτητών** που αποτελούν το 65 % του εμβαδού των ιδιοκτησιών της περιοχής και 50 % των ξεχωριστών μονάδων οριζόντιας ιδιοκτησίας. Εφόσον υπάρχει αυτή η συναίνεση και εγκριθεί από το δημοτικό συμβούλιο η πρόταση, καταρτίζει ο φορέας το πρόγραμμα ανασυγκρότησης της περιοχής. Όλα τα έγγραφα και τα σχέδια αποστέλλονται στον οικείο δήμο, όπου αναρτώνται επί ένα μήνα, ώστε να ενημερωθούν και οι υπόλοιποι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής. Οι παρατηρήσεις και προτάσεις των ενδιαφερομένων

⁹ Βλ. (Χατζοπούλου 2000: 115) και (Χριστοφιλόπουλος 2002: 312).

¹⁰ Οι τροποποιήσεις πρέπει δηλαδή να στοχεύουν αν όχι στη βελτίωση, τουλάχιστον στη διατήρηση του περιβάλλοντος των κατοίκων μιας πόλης. Το Ν. Δ/γμα του 1923 ανέφερε: «*Καμία τροποποίηση εγκεκριμένου σχεδίου δεν πρέπει να υποβάλλεται για έγκριση στην αρμόδια αρχή αν δεν δικαιολογείται από κάποια κοινή ανάγκη*».

εξετάζονται, γίνονται διορθώσεις των σχετικών εγγράφων και στη συνέχεια υποβάλλονται στον οικείο Δήμο. Για πιο ήπιες επεμβάσεις ανάπλασης η Προκαταρκτική Πρόταση Ανάπλασης αποστέλλεται στους οικείους ΟΤΑ, οι οποίοι μεριμνούν για την ευρύτερη δημοσιοποίηση της πρότασης με κάθε πρόσφορο τρόπο, όπως με ανοικτές συγκεντρώσεις ή με ανακοινώσεις από τον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο. Η πρόταση αποστέλλεται για γνωμοδότηση στις δημόσιες υπηρεσίες και οργανισμούς που σχετίζονται με την προτεινόμενη ανάπλαση για γνωμοδότηση. Στο ΥΠΕΧΩΔΕ αποστέλλεται γνωμοδότηση του δήμου ή της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Το ΥΠΕΧΩΔΕ εκτιμά τα στοιχεία του φακέλου και διαμορφώνει την **τελική προκαταρκτική πρόταση**. Την πρόταση αυτή του ΥΠΕΧΩΔΕ μπορεί να την απορρίψει ο ΟΤΑ αιτιολογημένα ή να την εγκρίνει. Μετά την έγκριση της Προκαταρκτικής Πρότασης Ανάπλασης ακολουθεί η Μελέτη Ανάπλασης, η οποία εγκρίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. Δ/τος 17.7.1923 (βλ. παραπάνω).

Τα **Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων**, στις περιοχές που προβλέπονται από το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού (βλέπε παραπάνω) στοχεύουν και αυτά στην ανάπτυξη και αναζωογόνηση περιοχών που παρουσιάζουν προβλήματα κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, καθώς και υποβάθμισης του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής. Τα Σχέδια αυτά συνοδεύονται από πρόγραμμα δράσης, που στοχεύει στην περιβαλλοντική και πολιτισμική αναζωογόνηση των περιοχών αυτών, και καταρτίζονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ ή την Περιφέρεια ή τους ΟΤΑ. Γνωμοδοτούν το Περιφερειακό Συμβούλιο, οι δήμοι, οι νομαρχίες, άλλοι οργανισμοί του δημόσιου τομέα, καθώς και οι Οργανισμοί που έχουν συσταθεί για να παρακολουθούν τα Ρυθμιστικά Σχέδια των πόλεων. Οι δήμοι μεριμνούν, ώστε η πρόταση να λαμβάνει την ευρύτερη δυνατή δημοσιότητα. Προτείνονται ανοικτές συγκεντρώσεις, ανακοινώσεις στον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο. Παράλληλα μεριμνούν, ώστε να καταγράφονται οι απόψεις με κατάλληλες απογραφές ή με άλλα πρόσφορα μέσα. Στην απόφαση του δημοτικού συμβουλίου για το Σχέδιο γίνεται μνεία των διαδικασιών δημοσιοποίησης της πρότασης που διενεργήθηκαν με πρωτοβουλία του, καθώς και η συστηματική καταγραφή και αξιολόγηση των απόψεων που διατυπώθηκαν από τους πολίτες και τις μη κυβερνητικές οργανώσεις. Και για τα ΣΟΑΠ προβλέπεται επιπλέον διαβούλευση και συμμετοχή του κοινού στο πλαίσιο της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (βλ. § 5.2.3). Τα Σχέδια εγκρίνονται με κοινές αποφάσεις των αρμόδιων Υπουργών. Παρακολούθηση των Σχεδίων γίνεται από το Δήμο ή τη Νομαρχία, όταν περιλαμβάνονται σε αυτό περισσότεροι Δήμοι.

Με σκοπό την αποκεντρωμένη συμμετοχή του κοινού ο Ν. 1337/1983 (Άρθρο 30) είχε εισαγάγει το θεσμό της **Πολεοδομικής Επιτροπής Γειτονιάς**. Συστήνεται με ευθύνη του Δήμου από τους κατοίκους της γειτονιάς με σκοπό να παρακολουθεί τη πολεοδομική μελέτη στη γειτονιά της. Διατυπώνει στο δημοτικό συμβούλιο (ή συνοικιακό ή στο συμβούλιο Δημοτικού Διαμερίσματος εφόσον υπάρχουν) γνώμη και προτάσεις σχετικά με όλα τα πολεοδομικά και λειτουργικά προβλήματα της γειτονιάς και με την εφαρμογή πολεοδομικών διατάξεων, τον καθορισμό χρήσεων γης, χαρακτηρισμό πεζοδρόμων, καθορισμό θέσεων στάθμευσης οχημάτων. Οι ΟΤΑ δεν ανταποκρίθηκαν στο θεσμό αυτό εκτός από ελάχιστους Δήμους (Χριστοφιλόπουλος 2002: 378). Ο Ν. 2508/1997 δεν επανήλθε στο θεσμό αυτό δεδομένου ότι εκ του αποτελέσματος απέτυχε.

Εκτός από τον τρόπο πολεοδόμησης μιας έκτασης που περιγράφηκε παραπάνω, ο οποίος αποτελεί το πλαίσιο, με το οποίο τελικά ιδιωτικές πρωτοβουλίες προκαλούν την αστική ανάπτυξη μιας περιοχής σύμφωνα με τα πρότυπα του κράτους (κανονιστική πολεοδομία, κανονιστικοί όροι), μία έκταση μπορεί να πολεοδομηθεί οργανωμένα με απόκτηση της γης από ένα φορέα (επεμβατική πολεοδομία) π.χ. τοπική αυτοδιοίκηση ή ιδιώτης. Η έκταση που πολεοδομείται με αυτόν τον τρόπο ονομάζεται **Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας** (ΖΕΠ) και ορίζεται σε ΓΠΣ. Ο καθορισμός τέτοιων περιοχών μπορεί να γίνει και σε άλλες περιοχές μετά από προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από (συμβουλευτική και όχι δεσμευτική) γνώμη του δημοτικού συμβουλίου. Το έργο της ενεργού πολεοδομίας ανατίθεται είτε απ' ευθείας, είτε μετά από δημόσια πρόσκληση. Στη δεύτερη περίπτωση συγκεντρώνονται προκαταρκτικές μελέτες, οι τρεις καλύτερες προτάσεις βραβεύονται, ενώ στην καλύτερη πρόταση δίδεται το έργο. Η διοίκηση των κοινόχρηστων χώρων της ΖΕΠ μετά την κατασκευή τους ανήκει από κοινού σε όλους τους ιδιοκτήτες με κανονισμούς που εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση. Μέχρι σήμερα εφαρμογή της ενεργού πολεοδομίας έχει γίνει μόνο σε δύο περιπτώσεις με πρωτοβουλία της Εθνικής Κτηματικής Τράπεζας¹¹.

Η οργανωμένη ιδιωτική πολεοδόμηση και ο χωρισμός σε δημόσια και ιδιωτική μιας έκτασης επιτρέπεται εφόσον η έκταση που πολεοδομείται είναι τουλάχιστον 100 στρέμματα ενιαία. Οι κοινωφελείς, δημόσιοι χώροι πρέπει να είναι τουλάχιστον το 40% της έκτασης. Η περιοχή αυτή ονομάζεται **Περιοχή Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης** (ΠΕΡΠΟ), πρέπει να βρίσκεται σε περιοχή εγκεκριμένου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ή ΣΧΟΟΑΠ σε δήμους αγροτικούς). Η πολεοδόμηση γίνεται με βάση πολεοδομική μελέτη που εκπονεί ο (ιδιωτικός) φορέας υλοποίησης. Η μελέτη αυτή εγκρίνεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ μετά από γνώμη του Κεντρικού Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος και το οικείου δημοτικού συμβουλίου, εφόσον αυτή δοθεί εντός δύο μηνών από τότε που τους κοινοποιείται η μελέτη. Με την ενσωμάτωση της οδηγίας 2001/42/ΕΚ στην ελληνική νομοθεσία για τα ΠΕΡΠΟ προβλέπεται επιπλέον διαβούλευση και συμμετοχή του κοινού στο πλαίσιο της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (βλ. § 5.2.3). Μετά την έγκριση της πολεοδομικής μελέτης οι κοινόχρηστοι χώροι περιέχονται σε κοινή χρήση.

Τέλος τρόπος πολεοδόμησης μιας περιοχής, εκτός από τους κανονιστικούς όρους δόμησης, που ορίζονται με ΠΜ και την ενεργό ή ρυθμιζόμενη πολεοδομία, είναι ο **αστικός αναδασμός**. Οι ζώνες αστικού αναδασμού (ΖΑΑ) βρίσκονται μέσα στην περιοχή του ΓΠΣ. Ο κάθε ιδιοκτήτης δεν αποζημιώνεται, αλλά του δίδεται μία νέα ιδιοκτησία ίσης αξίας με την παλαιά που κατείχε. Στην περίπτωση αυτή είτε οι ιδιοκτήτες συστήνουν οικοδομικό συνεταιρισμό, που έχει ως στόχο τη σύνταξη, έγκριση και εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης και την αναδιανομή των οικοπέδων, καθώς και την ανάθεση σε τρίτους την εκτέλεση έργων υποδομής για τη δημιουργία των κοινωφελών και κοινόχρηστων χώρων είτε την αναδιανομή αναλαμβάνει το δημόσιο. Ο καθορισμός μιας περιοχής ως ζώνη αστικού αναδασμού, όταν δεν προβλέπεται από το ΓΠΣ, γίνεται μετά από προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από (συμβουλευτική και όχι δεσμευτική) γνώμη του δημοτικού

¹¹ (Χατζοπούλου 2000: 143, 261) και (Χριστοφιλόπουλος 2002: 145, 181).

συμβουλίου. Μέχρι σήμερα δεν έχουν εφαρμοστεί οι διατάξεις για αστικό αναδασμό¹².

5.4 Η συμμετοχή στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό

Ο Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός αποτελεί τμήμα του πολεοδομικού σχεδιασμού κατά συνέπεια και η συμμετοχή του κοινού γίνεται στη φάση εκπόνησης των πολεοδομικών μελετών (§ 5.3.3). Οι κοινόχρηστοι χώροι που διαμορφώνονται χαρακτηρίζονται από τα πολεοδομικά σχέδια ως προς την κυκλοφοριακή λειτουργία τους (δίκτυα πεζών, βασικοί οδικοί άξονες, συγκοινωνιακά δίκτυα). Αυτό ισχύει όμως μόνο για τις περιοχές που εντάχθηκαν στο σχέδιο με το θεσμικό πλαίσιο του Ν. 2508/1997. Για τις περιοχές που έχουν ενταχθεί παλαιότερα στο σχέδιο (η μεγάλη πλειονότητα του αστικού χώρου) ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός τους ήταν υποτυπώδης (καθόριζε μόνο κάποιους μεγάλους άξονες). Στις περιοχές αυτές ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός σήμερα γίνεται κυρίως μέσω των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Στην παράγραφο αυτή περιγράφεται η **διαδικασία λήψης αποφάσεων για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις**.

5.4.1 Αρμοδιότητα για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

Ο νέος δημοτικός και κοινοτικός κώδικας (ΦΕΚ 114/Α/8.6.2006, Άρθρο 82) αναφέρει ότι οι κανονιστικές αποφάσεις, που αφορούν τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, τον καθορισμό πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, τον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους, λαμβάνονται από τα δημοτικά συμβούλια, μετά από προηγούμενη κατάρτιση σχετικών μελετών, οι οποίες έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις **Τεχνικές Υπηρεσίες του οικείου Δήμου ή Κοινότητας** ή από τις Τεχνικές Υπηρεσίες Δήμων και Κοινοτήτων των Περιφερειών.

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) (ΦΕΚ 57/Α/23.3.1999, Άρθρο 52), όπως τροποποιήθηκε πρόσφατα (ΥΜΕ 2007: 101) αναφέρει ότι αν οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις επηρεάζουν βασικούς οδικούς άξονες, όπως το εθνικό ή επαρχιακό δίκτυο της χώρας ή το βασικό οδικό δίκτυο των μεγάλων πόλεων (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλος, Λάρισα, Ηράκλειο Κρήτης) ή τις παρακαμπτήριες οδούς των αξόνων αυτών, τότε οι μελέτες για να εφαρμοστούν (δηλαδή να γίνει κυκλοφοριακή ρύθμιση με κανονιστική απόφαση) πρέπει να έχουν εγκριθεί από τις **αρμόδιες Υπηρεσίες Κυκλοφορίας του ΥΠΕΧΩΔΕ** και οι αποφάσεις λαμβάνονται από τις Διευθύνσεις Τροχαίας.

Το ΣτΕ έχει αποφανθεί γενικότερα ότι: «η λήψη των μέτρων αυτών (κυκλοφοριακών), τα οποία είναι δυνατόν, ιδίως στα μεγάλα αστικά κέντρα, να έχουν ευρύτερες συνέπειες, θίγουσες και όμορους ή γειτονικούς Δήμους, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως αμιγώς τοπική υπόθεση» (Αποφάσεις 2758/2003, 3071/2002 του ΣτΕ). Στα μεγάλα αστικά κέντρα το βασικό οδικό δίκτυο είναι πολύ δύσκολο να μην επηρεαστεί από κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, καθώς πάντα στόχος του σχεδιασμού είναι η προστασία των περιοχών κατοικίας και η εκτροπή της κίνησης προς οδούς με μεγάλα

¹² Για τον αστικό αναδασμό βλ. (Χατζοπούλου-Τζίκα 2000: 145-148, 261) και (Χριστοφιλόπουλος 2002: 186-196).

γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Άλλωστε το σύστημα κυκλοφορίας είναι ένα εξαιρετικά δυναμικό σύστημα και είναι αδύνατον έστω και μία απλή κυκλοφοριακή ρύθμιση να μην έχει επιπτώσεις σε έναν βασικό άξονα. Οπότε στην πράξη οι δήμοι δεν έχουν αρμοδιότητα να εγκρίνουν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, παρά μόνο να τις προτείνουν στις κεντρικές υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Επιπλέον για αλλαγές που επηρεάζει το δίκτυο οδικής μαζικής μεταφοράς απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους **Οργανισμών Αστικών Συγκοινωνιών** ή των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, όπου δεν υπάρχουν. Ειδικά για τις λωρίδες αποκλειστικής κίνησης μέσω μαζικής μεταφοράς στους δρόμους που προαναφέρθηκαν και στην περιοχή αρμοδιότητας ΟΑΣΑ απαιτείται κοινή απόφαση των ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΕ. Για τις λοιπές αστικές περιοχές απαιτείται απλά επιπλέον έγκριση των Φορέων ή Υπηρεσιών που λειτουργούν τις αστικές συγκοινωνίες.

Τέλος **ριζικότερα μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας** ή της στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων για λόγους βελτίωσης της κυκλοφορίας, της λειτουργίας των μέσων μαζικής μεταφοράς ή για λόγους γενικότερου δημόσιου συμφέροντος (αναβάθμιση ποιότητας ζωής) μπορούν να ληφθούν για την περιοχή της Αθήνας αποκλειστικά με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης και για τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας με απόφαση του οικείου Νομάρχη. Το Δημοτικό Συμβούλιο μπορεί μόνο να λαμβάνει αποφάσεις για διαμόρφωση του οδοστρώματος, ώστε να προκαλείται μείωση της ταχύτητας των οχημάτων (σαμαράκια) σε δευτερεύοντες οδούς.

5.4.2 Κυκλοφοριακές Μελέτες

Με βάση τα παραπάνω απαραίτητη προϋπόθεση για τη λήψη κυκλοφοριακών μέτρων είναι η ύπαρξη μίας κυκλοφοριακής μελέτης. Νομοθετική πρόβλεψη για τον τρόπο εκπόνησης των μελετών αυτών δεν υπάρχει.

Στην πράξη και πέρα από το θεσμικό πλαίσιο στον ελληνικό χώρο υπήρχαν πολλών ειδών κυκλοφοριακές μελέτες. Από αυτές δύο είναι οι βασικές, οι **Γενικές Ολοκληρωμένες Κυκλοφοριακές Μελέτες Πόλεων** που εκπονούνταν σε επίπεδο **πολεοδομικού συγκροτήματος** και οι **Μελέτες Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Στάθμευσης** που εκπονούνταν από **Δήμους**¹³.

Οι πρώτες ανατέθηκαν από το ΥΠΕΧΩΔΕ σε μεσαίου μεγέθους πόλεις της Ελλάδας (όπως για παράδειγμα η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα και ο Βόλος). Στις προδιαγραφές τους προβλεπόταν απαίτηση να βασιστούν σε αντίστοιχες ρυθμιστικές πολεοδομικές μελέτες. Αντικείμενο των μελετών ήταν η λεπτομερής καταγραφή του υφισταμένου συστήματος μεταφορών μιας πόλης, η εκτίμηση των μελλοντικών μετακινήσεων για διάφορα σενάρια συγκοινωνιακής πολιτικής και ανάπτυξης νέων υποδομών και η επιλογή και επεξεργασία του καλύτερου απ' αυτά. Δεν προβλεπόταν καμία απαίτηση για διαδικασίες πληροφόρησης του κοινού. Οι προδιαγραφές αυτές δεν θεσμοθετήθηκαν (ΕΜΠ 2001: 236).

¹³ Βλ. (ΕΜΠ 2001: 67) και (ΣΕΣ 1992: 153).

Οι **Μελέτες Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Στάθμευσης των Δήμων** εμφανίστηκαν με πρωτοβουλία και χρηματοδότηση των Οργανισμών Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας και Θεσσαλονίκης τη δεκαετία του '80 και ανατέθηκαν σε Δήμους. Στις προδιαγραφές τους απαιτούνταν να συμβαδίζουν με τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και με τα προγραμματιζόμενα έργα στην περιοχή του Δήμου (Οργανισμός Αθήνας 1988). Οι Μελέτες αυτές ήταν εστιασμένες περισσότερο στη διαχείριση της υφιστάμενης υποδομής που είχαν οι δήμοι, δηλαδή ένα “νοικοκύρεμα” της κυκλοφορίας και της στάθμευσης με απλές ρυθμίσεις¹⁴. Δεν προβλέπονταν συμμετοχικές διαδικασίες στις προδιαγραφές, ωστόσο στην πράξη διοργανώνονταν από τους δήμους παρουσιάσεις των μελετών στα δημοτικά συμβούλια και σε άλλους χώρους με συμμετοχή των πολιτών (ΣΕΣ 1992), κάτι που ο Οργανισμός Αθήνας ανέμενε όταν ανέθετε στους δήμους τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό της περιοχής του (Αργυράκος 1988: 2). Ενώ το πρόγραμμα αυτό των μελετών κάλυψε 74 δήμους στην Αττική οι μελέτες εφαρμόστηκαν μόνο σε 3 δήμους (Παλαιό Ψυχικό, Νέο Ψυχικό και Χαλάνδρι) (Οργανισμός Αθήνας 2000). Στους Δήμους, όπου εφαρμόστηκε το πρόγραμμα, η κυκλοφορία των οχημάτων από υπερτοπικής σημασίας δρόμους στο εσωτερικό τους εκτράπηκε σε άλλους δήμους ή και σε κορεσμένους ήδη κυκλοφοριακά μεγάλους άξονες. Αυτό προκάλεσε την αντίδραση του ΥΠΕΧΩΔΕ, που ζήτησε συνεργασία κατά τη διάρκεια της σύνταξης των μελετών (ΥΠΕΧΩΔΕ 1992). Τελικά το πρόγραμμα διακόπηκε.

5.4.3 Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω τις κυκλοφοριακές μελέτες εκπονούν είτε Υπηρεσίες Κυκλοφορίας του ΥΠΕΧΩΔΕ, είτε Τεχνικές Υπηρεσίες των Δήμων, είτε Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου. Στην παράγραφο αυτή περιγράφονται οι τελευταίοι, που διαμορφώνουν με τις αποφάσεις τους σημαντικά το αστικό περιβάλλον.

Ούτε κατά τη λήψη των αποφάσεων αυτών προβλέπονται διαδικασίες συμμετοχής του κοινού.

Για την Αθήνα ο νόμος που διέπει τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών είναι ο Ν. 2669/1998 (ΦΕΚ 283/Α/18.12.1998). Με το νόμο αυτό ανατίθεται στον **Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ)** ο σχεδιασμός και ο προγραμματισμός του συγκοινωνιακού έργου όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς στην περιοχή Αθηνών- Πειραιώς και περιχώρων (Άρθρο 1). Στις αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ περιλαμβάνονται και η εκπόνηση και εφαρμογή στο οδικό δίκτυο, απ' όπου διέρχονται οχήματα αστικών συγκοινωνιών ρυθμίσεων που αφορούν τη λειτουργία τους, όπως μέτρα προτεραιότητας λεωφορείων, ειδικές διαμορφώσεις των πεζοδρομίων στις στάσεις και στις διασταυρώσεις, σήμανση, σχεδιασμός σταθμών μετεπιβίβασης μεταξύ μέσων. Παράλληλα ο ΟΑΣΑ μπορεί να εκπονεί συγκοινωνιακές και κυκλοφοριακές μελέτες και να συνεργάζεται με το ΥΠΕΧΩΔΕ και τον Οργανισμό Αθήνας για τον καθορισμό των χρήσεων γης. Τέλος για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού ο ΟΑΣΑ είναι αρμόδιος να συνεργάζεται με την πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση (Άρθρο 2). Συγκοινωνιακό έργο με αστικά λεωφορεία μπορεί να ανατίθεται και στους δήμους μετά από συγκοινωνιακή μελέτη που εγκρίνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣΑ. Δεν συμπεριλαμβάνονται στη δυνατότητα αυτή διαδημοτικοί άξονες, που

¹⁴ Βλ. (Βλαστός 2004α) και (ΣΕΣ 1992: 153).

συνδέουν κέντρα δήμων και διαδρομές που εξυπηρετούνται με μέσα σταθερής τροχιάς (Άρθρο 6).

Για την περιοχή της Θεσσαλονίκης αρμόδιος για το συγκοινωνιακό έργο είναι ο **ΟΑΣΘ**. Ιδρύθηκε με το Νομοθετικό Διάταγμα 3721/57. Μεταξύ ΟΑΣΘ και ελληνικού δημοσίου έχει υπογραφεί σύμβαση, η οποία ορίζει ελάχιστο μέγεθος στόλου, ελάχιστες συχνότητες διαδρομών, μέγιστο επιτρεπόμενο βαθμό πληρώσεως, αφετηρίες και τέρματα διαδρομών, χαρακτηριστικά λεωφορείων κ.ά. Η σύμβαση ορίζει τη σύνθεση και τη λειτουργία εποπτικού συμβουλίου, η σύνθεση του οποίου προβλέπει συμμετοχή εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης (ΣΕΣ 1992: 116).

Τέλος για τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας συγκοινωνιακό έργο ασκούν τα λεγόμενα **αστικά ΚΤΕΛ**. Παρ' όλο που αποτελούν ιδιωτικούς συνεταιρισμούς ιδιοκτητών λεωφορείων, όλα τα λειτουργικά τους χαρακτηριστικά, όπως οι γραμμές, τα δρομολόγια, ο τύπος των λεωφορείων, η μισθοδοσία των εργαζομένων και τέλος η τιμή των εισιτηρίων, καθορίζονται από το κράτος. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) που εξυπηρετούνται από τα ΚΤΕΛ δεν έχουν καμία αρμοδιότητα στον σχεδιασμό ή στην λειτουργία της όποιας αστικής συγκοινωνίας. (ΣΕΣ 1992: 120).

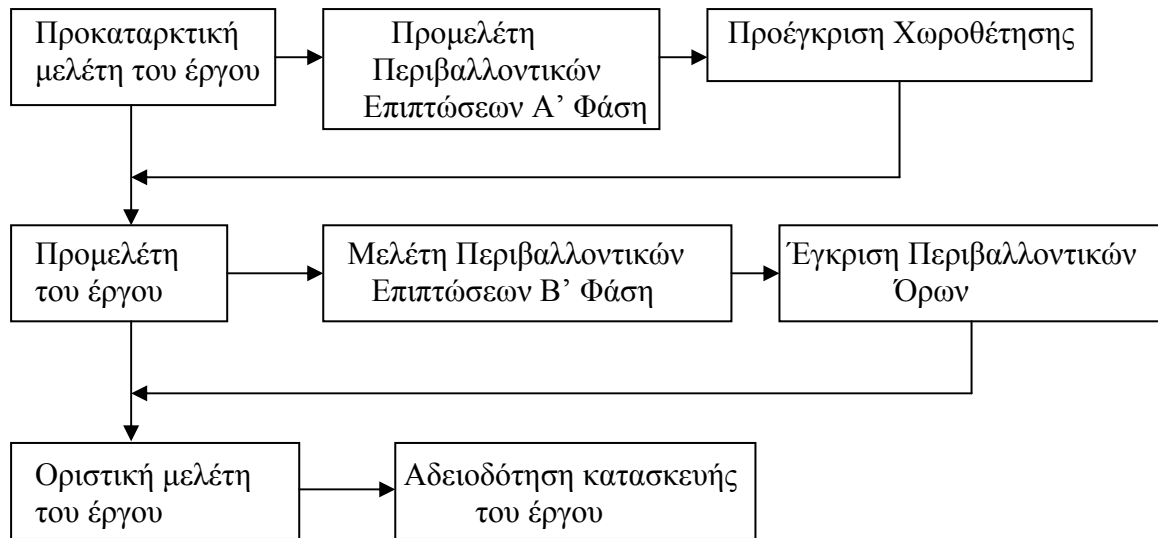
5.5 Η συμμετοχή στις μελέτες συγκοινωνιακών έργων

Στις προηγούμενες παραγράφους έγινε περιγραφή του συστήματος σχεδιασμού του χώρου στην Ελλάδα και αναλύθηκαν τα σημεία στη νομοθεσία στα οποία προβλέπεται συμμετοχή του κοινού. Όταν ένα έργο αστικών μεταφορών υλοποιείται γίνονται λεπτομερέστερες μελέτες που καθορίζουν τη μορφή του και τα λειτουργικά και γεωμετρικά του χαρακτηριστικά. Αυτό προϋποθέτει καινούριες τεχνικές μελέτες και εγκρίσεις. Παρακάτω αναλύεται ο ρόλος της συμμετοχής του κοινού στις διαδικασίες αυτές.

5.5.1 Συμμετοχή στη μελέτη

Το νομοθετικό πλαίσιο της μελέτης των **δημόσιων έργων** στην Ελλάδα μπορεί να περιγραφεί περιληπτικά από το παρακάτω σχήμα 5.2. Η μελέτη του έργου εκπονείται σε τρία στάδια (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998β: 62):

- **Προκαταρκτική μελέτη**, όπου παρουσιάζεται η σύλληψη του έργου και εξετάζονται οι τυχόν εναλλακτικές λύσεις για τη θέση ή τη μορφή του.
- **Προμελέτη**, όπου μελετάται και σχεδιάζεται κατ' αρχήν πλήρως το έργο πλην λεπτομερειών.
- **Οριστική Μελέτη**, όπου μελετάται και σχεδιάζεται σε πλήρη λεπτομέρεια το έργο και γίνεται χάραξη της οδού στο έδαφος και ετοιμάζονται τα τεύχη δημοπράτησης. Αν υπάρχει και το στάδιο της **Μελέτης Εφαρμογής** τα τεύχη ετοιμάζονται σε εκείνο το στάδιο.



Σχήμα 5.2 Η διαδικασία του σχεδιασμού έργων στην Ελλάδα (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998β: 63), (ΕΜΠ 2001: 52).

Η **προκαταρκτική μελέτη** αντιστοιχεί στο **λειτουργικό σχεδιασμό** του Έργου. Στο στάδιο αυτό γίνεται διερεύνηση των πιο ενδεδειγμένων εναλλακτικών λύσεων, οι οποίες προσδιορίζονται μέσα στο πλαίσιο του διαθέσιμου Γενικού Σχεδιασμού. Στη φάση αυτή καθορίζονται, πέρα από τα βασικά στοιχεία οδοποιίας (χάραξη, μηκοτομή, εύρος κάλυψης, διατομή) και η βασική κυκλοφοριακή λειτουργία της οδού (μορφές κόμβων, παράπλευρες οδοί, προσβάσεις σε τοπικό δίκτυο, κλπ.), καθώς και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία. Θα πρέπει να εξετάζονται επίσης διάφορες εναλλακτικές λύσεις και να επιλέγεται η καλύτερη από άποψη κυκλοφορίας, περιβαλλοντικών επιπτώσεων και ανάλυσης δαπανών/ οφέλους (ΕΜΠ 2001:71).

Η **προμελέτη** αντιστοιχεί στο **γεωμετρικό σχεδιασμό** του έργου. Στο στάδιο αυτό χωροθετείται επακριβώς το έργο και προσδιορίζονται οι βασικές γεωμετρικές του διαστάσεις και τα κύρια τεχνικά του χαρακτηριστικά με βάση τις ανάγκες της λειτουργίας του έργου. Στο στάδιο αυτό είναι δυνατή η ακριβέστερη εκτίμηση του κόστους υλοποίησής του και το μέγεθος των επιπτώσεών του στον περιβάλλοντα χώρο (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998α: 17).

Η **οριστική μελέτη** αντιστοιχεί στον **κατασκευαστικό σχεδιασμό** του Έργου. Στο στάδιο αυτό γίνεται η αναλυτική επεξεργασία και οι τεχνικοί υπολογισμοί που είναι απαραίτητοι, προκειμένου να περιγραφεί με λεπτομέρεια στα τεύχη και τα σχέδια της μελέτης, ο τρόπος κατασκευής του τεχνικού έργου (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998α: 18).

Η παραπάνω διαδικασία τριών σταδίων θεσμοθετήθηκε με το **Νόμο 716/1977**. Στοχεύει στον ορθολογισμό του σχεδιασμού των έργων, ώστε να αποφεύγονται σφάλματα, που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για μία ριζική αλλαγή του έργου όταν θα έχει προχωρήσει η κατασκευαστική ανάλυση. Δίδεται λοιπόν σημασία στο στάδιο της προκαταρκτικής μελέτης, όπου πρέπει να εξετάζονται

και να αξιολογούνται εναλλακτικές λύσεις¹⁵. Δεν προβλέπονται ωστόσο διαδικασίες συμμετοχής του κοινού

Ο νέος νόμος (Ν. 3316/2005) (ΦΕΚ 42/Α/22.2.2005) δεν άλλαξε τη διαδικασία τριών σταδίων, ούτε θεσμοθέτησε διαδικασίες συμμετοχής του κοινού. Προβλέπει για σύνθετα έργα, τα οποία επιδέχονται εναλλακτικές λύσεις (στα οποία ανήκουν κατά κύριο λόγο μεταξύ άλλων τα συγκοινωνιακά έργα και οι μελέτες ανάπλασης ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων)¹⁶ την εξής διαδικασία: Ανατίθεται σε διαφορετικούς αναδόχους η εκπόνηση **προκαταρκτικής μελέτης**. Κάθε ανάδοχος προτείνει μία τεχνική λύση και μία εναλλακτική. Από τους αναδόχους που επελέγησαν για τις προκαταρκτικές μελέτες επιλέγεται ένας για την προμελέτη του έργου. Το κριτήριο ανάθεσης σ' αυτόν προκύπτει κατά 85 % από την τεχνική λύση που προτείνει στην προκαταρκτική μελέτη. Πιο συγκεκριμένα αξιολογείται η πληρότητα εξέτασης εναλλακτικών λύσεων, τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του έργου, η ευκολία κατασκευής, το οικονομικό κόστος, ο προβλεπόμενος χρόνος υλοποίησης, το κόστος της λειτουργίας και συντήρησης του έργου, η αισθητική αξία της λύσης και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του. Κατά 15 % κριτήριο ανάθεσης είναι η οικονομική προσφορά του υποψηφίου γραφείου μελετών για την εκπόνηση της προμελέτης. Τις προκαταρκτικές μελέτες βαθμολογεί η Επιτροπή Διαγωνισμού. Του ανάδοχου, που θα επιλεγεί για την εκπόνηση της προμελέτης, εγκρίνεται υποχρεωτικά η προκαταρκτική μελέτη. Στη συνέχεια – και πριν από την εκπόνηση της προμελέτης – ο ανάδοχος αυτός καλείται να υποβάλει την **Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων** για την εξασφάλιση θετικής γνωμοδότησης για την Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση. Στη διαδικασία αυτή βέβαια μπορεί να απορριφθεί η προκαταρκτική μελέτη, οπότε καλείται ο ίδιος ανάδοχος να υποβάλει άλλη προκαταρκτική μελέτη με την ίδια τιμή μονάδας (Άρθρο 6). Για έργα ανάπλασης ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων με υπερτοπικό ή για παρεμβάσεις πολεοδομικού επιπέδου ιδιαίτερης σημασίας η επιλογή του αναδόχου μπορεί να γίνει με διαγωνισμό μελετών με κριτική επιτροπή και απονομή βραβείων (Άρθρο 5). Ο ανάδοχος στη συνέχεια παράλληλα με τη συγγραφή της **προμελέτης**, συγγράφει και τη **Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων**. Αφού εγκριθεί η προμελέτη και η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων γίνεται διαγωνισμός για να οριστεί ανάδοχος για την **οριστική μελέτη**. Δεδομένου ότι η μορφή του έργου που θα μελετηθεί έχει πια οριστεί η επιλογή γίνεται πια με κριτήρια επάρκειας του γραφείου μελετών όσον αφορά την ποιότητα της μελέτης που θα παραδώσει και τις οικονομικές απαιτήσεις του.

Οι κυκλοφοριακές, χωροταξικές, ρυθμιστικές και ρυμοτομικές μελέτες γίνονται σε ένα στάδιο, αυτό της οριστικής μελέτης (χωρίς προκαταρκτικές μελέτες και προμελέτες και αξιολόγηση των τεχνικών προτάσεων) (Άρθρο 7). Μία ακόμη εξαίρεση από τη διαδικασία αυτή δίδεται για μελέτες μικρού ύψους αμοιβών (για παράδειγμα το 2006 το όριο ήταν για συγκοινωνιακές μελέτες μέχρι ύψους 10 500 €

¹⁵ «Ιδιαίτερη σημασία και μεγαλύτερη βαρύτητα θα πρέπει εφεξής να δίνεται στο πρώτο στάδιο διερεύνησης, ώστε να διασφαλίζεται η μονοσήμαντη επιλογή της προς εφαρμογή λύσης. Αυτό είναι εφικτό μόνο μέσω μιας ολοκληρωμένης διαδικασίας επιλογής και αξιολόγησης όλων των εναλλακτικών λύσεων, που θα διαθέτει τον απαραίτητο βαθμό εμβάθυνσης και ευρύτητας διερεύνησης, ώστε να αποκλείει το ενδεχόμενο διερεύνησης και άλλων λύσεων στα επόμενα στάδια.» (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998α: 18).

¹⁶ Οι κυκλοφοριακές, πολεοδομικές, χωροταξικές και ρυθμιστικές μελέτες δεν εκπονούνται με τη μέθοδο των τριών σταδίων, αλλά σύμφωνα με τις προδιαγραφές τους (βλ. παραπάνω). Στο κείμενο του σχεδίου νόμου αναφερόταν ότι και οι χωροταξικές, ρυθμιστικές και ρυμοτομικές μελέτες ανήκουν κατά κύριο λόγο σε αυτές, στις οποίες πρέπει να ακολουθηθεί η διαδικασία τριών σταδίων (ΤΕΕ 2004).

ή για πολεοδομικές μελέτες μέχρι ύψους 6200 €), οι οποίες μπορεί να ανατεθούν με απευθείας ανάθεση από τους δήμους χωρίς διαγωνισμό (ΦΕΚ 114/Α/8.6.2006, Άρθρο 209).

Παρακάτω περιγράφεται η διαδικασία της Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης και της Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης, που μεσολαβούν κατά τη διάρκεια σχεδιασμού ενός έργου. Μόνο στο πλαίσιο της Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης προβλέπεται συμμετοχή του κοινού.

5.5.2 Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων δημοσίων έργων

5.5.2.1 Ιστορικό πλαίσιο

Η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων δημοσίων ή ιδιωτικών έργων έχει ιστορικό 40 ετών. Το 1969, η περιβαλλοντική νομοθεσία (National Environmental Policy Act - NEPA) προέβλεπε για πρώτη φορά τη διαδικασία αυτή στις ΗΠΑ (βλέπε Κεφάλαιο 7).

Στην Ελλάδα ο θεσμός της Εκτίμησης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων προβλεπόταν στο Ν.947/79 και εφαρμοζόταν σε συγκεκριμένες κατηγορίες έργων (βιομηχανικές εγκαταστάσεις, λατομεία, τουριστικές εγκαταστάσεις κλπ.). Προβλεπόταν η διαδικασία αυτή και στα οικιστικά σχέδια, χωρίς να τύχει όμως εφαρμογής (καθώς το μεταγενέστερο θεσμικό πλαίσιο για τα πολεοδομικά σχέδια (Ν.1337/1983) δεν προέβλεπε τέτοια διαδικασία (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998β: 13,17).

Η **Οδηγία 85/337/ΕΟΚ** υπήρξε η εκκίνηση της προσπάθειας για ενοποίηση της νομοθεσίας περιβαλλοντικής εκτίμησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση¹⁷. Στόχος της νομοθεσίας ήταν ο αποκλεισμός αθέμιτων οικονομικών ανταγωνισμών στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διότι χώρες χωρίς περιβαλλοντικούς όρους στην κατασκευή έργων ή στην έγκριση δραστηριοτήτων μπορούν πιο εύκολα να προσελκύσουν κεφάλαιο, αφού είναι για τους επενδυτές φθηνότερες (Τσίρος 2001: 226).

Για να «*λαμβάνονται υπόψη όσο το δυνατό πιο έγκαιρα οι επιπτώσεις στο περιβάλλον όλων των τεχνικών διαδικασιών σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων*» πρέπει σύμφωνα με τη νέα Οδηγία ο κύριος του έργου να παρέχει πληροφορίες για να εκτιμώνται οι επιπτώσεις στο περιβάλλον οι οποίες «*ενδεχόμενα, συμπληρώνονται από τις αρχές και το κοινό που μπορεί να αφορά το σχέδιο*» (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998γ: 13).

Πιο συγκεκριμένα τα κράτη μέλη υποχρεούνται να «*φροντίζουν, ώστε να τίθεται στη διάθεση του κοινού κάθε αίτηση άδειας, καθώς και οι πληροφορίες που συγκεντρώνονται... (ώστε) να δίνεται στο ενδιαφερόμενο κοινό η δυνατότητα να εκφράσει τη γνώμη του πριν αρχίσει το σχέδιο.*» Περιγράφονται μέθοδοι ενημέρωσης του κοινού, όπως «*τοιχοκόλληση σε ορισμένη ακτίνα, δημοσίευση στις τοπικές εφημερίδες, οργάνωση εκθέσεων με σχεδιαγράμματα, σχέδια, πίνακες, γραφικές παραστάσεις και προπλάσματα*» και συμμετοχής του «*π.χ. με γραπτές προτάσεις και με*

¹⁷ Την ίδια χρονιά προβλέφθηκε και στην Ελλάδα στο Ν. 1515/1985 η υποχρέωση για εκπόνηση και έγκριση περιβαλλοντικής μελέτης για την πραγματοποίηση νέων έργων και δραστηριοτήτων με σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (Άρθρο 11) (ΥΠΕΧΩΔΕ 1999α).

δημοσκοπήσεις. Ορίζονται επίσης κατάλληλες προθεσμίες για τα διάφορα στάδια της διαδικασίας, ώστε να είναι δυνατό να λαμβάνεται απόφαση μέσα σε εύλογες προθεσμίες» (Άρθρο 6). Οι πληροφορίες που συγκεντρώνονται βάσει των διαβουλεύσεων πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη χορήγηση αδείας (Άρθρο 8). Επιπλέον προβλέπεται δημοσιοποίηση των περιβαλλοντικών όρων που εγκρίθηκαν (Άρθρο 9) (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998γ: 15).

Η ελληνική νομοθεσία αρχίζει να εναρμονίζεται με την ευρωπαϊκή με το **νόμο 1650/1986 “Για την προστασία του περιβάλλοντος”**, ο οποίος αποτέλεσε έναν ριζοσπαστικό νόμο – πλαίσιο για τα περιβαλλοντικά θέματα στην Ελλάδα¹⁸. Τα έργα χωρίστηκαν σε κατηγορίες, όπως προέβλεπε και η Κοινοτική Οδηγία ανάλογα με την επίπτωση τους στο περιβάλλον¹⁹:

- A. Τα έργα που ενδέχεται να προκαλέσουν σοβαρούς κινδύνους στο περιβάλλον.
- B. Τα έργα στα οποία απαιτούνται προδιαγραφές, αν και δεν αναμένεται να προκαλέσουν σοβαρούς κινδύνους ή οχλήσεις.
- Γ. Έργα ή δραστηριότητες που προκαλούν ιδιαίτερα μικρό κίνδυνο στο περιβάλλον.

Στο νόμο αυτό εισάγεται η διαδικασία της “**Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων**” πριν την πραγματοποίηση ενός έργου. Αυτή γίνεται με κατάθεση στον αρμόδιο κρατικό φορέα **Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ)** από τον κύριο του έργου. *Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων περιλαμβάνει τουλάχιστον:*

- Περιγραφή του έργου και της δραστηριότητας με πληροφορίες για το χώρο εγκατάστασης, το σχεδιασμό και το μέγεθός του.
- Εντοπισμό και αξιολόγηση των βασικών επιπτώσεων στο περιβάλλον.
- Περιγραφή των μέτρων για την πρόληψη, μείωση ή αποκατάσταση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον.

¹⁸ Εκτός από τη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης, όπως αναφέρεται παρακάτω, προέβλεψε την ίδρυση “Ενιαίου Φορέα Περιβάλλοντος” (ΕΦΟΠ), ο οποίος μεταξύ άλλων θα εκπονούσε μελέτες, σχέδια και προγράμματα προστασίας του περιβάλλοντος σε εθνικό, περιφερειακό και νομαρχιακό επίπεδο, ετήσιας ή πενταετούς ισχύος, καθώς και μελέτες, σχέδια και προγράμματα για την αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών. Επιπλέον θα συντόνιζε τη δραστηριότητα των άλλων αρμόδιων φορέων στον τομέα της εφαρμογής σχεδίων και προγραμμάτων προστασίας του περιβάλλοντος, θα γνωμοδοτούσε σχετικά με την έγκριση από το ΥΠΕΧΩΔΕ γενικών προγραμμάτων, σχεδίων και μέτρων που προτείνονται από άλλους φορείς για την προστασία του περιβάλλοντος και θα γνωμοδοτούσε σχετικά με την έγκριση από το ΥΠΕΧΩΔΕ ή το νομάρχη περιβαλλοντικών όρων για την άσκηση δραστηριοτήτων με σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Υλοποιώντας τη διακήρυξη του νόμου για «ευαισθητοποίηση και ενεργοποίηση των πολιτών στα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος μέσα από σωστή πληροφόρηση και εκπαίδευση» (Άρθρο 1) - θα μεριμνούσε, σε συνεργασία με το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης, για την εκπαίδευση στελεχών της διοίκησης σε τομείς σχετικούς με την προστασία του περιβάλλοντος και για την εκπόνηση προγραμμάτων περιβαλλοντικής ενημέρωσης των πολιτών και ιδιαίτερα των μαθητών και σπουδαστών όλων των βαθμίδων της εκπαίδευσης (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998γ: 25 – 32). Τα περισσότερα που αναφέρονταν σε αυτόν τον πρωτοποριακό για τον ελληνικό χώρο νόμο προέβλεπαν για την ενεργοποίησή τους Προεδρικά Διατάγματα (ΠΔ) και Υπουργικές Αποφάσεις (ΥΑ), πολλές από τις οποίες ουδέποτε εκδόθηκαν με αποτέλεσμα να μείνει ο νόμος ουσιαστικά ανενεργός (Κασσιός 2000: 206).

¹⁹ Άρθρο 3 του Νόμου. Βλ. (Κασσιός 2000: 156), (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998γ: 23), (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998β: 37). Τα κριτήρια για την κατηγοριοποίηση αυτή ήταν: το είδος και το μέγεθος του έργου, το είδος και η ποσότητα των ρύπων που εκπέμπονται, η δυνατότητα να προληφθεί η παραγωγή ρύπων και ο κίνδυνος σοβαρού ατυχήματος.

- *Εξέταση εναλλακτικών λύσεων και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής της προτεινόμενης λύσης*²⁰,
- *Απλή περίληψη του συνόλου της μελέτης.*

Γνώση της μελέτης λαμβάνει το οικείο νομαρχιακό συμβούλιο. «Πριν από την έγκρισή της ενημερώνει κάθε πολίτη και τους φορείς εκπροσώπησης του, για να εκφράσουν τη γνώμη τους»²¹ (Άρθρο 5).

Η ενεργοποίηση των άρθρων του Νόμου προβλεπόταν κατόπιν υπουργικών αποφάσεων. Κατόπιν πίεσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και αφού είχαν παρέλθει τέσσερα χρόνια από τη δημοσίευση του νόμου 1650/1986, εκδίδεται η Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) 69269/1990²², η οποία τελικά σηματοδότησε την εκκίνηση της περιβαλλοντικής αδειοδότησης στην Ελλάδα και αποτέλεσε για δεκατρία χρόνια το θεσμικό πλαίσιο της διαδικασίας.

Το 1997, με την **Κοινοτική Οδηγία 97/11** (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998γ: 86) τροποποιήθηκε η Οδηγία 85/337.

Σημαντική πρόβλεψη της νέας Οδηγίας ήταν η εισαγωγή για πρώτη φορά της έννοιας του **scoping**, δηλαδή το να γίνεται διαβούλευση με την αρμόδια αρχή για το είδος των πληροφοριών που θα περιέχονται στη ΜΠΕ. Τέλος τονίζεται η ανάγκη να υπάρχει εύλογο χρονικό διάστημα προκειμένου το ενδιαφερόμενο κοινό να έχει την ευκαιρία να διατυπώσει γνώμη πριν από τη χορήγηση της άδειας και όχι πριν την έναρξη των εργασιών (Κασσιός 2000: 206).

Η **Οδηγία 2003/35/ΕΚ** εισήλθε στην ουσία της σύμβασης του Άρχους, που αναφέρεται στο **δικαίωμα της συμμετοχής των πολιτών στις αποφάσεις**. Εκτιμάται ότι «η αποτελεσματική συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων παρέχει στο κοινό τη δυνατότητα να εκφράζει, και στο φορέα λήψης των αποφάσεων να λαμβάνει υπόψη, απόψεις και ανησυχίες ενδεχομένως σχετικές με τις εν λόγω αποφάσεις, ενισχύοντας κατ' αυτό τον τρόπο την εγκυρότητα και τη διαφάνεια της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και συμβάλλοντας στην ευαισθητοποίηση του κοινού σε περιβαλλοντικά θέματα και στην υποστήριξη των αποφάσεων που λαμβάνονται.»

Στο Άρθρο 3 τροποποιείται η οδηγία 85/337/ΕΟΚ και συγκεκριμένα το Άρθρο 2 της τελευταίας, ώστε οι διαδικασίες εξαίρεσης από την Οδηγία 85/337/ΕΟΚ και υιοθέτησης εναλλακτικών τρόπων εκτίμησης να περιλαμβάνουν οπωσδήποτε ενημέρωση του κοινού. Παράλληλα μεταφέρονται οι επιταγές του Άρθρου 6 της Σύμβασης του Άρχους στα έργα που αφορούν την Οδηγία. Για παράδειγμα η τελευταία διατύπωση του Άρθρου 6 της Οδηγίας 85/337/ΕΟΚ αλλάζει. Ενώ παλαιότερα τα κράτη- μέλη ήταν υποχρεωμένα «να ορίζουν κατάλληλες προθεσμίες

²⁰ Το ΣτΕ στέκεται ιδιαίτερα στο σημείο αυτό, το οποίο θεωρεί ουσιώδη τύπο της διαδικασίας, και ακυρώνει εγκρίσεις περιβαλλοντικών όρων για έργα, εάν δεν έχουν εξεταστεί εναλλακτικές λύσεις ή η μηδενική λύση, δηλαδή αυτή της μη πραγματοποίησης του έργου. Βλ. για παράδειγμα ΣτΕ 293/2009, 2805/2002.

²¹ Άρθρο 4 του Νόμου. Βλ. (Κασσιός 2000: 157,160), (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998γ: 23,24).

²² Ο τίτλος της ΚΥΑ ήταν “Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, περιεχόμενο Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), καθορισμός περιεχομένου ειδικών περιβαλλοντικών μελετών (ΕΠΜ) και λοιπές συναφείς διατάξεις, σύμφωνα με το Ν. 1650/1986” (ΦΕΚ 678/1990). Βλ. (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998γ: 38).

για τα διάφορα στάδια της διαδικασίας, ώστε να είναι δυνατό να λαμβάνεται απόφαση μέσα σε εύλογες προθεσμίες», τώρα ορίζεται: «Για καθένα από τα διαφορετικά στάδια, προβλέπεται εύλογο χρονικό πλαίσιο, το οποίο παρέχει επαρκή χρονικά διαστήματα για την ενημέρωση του κοινού, καθώς και για την προετοιμασία και την αποτελεσματική συμμετοχή του ενδιαφερόμενου κοινού στη λήψη αποφάσεων για το περιβάλλον». **Στα κράτη-μέλη επαφίενται αναλυτικές ρυθμίσεις για την ενημέρωση του κοινού** (αναφέρονται ενδεικτικά τοιχοκόλληση σε ορισμένη ακτίνα, δημοσίευση στις τοπικές εφημερίδες, ηλεκτρονικά μέσα) **και για τη διαβούλευση μαζί του** (αναφέρονται ενδεικτικά υποβολή γραπτών προτάσεων, διενέργεια δημοσκοπήσεων). Τέλος τροποποιείται το Άρθρο 9 και παρεμβάλλεται το Άρθρο 10α, ώστε μετά την απόφαση για τη χορήγηση ή απόρριψη συναίνεσης (άδεια κατασκευής-λειτουργίας ενός έργου) η ενημέρωση του κοινού περιλαμβάνει:

1. Το περιεχόμενο της απόφασης και τους περιβαλλοντικούς όρους.
2. Τη διαδικασία συμμετοχής του κοινού, τις κύριες εκτιμήσεις, στις οποίες βασίστηκε η απόφαση σε σχέση και με αυτά που εκφράστηκαν στη διαδικασία συμμετοχής του κοινού.
3. Τα περιβαλλοντικά μέτρα που θα ληφθούν προς αποφυγή ή μείωση των κυριότερων δυσμενών συνεπειών.
4. Τη δυνατότητα πρόσβασης σε διοικητικές και δικαστικές διαδικασίες αναθεώρησης της απόφασης που λήφθηκε.

5.5.2.2 Σύγχρονο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων συγκοινωνιακών έργων

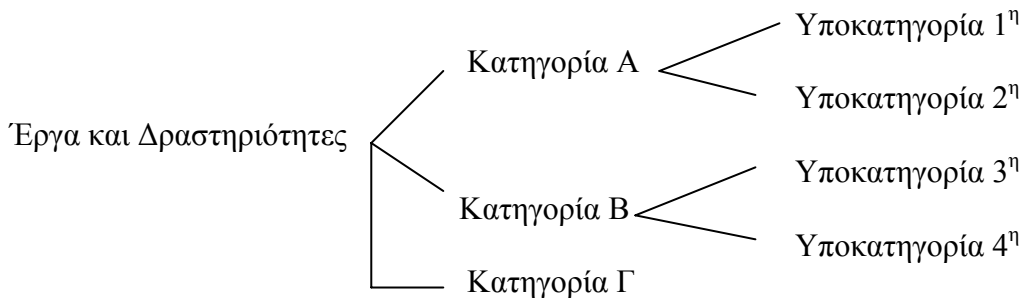
Στο ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης εξειδικεύεται σε επιμέρους νομολογιακής προέλευσης έννοιες, όπως αυτή του βιώσιμου δημόσιου έργου (ΣτΕ 2731/1997) και του βιώσιμου οδικού δικτύου (ΣτΕ 199/2006). Αυτή εξασφαλίζεται αν το κράτος ενσωματώνει στα κριτήρια σχεδιασμού των δημοσίων έργων την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος (Χατζοπούλου, Γερασίμου & Ντούγια 2006: 413).

Η νομολογία του ΣτΕ στέκεται ιδιαίτερα στο θεσμό της ΜΠΕ. Θεωρεί ότι είναι το πρακτικό εργαλείο με το οποίο ουσιαστικά εφαρμόζεται η αρχή της αειφορείας που επιβάλλει το Σύνταγμα, καθώς «παρέχεται στα αρμόδια διοικητικά όργανα η δυνατότητα να διακριβώνουν και αξιολογούν τους κινδύνους και τις συνέπειες του έργου ή της δραστηριότητας και να εκτιμούν αν η πραγματοποίησή του είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της οικείας νομοθεσίας και τις συνταγματικές επιταγές, καθώς και αν το προσδοκώμενο από αυτό όφελος τελεί σε σχέση αναλογίας με την τυχόν επαπειλούμενη βλάβη του φυσικού περιβάλλοντος» (ΣτΕ 293/2009) (αρχή του περιβαλλοντικού κεκτημένου). Παράλληλα περιβαλλοντικές μελέτες μπορούν να υπολογίσουν τη φέρουσα ικανότητα μιας περιοχής σε ανθρωπογενείς δραστηριότητες ή να αξιολογήσουν αν παραβιάζεται η αρχή της πρόληψης ή προφύλαξης. Κρίσιμης σημασίας για την περιβαλλοντική αξιολόγηση είναι η εξέταση εναλλακτικών λύσεων, δηλαδή απαιτείται το προτεινόμενο έργο να έχει προκύψει από τη συγκριτική αξιολόγηση διαφορετικών λύσεων με κριτήριο την επίπτωσή τους στο περιβάλλον. Το ΣτΕ με βάση το σκεπτικό αυτό εστιάζει τον έλεγχο νομιμότητας των εγκρίσεων περιβαλλοντικών όρων κυρίως στην επάρκεια της ΜΠΕ.

Η – ακόμα και για τα διεθνή δεδομένα – αυστηρή για τα περιβαλλοντικά θέματα νομολογία του ΣτΕ και οι ευρωπαϊκές οδηγίες συντέλεσαν στη διαμόρφωση του

σύγχρονου θεσμικού πλαισίου εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Στηρίζεται κυρίως στο Ν. 3010/2002 (ΦΕΚ 91/ Α/ 25.4.2002), ο οποίος τροποποίησε το Ν. 1650/1986. Βασικά σημεία του νέου νόμου είναι τα εξής:

1. Τα έργα χωρίζονται σε κατηγορίες σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) Αριθ. Η.Π.: 15393/2332/2002 (ΦΕΚ 1022/Β/05.08.2002), στην οποία προβλέπονται ο χωρισμός που φαίνεται στο σχήμα 5-3, με βάση τις επιπτώσεις στο περιβάλλον.



Παράλληλα όλα τα έργα χωρίζονται σε δέκα ομάδες με βάση το είδος του έργου. Τα έργα οδοποιίας και τα σιδηροδρομικά έργα (Ομάδα 1 και Ομάδα 10 αντίστοιχα) ανήκουν επί το πλείστον στην Α' Κατηγορία.

2. Η έγκριση περιβαλλοντικών όρων έχει δύο στάδια (Άρθρο 2)²³:

- **Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση (ΠΠΕΑ)** και έγκρισή της από την αρμόδια αρχή. Η διαδικασία αυτή απαιτείται μόνο αν το έργο δεν προβλέπεται από εγκεκριμένο χωροταξικό ή πολεοδομικό ή ρυθμιστικό σχέδιο και ανήκει στην Α' Κατηγορία²⁴.
- **Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων**, στην οποία απαιτείται Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) ή Περιβαλλοντική Έκθεση²⁵, διαδικασία δημοσιοποίησής της και έγκρισή της από την αρμόδια αρχή.

Α) Η διαδικασία ΠΠΕΑ είναι η παρακάτω:

- Ο κύριος του έργου αρχικά υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια Υπηρεσία Περιβάλλοντος, η οποία συνοδεύεται από τη Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΠΠΕ), η οποία:
 - ι) περιέχει πληροφορίες για το έργο, την παραγωγή ρύπανσης και οχλήσεων και συνοπτική περιγραφή των μέτρων που προβλέπονται για να αποφευχθούν ή να μειωθούν οι επιπτώσεις.

²³ Αναλυτικότερα οι διαδικασίες της Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης και της Έγκρισης των Περιβαλλοντικών Όρων περιγράφονται στο (ΦΕΚ 332/Β/20.3.2003).

²⁴ Με απόφαση της αρμόδιας υπηρεσίας Περιβάλλοντος της Περιφέρειας είναι δυνατόν να αποφασιστεί να γίνει ΠΠΕΑ και για έργα της 3^{ης} Υποκατηγορίας αν αυτό κριθεί αναγκαία από τη θέση του έργου ή την έκταση και το μέγεθος των επιπτώσεων (η αξιολόγηση αυτή περιγράφεται με τον όρο "screening" στο εξωτερικό).

²⁵ Η Περιβαλλοντική Έκθεση αντικατέστησε το ερωτηματολόγιο της ΚΥΑ 69269/1990, που προβλεπόταν για τα έργα της Β' Κατηγορίας, κρίθηκε όμως ανεπαρκής ως διαδικασία από το ΣτΕ (Βαβίζος & Μερτζάνης 2002: 19).

- ii) περιγράφει τις κύριες εναλλακτικές λύσεις που μελέτησε και υποδεικνύονται οι λόγοι που οδήγησαν στην τελική επιλογή, αφού ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις στο περιβάλλον.
- Η μελέτη αυτή αποστέλλεται προς γνωμοδότηση στους αρμόδιους φορείς **(όχι στο κοινό)**.
- Η πρόταση του φορέα για κατασκευή του έργου αξιολογείται από τις γενικές και ειδικές κατευθύνσεις της χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής, από την περιβαλλοντική ευαισθησία της περιοχής, τα χαρακτηριστικά των επιπτώσεων (μέγεθος, πολυπλοκότητα, ένταση, έκταση, διασυννοριακός χαρακτήρας, διάρκεια, συχνότητα και αναστρεψιμότητα) και τα κοινωνικοοικονομικά οφέλη. Η ΠΠΕΑ μπορεί να καταλήξει σε θετική γνωμοδότηση, οπότε ξεκινάει η διαδικασία της Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων ή σε αρνητική απόφαση, οπότε κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο ότι δεν μπορεί να δοθεί άδεια για την πραγματοποίηση του έργου.
- Αφού ληφθεί η απόφαση κοινοποιείται στο οικείο Νομαρχιακό Συμβούλιο, προκειμένου να λάβει γνώση και να ενημερώσει τους πολίτες και τους φορείς εκπροσώπησής τους. Η ενημέρωση αυτή γίνεται μέσω ανάρτησης στη Νομαρχία και με δημοσίευση στον τοπικό τύπο. Το κοινό λαμβάνει γνώση για το είδος του έργου, ποιος το κατασκευάζει και πού μπορεί να απευθυνθεί για πληροφορίες. Η ενημέρωση αυτή μπορεί να γίνει παράλληλα και από την αρμόδια Υπηρεσία Περιβάλλοντος, η οποία μπορεί να τη δημοσιεύσει σε εφημερίδες εθνικής εμβέλειας ή ακόμα και ηλεκτρονικά (ΦΕΚ 1391/Β/29.9.2003).

Β) Η Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων ακολουθεί την παρακάτω διαδικασία:

- Ο φορέας σχεδιασμού υποβάλει ΜΠΕ, στην οποία:
 - i) περιγράφεται το προτεινόμενο έργο και η υφιστάμενη κατάσταση του περιβάλλοντος,
 - ii) εκτιμώνται και αξιολογούνται οι επιπτώσεις του έργου στον άνθρωπο, στα φυσικά στοιχεία, στα υλικά αγαθά και την πολιτιστική κληρονομιά και στην αλληλεπίδρασή τους,
 - iii) περιγράφονται τα μέτρα που προβλέπονται να ληφθούν προκειμένου να αποφευχθούν, να μειωθούν ή να επανορθωθούν οι επιπτώσεις αυτές είτε αναλυτικά (ΜΠΕ τύπου Ι) είτε συνοπτικά (Μ.Π.Ε. τύπου ΙΙ).
- Η Μελέτη αποστέλλεται προς γνωμοδότηση στους αρμόδιους φορείς (εφόσον το κρίνει σκόπιμο η Υπηρεσία) και στο Νομαρχιακό Συμβούλιο προς ενημέρωση των πολιτών, προκειμένου να υποβληθούν γραπτά σχόλια.
- **Το Νομαρχιακό Συμβούλιο πρέπει να προσκαλέσει το ενδιαφερόμενο κοινό να ενημερωθεί για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και να διατυπώσει εγγράφως τις απόψεις του επαρκώς τεκμηριωμένες.** Παράλληλα με τη Νομαρχία υπάρχει η δυνατότητα την πρόσκληση συμμετοχής να απευθύνει η αρμόδια υπηρεσία, η οποία, αν υπάρχει η δυνατότητα μπορεί να την απευθύνει και ηλεκτρονικά ή σε εφημερίδες εθνικής εμβέλειας. Η πρόσκληση αναφέρει το είδος του έργου, το φορέα κατασκευής, πότε μπορούν να υποβληθούν οι απόψεις του κοινού (μέχρι ένα μήνα μετά τη δημοσίευση της πρόσκλησης), ποιος είναι υπεύθυνος να εγκρίνει τη μελέτη και πού μπορεί να απευθυνθεί για περισσότερες

πληροφορίες. **Η πρόσκληση δημοσιεύεται σε τοπική εφημερίδα και αναρτάται έξω από τη νομαρχία**²⁶.

- Το Νομαρχιακό Συμβούλιο στέλνει τις γνώμες του κοινού και την άποψή του επί του έργου και αποδείξεις ότι η διαδικασία δημοσιοποίησης τηρήθηκε (όπως αποκόμματα εφημερίδων) (ΦΕΚ 1391/Β/29.9.2003).
- Οποιοδήποτε ενδιαφερόμενος θεωρεί ότι η διαδικασία ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού δεν έγινε σωστά μπορεί να ζητήσει την ανάκληση ή τροποποίηση της σχετικής απόφασης είτε με αίτηση θεραπείας προς το ΥΠΕΧΩΔΕ είτε με ειδική διοικητική προσφυγή ενώπιον του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ μέσα σε 30 ημέρες από τη λήξη των προθεσμιών συμμετοχής του κοινού. Ο προσφεύγωντας λαμβάνει απάντηση 45 ημέρες μετά την προσφυγή. Παράλληλα διατηρεί και το δικαίωμα δικαστικής προστασίας (ΦΕΚ 286/Β/02.03.2007).
- Εντός 60 ημερών από την υποβολή της αίτησης για τη δεύτερη φάση της περιβαλλοντικής αδειοδότησης γίνεται η έγκριση των περιβαλλοντικών όρων από την αρμόδια Υπηρεσία, εφόσον κρίνει ότι αντιμετωπίζονται επαρκώς οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου.
- Μετά την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων ακολουθεί η δημοσιοποίηση της απόφασης, που γίνεται όπως και για την απόφαση της προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης, μόνο που αναφέρονται και στοιχεία για τη συμμετοχή του κοινού (ΦΕΚ 1391/Β/29.9.2003).

Για την εκπόνηση ΠΠΕ και ΜΠΕ, καθώς και της Περιβαλλοντικής Έκθεσης προβλέπονται ξεχωριστές προδιαγραφές για κάθε μία από τις δέκα ομάδες στις οποίες κατατάσσονται τα έργα ανάλογα με το είδος τους²⁷.

Η έγκριση των περιβαλλοντικών όρων δεσμεύει το φορέα υλοποίησης του έργου να τηρήσει αυτά τα οποία προβλέπει αναλυτικά η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων κατά την κατασκευή και λειτουργία του έργου.

5.6 Η εμπλοκή του κοινού στη λειτουργία της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Ως προς το διοικητικό σχήμα του ελληνικού κράτους, το Σύνταγμα ορίζει (Άρθρο 101): «*Η διοίκηση του κράτους οργανώνεται σύμφωνα με το αποκεντρωτικό σχήμα [...] Τα περιφερειακά όργανα του κράτους έχουν γενική αποφασιστική αρμοδιότητα για τις υποθέσεις της περιφέρειάς τους. Τα κεντρικά όργανα του Κράτους, εκτός από ειδικές αρμοδιότητες, έχουν τη γενική κατεύθυνση, το συντονισμό και τον έλεγχο νομιμότητας των πράξεων των περιφερειακών οργάνων, όπως νόμος ορίζει.*» Ενώ για την τοπική αυτοδιοίκηση αναφέρει (Άρθρο 102): «*Η διοίκηση των τοπικών υποθέσεων ανήκει στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού. Υπέρ των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης συντρέχει τεκμήριο αρμοδιότητας για τη διοίκηση*

²⁶ Η διαδικασία αυτή, ενώ νομοθετήθηκε για την προσαρμογή της νομοθεσίας μας στην οδηγία 2003/35/ΕΚ και τη Σύμβαση του Άρχους μάλλον υπολείπεται των απαιτήσεων των διεθνών αυτών συμφωνιών. Ενώ για παράδειγμα η Οδηγία 2003/35/ΕΚ επιβάλλει τη δημοσιοποίηση των στοιχείων στα οποία βασίστηκε η απόφαση σε σχέση και με αυτά που εκφράστηκαν στη διαδικασία συμμετοχής κάτι τέτοιο δεν προβλέπεται από την ελληνική νομοθεσία

²⁷ Βλ. (Βαβίζος & Μερτζάνης 2002: 19) και (ΦΕΚ 91/Α/25.4.2002: 1430).

των τοπικών υποθέσεων. Νόμος καθορίζει το εύρος και τις κατηγορίες των τοπικών υποθέσεων, καθώς και την κατανομή τους στους επί μέρους βαθμούς. Με νόμο μπορεί να ανατίθεται στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης η άσκηση αρμοδιοτήτων που συνιστούν αποστολή του Κράτους.»

Οι δύο μορφές τοπικής αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα, η πρωτοβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση (δήμοι και κοινότητες) και η δευτεροβάθμια τοπική (νομαρχιακή) αυτοδιοίκηση δεν έχουν ιεραρχική σχέση. Η μία δεν ασκεί εποπτεία στην άλλη (ΦΕΚ 90/Α/13.6.1994, Άρθρο 1). Εποπτεία στις τοπικές αυτοδιοικήσεις ασκεί η Περιφέρεια. Η Περιφέρεια είναι η αποκεντρωμένη διοίκηση, το αποκεντρωμένο κράτος.

5.6.1 Επίπεδο πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης

Οι αρμοδιότητες και ο τρόπος λειτουργίας της πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης περιγράφεται στο νέο **Δημοτικό και Κοινοτικό Κώδικα** (ΦΕΚ 114/Α/8.6.2006). Δεδομένου ότι το θέμα της διατριβής εστιάζεται κυρίως στις αστικές περιοχές η ανάλυση της νομοθεσίας θα γίνει για τους αστικούς δήμους και όχι τους αγροτικούς, που έχουν άλλες λειτουργίες, όπως τα τοπικά συμβούλια.

Οι δήμοι διοικούνται από το δημοτικό συμβούλιο, την Δημαρχιακή Επιτροπή και το Δήμαρχο. Το **δημοτικό συμβούλιο** αποτελείται από 13 μέλη (σε δήμος με πληθυσμό έως 5000 κατοίκων) έως 45 μέλη (σε δήμους με πληθυσμό πάνω από 500 000 κατοίκους) ανάλογα με τον πληθυσμό των δημοτών. Ο αριθμός των δημοτικών συμβούλων είναι πάντα περιττός, (Άρθρο 19). Η εκλογή του δημάρχου και των δημοτικών συμβούλων γίνεται κατά συνδυασμούς. Υποψηφιότητες εκτός συνδυασμών αποκλείονται (Άρθρο 34). Ο συνδυασμός που συγκεντρώνει 42 % των έγκυρων ψήφων ή που στην επαναληπτική ψηφοφορία μεταξύ των δύο πρώτων συνδυασμών έρχεται πρώτος είναι επιτυχών και εκλέγει δήμαρχο και παράλληλα εκλέγει τα 3/5 (60%) του δημοτικού συμβουλίου. (Άρθρα 50 – 59). Το Δημοτικό Συμβούλιο συνεδριάζει μία φορά το μήνα. Οι συνεδριάσεις του δημοτικού συμβουλίου είναι δημόσιες. Συνεδρίαση κεκλεισμένων των θυρών επιτρέπεται μόνο αν αποφασίσουν τα 4/5 των μελών του συμβουλίου και με ειδική αιτιολόγηση. Η πρόσκληση και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης στέλνονται στους δημοτικούς συμβούλους και αναρτώνται στο δημοτικό κατάστημα. Είναι επίσης δυνατό να δημοσιεύονται στην ιστοσελίδα του δήμου (Άρθρο 95, 96).

Ο **Δήμαρχος** είναι αρμόδιος να εκτελεί τις αποφάσεις του δημοτικού συμβουλίου. Προτείνει θέματα προς συζήτηση στο δημοτικό συμβούλιο, τα οποία πρέπει υποχρεωτικά να συμπεριλαμβάνονται στην ημερήσια διάταξη. Επιπλέον έχει το δικαίωμα να εκφράζει τις απόψεις του κατά προτεραιότητα, δεν έχει όμως ψήφο.

Όποιος από κάποια απόφαση έχει έννομο συμφέρον μπορεί να προσφύγει στο **Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας** για να προσβάλλει τις πράξεις των δημάρχων και των δημοτικών συμβουλίων εντός 10 ημερών από την ημερομηνία που δημοσιεύτηκαν. Ο Γενικός Γραμματέας αποφαινεται αν οι αποφάσεις αυτές είναι νόμιμες εντός ενός μηνός. Αν δεν απαντήσει θεωρείται ότι η προσφυγή απορρίφθηκε (Άρθρο 150). Οποιοσδήποτε έχει έννομο συμφέρον μπορεί να προσβάλει στη συνέχεια τις αποφάσεις του Γενικού Γραμματέα εντός ενός μηνός. Η προσφυγή εκδικάζεται από

ειδική τριμελή επιτροπή που εκδίδει απόφαση σε 30 ημέρες από την υποβολή της (Άρθρο 151, 152).

Στις **αρμοδιότητες του δήμου** περιλαμβάνονται:

- έργα δημοτικής οδοποιίας,
- η δημιουργία χώρων πρασίνου, χώρων αναψυχής, πλατειών και λοιπών υπαίθριων κοινόχρηστων χώρων,
- η εκπόνηση τοπικών προγραμμάτων για την προστασία και αναβάθμιση του φυσικού, αρχιτεκτονικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος στο πλαίσιο των εθνικών και ευρωπαϊκών πολιτικών,
- η προστασία, αξιοποίηση και εκμετάλλευση των τοπικών φυσικών πόρων,
- η σύνταξη και υλοποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού (και όχι η έγκρισή του)²⁸,
- η μελέτη και διαχείριση και εκτέλεση προγραμμάτων οικιστικής και πολεοδομικής ανάπτυξης,
- η ρύθμιση της κυκλοφορίας στο τοπικό οδικό δίκτυο (όπως μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, έλεγχο στάθμευσης και κατασκευή χώρων στάθμευσης), εφόσον δεν επηρεάζεται από τις ρυθμίσεις αυτές το βασικό οδικό δίκτυο.
- η συμμετοχή στο έργο της αστικής συγκοινωνίας (που αφορά την εξυπηρέτηση των κατοίκων του δήμου και εφόσον δεν υπάρχει παράλληλη εξυπηρέτηση από υφιστάμενη γραμμή με διαπίστωση του οικείου νομάρχη.

Επιπλέον για να εκτελεστεί οποιαδήποτε διοικητική πράξη, που αφορά την προστασία του περιβάλλοντος και τα πολεοδομικά, ρυθμιστικά ή χωροταξικά σχέδια πρέπει να ζητείται η άποψη των δημοτικών συμβουλίων, την επικράτεια των οποίων αφορούν οι αποφάσεις αυτές. Αν πρόκειται για αποφάσεις που επηρεάζουν περισσότερους από δέκα δήμους, τότε απαιτείται η γνώμη μόνο του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων της περιοχής αυτής. Η γνώμη των παραπάνω οργάνων πρέπει να στέλνεται 2 μήνες αφότου τους υποβληθεί σχετικό αίτημα. Απόκλιση από τη γνώμη των δημοτικών συμβουλίων πρέπει να στηρίζεται σε ειδική αιτιολογία. Επιπλέον στα όργανα που καταρτίζουν προγράμματα για την περιφερειακή ανάπτυξη, τη χωροταξία και την προστασία του περιβάλλοντος μετέχουν και εκπρόσωποι των δήμων, η γνώμη των οποίων πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψη (Άρθρο 77, 93).

Οι δήμοι στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους μπορούν να εκδίδουν τοπικές κανονιστικές αποφάσεις, που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και την αναβάθμιση της αισθητικής της πόλης, τη ρύθμιση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης (εκτός από θέματα που αφορούν βασικούς οδικούς άξονες, όπως το εθνικό ή επαρχιακό δίκτυο της χώρας, το βασικό οδικό δίκτυο των πόλεων και ρυθμίσεις που το επηρεάζουν (Άρθρο 79, 82)).

Ο νέος δημοτικός και κοινοτικός κώδικας (Ν. 3463/2006, Άρθρο 215) αναφέρει ότι οι δημοτικές αρχές **διαβουλεύονται** με τους κατοίκους των περιοχών τους, τους συλλογικούς κοινωνικούς φορείς και τις ενδιαφερόμενες ομάδες πληθυσμού **κατά την προεργασία κατάρτισης** κανονιστικών πράξεων ή προγραμμάτων δράσης ή

²⁸ Βλ. (ΦΕΚ 114/Α/8.6.2006, Άρθρο 75, 83) σε συνδυασμό με τις αποφάσεις 2317/1999, 2318/1999, 2319/1999, 2320/1999, 552/2000, 240/2001, 3250/2002, 792/2003 του ΣτΕ (βλ. παρακάτω).

γενικότερα για αποφάσεις γενικού ενδιαφέροντος²⁹. **Μετά την έγκριση** των κανονιστικών αποφάσεων ο νέος νόμος (Άρθρο 79, 284) προβλέπει τη διαδικασία **ανάρτησης με τοιχοκόλληση** σε ειδικό πίνακα του δημοτικού κτιρίου, τη **σύνταξη αποδεικτικού** για την ανάρτηση αυτή και **δημοσίευση περίληψής τους** σε ημερήσια ή εβδομαδιαία τοπική εφημερίδα. Η νομολογία του ΣτΕ αναφέρει ότι η δημοσίευση των κανονιστικών αποφάσεων αποτελεί συστατικό στοιχείο της νόμιμης υπόστασής τους κατά συνέπεια αν ο δήμος δεν προβεί σε ενέργειες δημοσιοποίησης των σχετικών αποφάσεων αυτές είναι **άκυρες** (ΣτΕ 406/ 2007). Ο Δημοτικός Κώδικας προβλέπει ακόμη τη δυνατότητα (όχι υποχρέωση) να δημοσιεύονται οι αποφάσεις αυτές στην ιστοσελίδα του δήμου με φροντίδα του προέδρου του δημοτικού συμβουλίου. Σημαντική πρόβλεψη του νέου νόμου είναι η υποχρέωση του δημοτικού συμβουλίου (βέβαια όταν έχει ήδη ληφθεί η απόφαση) να λαμβάνει μέτρα **ευρύτερης δημοσιοποίησης** των αποφάσεων χρησιμοποιώντας τα τοπικά μέσα μαζικής ενημέρωσης, τυπώνοντας ειδικούς οδηγούς ενημέρωσης των κατοίκων και των επαγγελματικών τάξεων και κάθε άλλο πρόσφορο μέσο.

Απλοί ιδιώτες μπορούν να συμμετέχουν και σε **επιτροπές** για να μελετήσουν και να κάνουν εισήγηση για θέματα που παραπέμπονται από το δημοτικό συμβούλιο σε αυτές. Προβλέπεται μάλιστα και αποζημίωση για έξοδα μετακίνησης στο πλαίσιο των εργασιών τους (Άρθρο 101).

Γενικότερα σε όλο το πλαίσιο λειτουργίας του δήμου ο νόμος 3464/2006 αναφέρει (άρθρο 214): *«Οι δημοτικές και κοινοτικές αρχές προωθούν τη λαϊκή συμμετοχή στις τοπικές υποθέσεις, την ευαισθητοποίηση και οργάνωση των δημοτών και κατοίκων για την έρευνα, τον εντοπισμό, την καταγραφή και την επίλυση των τοπικών προβλημάτων και αναγκών των κατοίκων των τοπικών ή δημοτικών διαμερισμάτων και μεμονωμένων συνοικιών κάθε Δήμου ή Κοινότητας. [...] Διαβουλεύονται με τους κατοίκους των περιοχών τους, τους συλλογικούς κοινωνικούς φορείς και τις ενδιαφερόμενες ομάδες πληθυσμού τόσο κατά την προεργασία εκπόνησης των προγραμμάτων δράσης και των κανονιστικών πράξεων, όσο και κατά τη λήψη αποφάσεων γενικού ενδιαφέροντος.»*

Για την αποκέντρωση της τοπικής αυτοδιοίκησης οι Δήμοι που έχουν πληθυσμό μεγαλύτερο των 100 000 κατοίκων διαιρούνται σε **δημοτικά διαμερίσματα** περίπου των 40 000 κατοίκων για τις μικρότερες πόλεις και 100 000 για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη³⁰, που έχουν τα δικά τους δημοτικά καταστήματα, τα οποία στεγάζουν ορισμένες υπηρεσίες. Όργανα των δημοτικών διαμερισμάτων είναι το δεκαπενταμελές Συμβούλιο του Δημοτικού Διαμερίσματος και ο Πρόεδρός του, που εκλέγεται από το Συμβούλιο. Το συμβούλιο εκλέγεται με μυστική και καθολική ψηφοφορία την ίδια μέρα που γίνεται η εκλογή του δημοτικού συμβουλίου. Οι υποψήφιοι Σύμβουλοι του Διαμερίσματος κατέρχονται στο συνδυασμό κάποιου δημάρχου. Τα 3/5 των μελών του Συμβουλίου του Διαμερίσματος προέρχονται από

²⁹ Καταργήθηκε όμως η υποχρέωση του προηγούμενου νόμου για ενημέρωση με κάθε πρόσφορο τρόπο των δημοτών και η δυνατότητα υποβολής γραπτών σχολίων και προτάσεων από το κοινό πριν την έγκριση κανονιστικών αποφάσεων (ΚΕΔΚΕ 2002, Άρθρο 37)

³⁰ Π.χ. για το Δήμο Αθηναίων με πληθυσμό 745 514 κατοίκους προβλέπονται 5 έως 7 διαμερίσματα, για το Δήμο Θεσσαλονίκης με πληθυσμό 363 987 και για το Δήμο Πειραιά με πληθυσμό 200 175 697 προβλέπονται από το νόμο 3 έως 5 διαμερίσματα. Τέλος για την Πάτρα με πληθυσμό 161 114 προβλέπονται από 2 έως 4 δημοτικά διαμερίσματα,

τον επιτυχόντα συνδυασμό με βάση τα εκλογικά αποτελέσματα στο σύνολο του Δήμου (Άρθρα 21, 34, 52).

Τα διαμερίσματα θα είναι αρμόδια, όταν εκδοθεί το σχετικό προεδρικό διάταγμα, για την εκτέλεση μικρών τεχνικών έργων στην περιοχή τους και θα τους δίνεται ποσοστό από τον προϋπολογισμό του δήμου για το σκοπό αυτό. Στις γνωμοδοτικές αρμοδιότητες του Συμβουλίου του Δημοτικού Διαμερίσματος περιλαμβάνεται η προστασία του φυσικού, χτιστού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και η καθαριότητα της περιοχής του διαμερίσματος, όλοι οι ελεύθεροι χώροι του διαμερίσματος (δρόμοι, γέφυρες, πλατείες, άλση, κήποι, υπαίθριοι χώροι αναψυχής), η κυκλοφορία και η συγκοινωνία στην περιοχή του διαμερίσματος, η πολεοδομική ανάπτυξη και ανάπλαση της περιοχής, η εκτέλεση νέων έργων, καθώς και η αξιοποίηση τοπικών πόρων (Άρθρα 117, 119). Στα διαμερίσματα μπορούν να ανατεθούν και αρμοδιότητες του δημοτικού συμβουλίου. Αν συμβεί αυτό το Διαμέρισμα υποχρεούται στην ίδια διαδικασία δημοσιοποίησης των αποφάσεων με το Δήμο (Άρθρο 120). Οι συνεδριάσεις του Συμβουλίου του Διαμερίσματος είναι δημόσιες και γίνονται τουλάχιστον μία φορά το μήνα. (Άρθρο 122). Οι αποφάσεις του δημοτικού διαμερίσματος στέλνονται στο δήμαρχο και ση δημαρχιακή επιτροπή μπορεί είτε να τις προωθήσει προς ψήφιση στο δημοτικό συμβούλιο ή προς υλοποίηση στις δημοτικές υπηρεσίες είτε να τις επιστρέψει με παρατηρήσεις για επανεξέταση. Σε κάθε περίπτωση πρέπει το δημοτικό διαμέρισμα να ενημερωθεί εντός δύο μηνών (Άρθρο 124). Θέματα του Συμβουλίου Διαμερίσματος μπορεί να ανατίθενται σε επιτροπές συμβούλων ή κατοίκων προς μελέτη (Άρθρο 126).

Με το νέο νόμο καταργήθηκαν ωστόσο οι συμμετοχικές διαδικασίες του διαμερίσματος που περιγράφονταν στον προηγούμενο νόμο, όπως δυνατότητα υιοθέτησης διαδικασιών συμμετοχής με διαβούλευση με ειδικές ομάδες ενδιαφερομένων ή άλλες διαδικασίες με στόχο την πλήρη πληροφόρηση των δημοτών του διαμερίσματος (ΚΕΔΚΕ 2002, Άρθρα 153-155). Ακόμα κατήργησε ο νόμος πλέον τη δυνατότητα πλήρους αποκέντρωσης των δήμων με την ίδρυση συνοικιακών συμβουλίων. Τα συνοικιακά συμβούλια σύμφωνα με τον παλιό νόμο (ΚΕΔΚΕ 2002, Άρθρο 169-172) είχαν θεσμούς άμεσης δημοκρατίας, όπως τη συνέλευση των κατοίκων, αφού λειτουργούσαν σε επίπεδο συνοικίας, δηλαδή στο μικροεπίπεδο. Το δημοτικό συμβούλιο μπορούσε να μεταφέρει αρμοδιότητες και αντίστοιχους πόρους σε αυτά. Ωστόσο εφόσον στα θέματα σχεδιασμού του χώρου η τοπική αυτοδιοίκηση είχε μόνο γνωμοδοτικό ρόλο αναγκαστικά και ο ρόλος των συνοικιακών συμβουλίων περιοριζόταν σε αυτόν.

5.6.2 Επίπεδο δευτεροβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης

Αρμόδια για τη μελέτη, την κατασκευή και τη συντήρηση των έργων και εν γένει των τοπικών υποθέσεων νομαρχιακού επιπέδου είναι η δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση και πιο συγκεκριμένα το **νομαρχιακό συμβούλιο**. Κάθε δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση αντιστοιχεί σε ένα νομό, εκτός από το Νομό Αττικής που έχει τρεις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις (Αθηνών-Πειραιώς, Ανατολικής Αττικής, Δυτικής Αττικής)³¹.

³¹ (ΦΕΚ 90/Α/13.6.1994, Άρθρα 2 και 13) και (ΕΕΤΑΑ 2002, Άρθρο 5).

Όργανα των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων είναι το **Νομαρχιακό Συμβούλιο**, η **Νομαρχιακή Επιτροπή** και ο **Νομάρχης**. Τα μέλη του νομαρχιακού συμβουλίου είναι αιρετά και ο αριθμός τους ποικίλει από 21 έως 37 ανάλογα με τον πληθυσμό των νομών. Ο τρόπος εκλογής των συμβούλων είναι πλειοψηφικός και οι σύμβουλοι ανήκουν υποχρεωτικά σε παρατάξεις. Η παράταξη που συγκεντρώνει την απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων την πρώτη ή τη δεύτερη Κυριακή εκλέγει τουλάχιστον τα 3/5 του Νομαρχιακού Συμβουλίου, όπως και κατά την εκλογή των δημοτικών συμβουλίων. Οι συνεδριάσεις του συμβουλίου είναι δημόσιες, εκτός αν τα 4/5 του Συμβουλίου αποφασίσουν διαφορετικά. Τα θέματα της ημερήσιας διάταξης και η πρόσκληση συμμετοχής στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου αναρτώνται στο Νομαρχιακό Κατάστημα τουλάχιστον 3 ημέρες πριν και αποστέλλονται στους Νομαρχιακούς Συμβούλους³².

Η **Νομαρχιακή Επιτροπή** εκλέγεται από το Νομαρχιακό Συμβούλιο και έχει 5 έως 7 μέλη, τα μισά από τα οποία προέρχονται από τις μειοψηφούσες παρατάξεις του Νομαρχιακού Συμβουλίου. Είναι αρμόδιες για την προετοιμασία των θεμάτων που τίθενται προς συζήτηση στο Συμβούλιο και συνεδριάζουν συχνότερα. Παράλληλα μπορούν να αναλαμβάνουν εξολοκλήρου αρμοδιότητες που τους ανατίθενται από το Νομαρχιακό Συμβούλιο ή το Νομάρχη (ΕΕΤΑΑ 2002, Άρθρα 15, 60-61).

Τέλος ο **Νομάρχης** μπορεί να συστήσει επιτροπές και ομάδες εργασίας για τη μελέτη και επεξεργασία θεμάτων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Εκτός από τα όργανα αυτά υπάρχει ως γνωμοδοτικό όργανο Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, που συγκροτείται από εκπροσώπους των παραγωγικών τάξεων, των επιστημονικών οργανώσεων και των τοπικών αυτοδιοικήσεων (ΦΕΚ 90/Α/13.6.1994, Άρθρο 16).

Τις αποφάσεις της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης (πλην αυτών του Νομάρχη) ελέγχει ο **Γενικός Γραμματέας της Περιφέρειας**. Αν κάποιες αποφάσεις θεωρούνται ότι δολιχόθηκαν νομίμως παραπέμπονται σε ειδική δικαστική τριμελή επιτροπή της Περιφέρειας. Στην ίδια επιτροπή μπορεί να προσφύγει όποιος έχει έννομο συμφέρον και πιστεύει ότι έγινε παράβαση νόμου εντός 15 ημερών από τη δημοσίευση της απόφασης. Κατά των αποφάσεων του Νομάρχη μπορεί να προσφύγει οποιοσδήποτε εντός 30 ημερών στο Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας (ΕΕΤΑΑ 2002, Άρθρα 67-70).

5.6.3 Ο θεσμός του συνηγόρου του πολίτη

Ο Συνήγορος του Πολίτη κατοχυρώθηκε συνταγματικά ως Ανεξάρτητη Αρχή με την αναθεώρηση του Συντάγματος του 2000-2001. Στο Σύνταγμα προβλέπεται ότι η επιλογή των προσώπων που στελεχώνουν τις Ανεξάρτητες Αρχές γίνεται με απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής και με επιδίωξη ομοφωνίας ή πάντως με την αυξημένη πλειοψηφία των τεσσάρων πέμπτων των μελών της. Η Διάσκεψη των προέδρων της Βουλής που ιδρύθηκε με τον Κανονισμό της Βουλής του 1987 και αναγνωρίστηκε συνταγματικά με την αναθεώρηση του 2001 αποτελείται από πρώην και νυν προέδρους της Βουλής, από προέδρους κοινοβουλευτικών επιτροπών και κοινοβουλευτικών ομάδων.

³² (ΦΕΚ 90/Α/13.6.1994, Άρθρα 4 και 14) και (ΕΕΤΑΑ Άρθρο 35).

Η Αρχή έχει ως αποστολή τη **διαμεσολάβηση** μεταξύ των πολιτών και των δημοσίων υπηρεσιών και οργανισμών και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης για την προστασία των δικαιωμάτων του πολίτη, την καταπολέμηση της κακοδιοίκησης και την τήρηση της νομιμότητας. Στην αρμοδιότητά της δεν υπάγονται οι πράξεις των υπουργών και υφυπουργών και υποθέσεις που έχουν παραπεμφθεί στη δικαιοσύνη (ΦΕΚ 10/Α/22.1.2003, Άρθρο 1 και 3). Στους τομείς δραστηριότητάς της υπάγονται η πολεοδομία, η χωροταξία, το περιβάλλον και τα δημόσια έργα, που ονομάζονται κύκλος δραστηριότητας “Ποιότητα Ζωής” (ΦΕΚ 229/Α/3.11.1999, Άρθρο 2). Ο Συνήγορος του Πολίτη συντάσσει ετήσια έκθεση, στην οποία εκθέτει το έργο της Αρχής, παρουσιάζει τις σημαντικότερες υποθέσεις και διατυπώνει προτάσεις για τη βελτίωση των δημοσίων υπηρεσιών και αναγκαίες νομοθετικές ρυθμίσεις.

Ο Συνήγορος του Πολίτη επιλαμβάνεται κάθε θέματος που εμπίπτει στις αρμοδιότητές του, ύστερα από ενυπόγραφη αναφορά κάθε άμεσα ενδιαφερόμενου. Η αναφορά υποβάλλεται μέσα σε έξι μήνες αφού ο ενδιαφερόμενος έλαβε πλήρη γνώση των ενεργειών ή παραλείψεων για τις οποίες προσφεύγει. Αφού ερευνήσει την υπόθεση ο Συνήγορος του Πολίτη συντάσσει πόρισμα το οποίο γνωστοποιεί στον αρμόδιο Υπουργό και τις αρμόδιες υπηρεσίες και ενημερώνει τον πολίτη για τις ενέργειες στις οποίες μπορεί να προβεί. Ο Συνήγορος του Πολίτη, στις προτάσεις του προς τις υπηρεσίες, μπορεί να θέτει προθεσμία, μέσα στην οποία οφείλουν να τον ενημερώσουν για τις ενέργειες τους σχετικά με την εφαρμογή των προτάσεων του ή για τους λόγους που δεν επιτρέπουν την αποδοχή τους (ΦΕΚ 10/Α/22.1.2003, Άρθρο 4).

Ο Συνήγορος του Πολίτη τονίζει στην ετήσια έκθεσή του (2007) ότι οι δήμοι και οι κοινότητες κατέχουν την πρώτη θέση σε βάσιμες αναφορές κακοδιοίκησης (16.47 %). (Συνήγορος του Πολίτη 2007: 8). Ο κύκλος δραστηριότητας “Ποιότητα Ζωής” αναφέρει για την περιβαλλοντική αδειοδότηση ότι δε τηρούνται όλα τα στάδια που προβλέπει η νομοθεσία και οι ΜΠΕ δεν είναι επαρκώς τεκμηριωμένες και συχνά δεν εξετάζουν εναλλακτικές λύσεις (ό.π.:50).

5.7 Η εμπλοκή του κοινού σε θέματα ποιότητας του περιβάλλοντος

5.7.1 Θεσμικό πλαίσιο για τους ρύπους

Το πρόβλημα της **ατμοσφαιρικής ρύπανσης** είναι παλιό για τις ελληνικές πόλεις. Πρόσφατα η νομοθεσία της χώρας μας προσαρμόστηκε στις νέες (πιο αυστηρές ευρωπαϊκές οδηγίες για το θέμα αυτό. Πιο συγκεκριμένα η **Οδηγία 96/62/ΕΚ** (ΕΕ αριθ. L 269) ορίζει ότι υπάρχουν για τους ρύπους “τιμές-στόχοι”, “οριακές τιμές”, “περιθώρια ανοχής” και “όρια συναγερμού” (Άρθρο 2). Τα κράτη – μέλη είναι υποχρεωμένα να καταρτίσουν κατάλογο των ζωνών και οικισμών στα οποία οι ρύποι υπερβαίνουν τις οριακές τιμές προσαυξημένες κατά τα περιθώρια ανοχής και ξεχωριστό κατάλογο για τις ζώνες και τους οικισμούς, στους οποίους υπερβαίνονται οι οριακές τιμές όχι όμως και τα περιθώρια ανοχής. Για τις περιοχές της πρώτης περίπτωσης είναι υποχρεωμένα τα κράτη μέλη να εκπονήσουν **σχέδιο**, ώστε να επιτευχθεί η οριακή τιμή εντός ορισμένης προθεσμίας. Το σχέδιο αναφέρει τον τόπο, τη φύση και το μέγεθος της ρύπανσης, κατάλογο όλων των μέτρων που θα ληφθούν, χρονοδιάγραμμα εφαρμογής και χρονοδιάγραμμα βελτίωσης της ποιότητας του αέρα (Άρθρο 8). Σύμφωνα με την Οδηγία 2003/35/ΕΚ κατά την εκπόνηση των σχεδίων

αυτών πρέπει να **συμμετέχει το κοινό**, σύμφωνα με όσα ορίζονται στη **Σύμβαση του Άαρχους**, δηλαδή να έχει πλήρη ενημέρωση στην αρχή της διαδικασίας για το πότε μπορεί να συμμετέχει και που μπορεί να βρει πληροφορίες, επαρκή διαστήματα για τη συμμετοχή, εξασφάλιση ότι όλα τα σχόλια που θα υποβληθούν θα ληφθούν υπ' όψη και ενημέρωση μετά την έγκριση του σχεδίου για τους λόγους και τις σκέψεις που οδήγησαν στην τελική απόφαση (λογοδοσία).

Σε εφαρμογή της οδηγίας 96/62/EK εκδόθηκε η **Οδηγία 1999/30/EK** της 22.3.1999 (ΕΕ αριθ. L 163 της 29.6.1999) “σχετικά με τις οριακές τιμές διοξειδίου του θείου, διοξειδίου του αζώτου και οξειδίων του αζώτου, σωματιδίων και μολύβδου, στον αέρα του περιβάλλοντος. Η Οδηγία αυτή ορίζει τις οριακές τιμές, τα περιθώρια ανοχής, τα όρια συναγερμού και τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση του κοινού, όταν υπερβαίνεται το όριο συναγερμού για τους ρύπους αυτούς. Μάλιστα πρέπει τα στοιχεία για το επίπεδο των ρύπων και τον αριθμό των υπερβάσεων των οριακών τιμών να είναι σε καθημερινή βάση στη διάθεση του κοινού *«μέσω, λόγου χάριν, των ραδιοτηλεοπτικών μέσων, του Τύπου, των ενημερωτικών οθονών ή των υπηρεσιών δικτύου ηλεκτρονικών υπολογιστών»*. Πρέπει να συντάσσονται και ετήσιες εκθέσεις, οι οποίες να αποστέλλονται στο κοινό και στις υπηρεσίες της ΕΕ. Τα στοιχεία αυτά, καθώς και τα σχέδια δράσης για την αντιμετώπιση της ρύπανσης αποστέλλονται και σε οργανώσεις προστασίας περιβάλλοντος, καταναλωτών, υγειονομικούς φορείς και οργανώσεις ευαίσθητων ομάδων του πληθυσμού. Οι πληροφορίες πρέπει να είναι σαφείς, κατανοητές και ευπρόσιτες (Άρθρο 8). Οι ίδιες διαδικασίες ενημέρωσης προβλέπονται στην **Οδηγία 2000/69/EK** (ΕΕ αριθ. L 313 της 13.12.2000) για το βενζόλιο και το μονοξείδιο του άνθρακα (Άρθρο 7) και στην **Οδηγία 2004/107/EK** (ΕΕ αριθ. L 23 της 26.01.2005) για το αρσενικό, το κάδμιο, τον υδράργυρο, το νικέλιο και τους πολυκυκλικούς αρωματικούς υδρογονάνθρακες (Άρθρο 7). Για του ρύπους της Οδηγίας 2004/107/EK δε θεσπίζονται οριακές τιμές, αλλά μόνο τιμές-στόχοι, για τους οποίους τα κράτη-μέλη πρέπει να ασκούν τις κατάλληλες πολιτικές. Τέλος για το όζον εκδόθηκε η Οδηγία 2002/3/EK (ΕΕ αριθ. L 67 της 9.3.2002), που προβλέπει και αυτή παρόμοιες διαδικασίες ενημέρωσης του κοινού (Άρθρο 6).

Η **ελληνική νομοθεσία** προσαρμόστηκε στις Οδηγίες 96/62/EK και 1999/30/EK με την Πράξη 34 του Υπουργικού Συμβουλίου της 30.5.2002 (ΦΕΚ 125/Α/5.6.2002). Η Πράξη αυτή μεταφέρει αυτούσιες τις προβλέψεις των οδηγιών, εκτός από τις διαδικασίες συμμετοχής του κοινού, οι οποίες ορίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση αργότερα (2003). Για τους ρύπους της οδηγίας 2000/69/EK (βενζόλιο, μονοξείδιο του άνθρακα) και για το όζον (οδηγία 2002/3/EK) η ελληνική νομοθεσία προσαρμόστηκε με την ΚΥΑ 9238/332 (ΦΕΚ 405/Β/27.2.2004) και 38638/2016 (ΦΕΚ 1334/Β/21.9.2005) αντίστοιχα, οι οποίες μεταφέρουν αυτούσιες τις προβλέψεις των οδηγιών και για την ενημέρωση του κοινού, όχι όμως και την υποχρέωση συμμετοχής του κοινού στις σχετικές αποφάσεις σύμφωνα με την οδηγία 2003/35/EK.

Το πρόβλημα της ρύπανσης της ατμόσφαιρας είναι σημαντικό στην Ελλάδα (§ 4.3.3.2). Εκτός από ετήσιες εκθέσεις, το ΥΠΕΧΩΔΕ ανακοινώνει καθημερινά στο διαδίκτυο και στον τύπο της ημερήσιες τιμές των ρύπων. Το Μάιο του 2008 τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση το πρώτο σχέδιο δράσης για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (ΥΠΕΧΩΔΕ 2008). Το σχέδιο αυτό προτείνει γενικά μέτρα που στον τομέα των μεταφορών εστιάζονται στη φορολόγηση και στον κυκλοφοριακό περιορισμό των οχημάτων που εκπέμπουν περισσότερους ρύπους. Ένα

προτεινόμενο μέτρο για παράδειγμα είναι η σύνδεση των τελών κυκλοφορίας με τις εκπομπές ρύπων του οχήματος ή η δημιουργία “πράσινου δακτυλίου”, στον οποίο δε θα επιτρέπεται να κινούνται ελεύθερα τα οχήματα που έχουν χαμηλές εκπομπές, ενώ τα υπόλοιπα θα έχουν το γνωστό περιορισμό των μονών ζυγών.

5.7.2 Θεσμικό πλαίσιο για τα αέρια του θερμοκηπίου

Στον τομέα της ατμόσφαιρας από το 1992 έχει υπογραφεί η **Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τις Κλιματικές Αλλαγές**. Στο άρθρο 4 της Σύμβασης υποχρεούται η χώρα μας κατ’ αρχήν να εφαρμόσει μια εθνική πολιτική για τη μείωση των αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Πρέπει να ενημερώνει τα Ηνωμένα Έθνη για τα σχετικά μέτρα, καθώς και να μετράει το φαινόμενο, να συνεργάζεται με τις υπόλοιπες χώρες για την ενίσχυση της εκπαίδευσης και της ευαισθητοποίησης του κοινού σε θέματα κλιματικών αλλαγών και να ενθαρρύνει τη συμμετοχή του κοινού σ’ αυτήν τη διαδικασία, συμπεριλαμβανομένων και των μη κυβερνητικών οργανώσεων. Στο Άρθρο 6 περιγράφονται αναλυτικότερα οι υποχρεώσεις εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης του κοινού: Σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο πρέπει να αναπτύξουμε και να εφαρμόσουμε προγράμματα με αυτό το στόχο (εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση του κοινού), να εξασφαλίσουμε ελεύθερη πρόσβαση σε σχετικές πληροφορίες, να επιτρέψουμε στο κοινό να συμμετέχει στην κατάρτιση των απαραίτητων ενεργειών εναντίων του φαινομένου και να εκπαιδεύσουμε το τεχνικό, επιστημονικό και διοικητικό προσωπικό (United Nations 1992).

Το 1998 το **Πρωτόκολλο του Κιότο**, πάλι του ΟΗΕ, επαναλαμβάνει τις υποχρεώσεις των χωρών στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης για αποτελεσματική ενεργειακή πολιτική που μειώνει τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου, ιδιαίτερα δε στον τομέα των μεταφορών (Άρθρο2). Αυτή τη φορά τίθενται ορισμένα κατώφλια για την πρόοδο που πρέπει να έχει επιτελέσει η κάθε χώρα με βάση αναφοράς τις τις εκπομπές που έκανε το 1990 και με στόχο τα έτη 2008 έως 2012 (United Nations 1998). Η Ελλάδα σύμφωνα με την απόφαση 2002/358/EK για την έγκριση εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης του πρωτοκόλλου του Κιότο μπορεί να αυξήσει τις εκπομπές της το 2008- 2012 κατά 25 % σε σχέση με το 1990 εξαιτίας της μικρής προς το παρόν βιομηχανικής δραστηριότητάς της. Ήδη μέχρι το 2002 είχε αυξήσει τις εκπομπές της κατά 21.1 %, ενώ το 2004 είχε ήδη ξεπεράσει το όριο αυτό (ΥΠΕΧΩΔΕ 2004α: 5, 21). Στο Άρθρο 5 του Πρωτοκόλλου επιβάλλεται η κάθε χώρα να έχει ένα σύστημα προσδιορισμού των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου. Στο Άρθρο 10 οι χώρες υποχρεώνονται να εκπονούν, να εφαρμόζουν, να δημοσιεύουν και να αναθεωρούν εθνικά και αν είναι δυνατό περιφερειακά προγράμματα που περιλαμβάνουν μέτρα, ώστε να αντιμετωπιστεί το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Στα προγράμματα αυτά συμπεριλαμβάνεται και ο τομέας των μεταφορών. Επαναλαμβάνεται η Σύμβαση για τις Κλιματικές Αλλαγές, για την ανάγκη ευαισθητοποίησης του κοινού και της ελεύθερης πρόσβασής του σε σχετικές πληροφορίες (United Nations 1998).

Το **Εθνικό Πρόγραμμα για τη μείωση των εκπομπών αερίων φαινομένου θερμοκηπίου** εγκρίθηκε με την πράξη 5 της 27.2.2003 του Υπουργικού Συμβουλίου (ΦΕΚ 58/Α/5.3.2003). Στον τομέα των επιβατικών μεταφορών προβλέπονται χωρίς τη λήψη μέτρων (σενάριο αναμενόμενης εξέλιξης) τα εξής: αύξηση της ενεργειακής

ζήτησης για μεταφορές της τάξης του 1.9 % ετησίως με αποτέλεσμα ο τομέας των μεταφορών το 2020 να ευθύνεται για το 43 % των εκπομπών CH₄ και 24.1 % του CO₂ (αέρια του θερμοκηπίου). Συνολικά οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου σύμφωνα με το σενάριο μη λήψης μέτρων θα αυξηθούν σε σχέση με το έτος βάσης κατά 35.8 % το 2010 και κατά 56.4 % το 2020. Προβλέπονται τριών ειδών μέτρα για τον περιορισμό της επίπτωσης των μεταφορών στο φαινόμενο: σε αυτά που αφορούν την συντήρηση των οχημάτων, σε αυτά που αφορούν τη διαχείριση του συστήματος μεταφορών και σε αυτά που αφορούν τη χρήση νέων καυσίμων. Όσον αφορά τα δεύτερα μέτρα προτείνονται: χρήση λεωφορείων φυσικού αερίου, βελτιώσεις στη φωτεινή σηματοδότηση, αύξηση του μεριδίου των μέσων μαζικής μεταφοράς κατά 6 % στα αστικά κέντρα. Η θέσπιση αντικινήτρων χρήσης ΙΧ δεν συμπεριλήφθηκε στο Εθνικό Πρόγραμμα, αφού «για το χρονικό ορίζοντα του έτους 2010 θεωρήθηκε ότι τέτοιου είδους παρεμβάσεις θα προωθηθούν μόνο σε πιλοτική κλίμακα.» Σημειώνεται ότι το όφελος από την εφαρμογή του εθνικού προγράμματος χάρη στη μείωση των επεισοδίων θνησιμότητας /νοσηρότητας εκτιμάται στα 802 εκατομμύρια \$ ετησίως.

5.7.3 Θεσμικό πλαίσιο για το θόρυβο

Στον τομέα του θορύβου η Ελλάδα έχει προσαρμόσει τη νομοθεσία της στην **Οδηγία 2002/49/ΕΚ** (ΕΕ αριθ. L. 189 της 18.7.2002) με την **ΚΥΑ 13586/724/28.3.2006** (ΦΕΚ 384/Β/28.3.2006). Μέχρι τις 30 Ιουνίου 2007 έπρεπε να έχουν εγκριθεί **στρατηγικοί χάρτες θορύβου** (χαρτογράφηση θορύβου – αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης) για όλα τα πολεοδομικά συγκροτήματα άνω των 250 000 κατοίκων, καθώς και για όλους τους μεγάλους σιδηροδρομικούς άξονες, στους οποίους διακινούνται άνω των 60 000 συρμών ετησίως, καθώς και για όλους τους μεγάλους οδικούς άξονες, στους οποίους κινούνται άνω των 6 000 000 οχημάτων ετησίως (Άρθρο 7)³³. Τίποτα από αυτά δεν έχει δημοσιοποιηθεί στο ΥΠΕΧΩΔΕ. Αντίθετα οι μελέτες που απαιτούνται βρίσκονται ακόμα στο στάδιο της ανάθεσης (Τα Νέα, 13.12.2008). Τέλος μέχρι τις 18 Ιουλίου 2008 έπρεπε να έχουν εκπονηθεί **σχέδια δράσης** για τη διαχείριση των προβλημάτων και των επιδράσεων του θορύβου εκεί που εντοπίζονται τα σημαντικότερα προβλήματα. Στην οδηγία αναφέρεται: «*Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να ακούγεται η γνώμη του κοινού σχετικά με προτάσεις για σχέδια δράσης, να του δίνεται εγκαίρως και ουσιαστικά η ευκαιρία να συμμετέχει στην προετοιμασία και την αναθεώρηση των σχεδίων δράσης, να λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα της συμμετοχής αυτής και να ενημερώνεται το κοινό για τις λαμβανόμενες αποφάσεις. Πρέπει να προβλέπονται λογικά χρονοδιαγράμματα, που να αφήνουν αρκετό χρόνο για κάθε στάδιο συμμετοχής του κοινού.*» Πράγματι η ελληνική νομοθεσία προβλέπει **πριν την έγκριση των σχεδίων δράσης δημοσιεύσει** τους στην ιστοσελίδα του ΥΠΕΧΩΔΕ και περιλήψεών τους σε τρεις ημερήσιες εφημερίδες και πρόσκληση του κοινού για υποβολή παρατηρήσεων «*σε εύλογο χρόνο*». Οι απόψεις του κοινού διαβιβάζονται στην Τεχνική Διευρυτική Ομάδα Εργασίας (ΤΔΟΕ), που είναι υπεύθυνη για τη σύνταξη των σχεδίων δράσης σε όλο τον ελληνικό χώρο και αποτελείται από δημόσιους υπαλλήλους μηχανικούς. Η ΤΔΟΕ πρέπει να τις συνεκτιμήσει και να τις λάβει υπ' όψη της στην τελική πρόταση που θα καταθέσει προς έγκριση. Τα εγκεκριμένα σχέδια δράσης δημοσιεύονται στη συνέχεια στην

³³ Για παράδειγμα στην Αττική Οδό κινούνταν καθημερινά 270 000 οχήματα κατά μέσο όρο το 2006 (www.aodos.gr), δηλαδή 98 580 000 οχήματα ετησίως, ενώ στο σιδηροδρομικό άξονα που υπάρχει στη νησίδα της κινούνται καθημερινά 252 συρμοί με κατεύθυνση το αεροδρόμιο, δηλαδή ετησίως 91 980 συρμοί.

ιστοσελίδα του ΥΠΕΧΩΔΕ και σε τρεις ημερήσιες εφημερίδες (ανακοίνωση έγκρισης). Μέχρι τις 18 Ιουλίου 2005 η Ελλάδα θα έπρεπε να έχει θεσπίσει οριακές τιμές για το θόρυβο, ανάλογα με την πηγή του (Άρθρο 5 ευρωπαϊκής οδηγίας), ώστε να γίνεται σύγκριση των μετρούμενων δεικτών με κάποιο αποδεκτό όριο. Δεν προβλέπεται ωστόσο κάτι τέτοιο μέχρι σήμερα στην ελληνική νομοθεσία.

5.8 Σύνοψη

Η συμμετοχή του κοινού για αποφάσεις κυκλοφοριακού σχεδιασμού, από χωροταξικό έως τοπικό επίπεδο, όπως παρουσιάζεται παραπάνω συνοψίζεται στον ακόλουθο πίνακα 5.1.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ (Σχέδια Δράσης)	Ρύποι και Αέρια Θερμοκηπίου	Δεν προβλέπονται διαδικασίες συμμετοχής του κοινού παρά μόνο δημοσίευσης.
	Θόρυβος	Δημοσίευση στον τύπο και στην ιστοσελίδα του ΥΠΕΧΩΔΕ, υποβολή παρατηρήσεων από το κοινό, οι οποίες λαμβάνονται υπ' όψη.
ΧΩΡΟ- ΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	Γενικό Πλαίσιο	Δεν προβλέπονται διαδικασίες συμμετοχής του κοινού.
	Περιφερειακό Πλαίσιο	Συμμετοχή του ενδιαφερόμενου κοινού στο πλαίσιο της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης, δηλαδή δημοσίευση στον τύπο της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, δυνατότητα υποβολής σχολίων εντός 30 ημερών στην αρχή σχεδιασμού. Προαιρετικά προβλέπονται χρήση ηλεκτρονικών μέσων, δημόσιες ακροάσεις, συνεντεύξεις, ανοικτές συζητήσεις, διάλογος μέσω διαδικτύου. Αποτελέσματα συμμετοχής κοινού λαμβάνονται υπ' όψη. Στην τελική απόφαση των διαδικασιών συμμετοχής του κοινού επεξηγούνται οι διαφοροποιήσεις που επιβλήθηκαν στο σχέδιο από την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης, δίδονται παράλληλα στοιχεία για τη συμμετοχή του κοινού.

Π Ο Λ Ε Ο Δ Ο Μ Ι Κ Ο Σ Σ Χ Ε Δ Ι Α Σ Μ Ο Σ	Ρυθμιστικό Σχέδιο	Όπως παραπάνω (Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση).
	Γενικό Πολοδομικό Σχέδιο	Το κοινό ενημερώνεται και συμμετέχει στη σύνταξη του Γενικού Πολοδομικού Σχεδίου με κάθε πρόσφορο τρόπο, όπως π.χ. με ανοικτές συγκεντρώσεις ή με ενημέρωση από τον τύπο. Γίνεται ρητή μνεία για τις διαδικασίες αυτές στην απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου. Στο πλαίσιο της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης, ότι και παραπάνω.
	Πολοδομικές Μελέτες (ΠΜ)	Η Μελέτη αναρτάται στο Δημοτικό Κατάστημα (15 ημέρες) και δημοσιεύεται στον τύπο. Δικαίωμα υποβολής ενστάσεων.
	Εντοπισμένη Τροποποίηση Σχεδίου Πόλης	Αποστέλλεται προσωπικό ειδοποιητήριο με δικαστικό λειτουργό. Επιβεβαιώνεται υπεύθυνα από το δήμο η πρόσκληση των ενδιαφερομένων. Η πρόταση αναρτάται στο δημοτικό κατάστημα (15 ημέρες).
	ΠΜ Ανάπλασης ΣΟΑΠ	Δημοσιοποίηση της πρότασης με κάθε πρόσφορο τρόπο, όπως με ανοικτές συγκεντρώσεις ή με ανακοινώσεις από τον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο. Για ριζική ανακατασκευή περιοχών της πόλης απαιτείται η παρουσίαση συστηματικών στοιχείων για τις απόψεις των οικιστών και των συλλόγων τους. Σε μερικές περιπτώσεις απαιτείται πλειοψηφία αποδοχής του σχεδίου των ιδιοκτητών της περιοχής. Η τελική μελέτη αναρτάται στο Δημοτικό Κατάστημα (15-30 ημέρες) και δημοσιεύεται στον τύπο σχετική πρόσκληση ενημέρωσης. Δικαίωμα υποβολής ενστάσεων. Επιπλέον για ΣΟΑΠ Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση, δηλαδή ότι και για το Περιφερειακό Πλαίσιο.
	Πράξη Εφαρμογής	Δημοσίευση στον τύπο και ανάρτηση στο Δημοτικό Κατάστημα (15 ημέρες). Απαιτείται από τους μελετητές να συγκεντρώνουν τις ενστάσεις, να τις ομαδοποιούν και τις λαμβάνουν υπ' όψη.
	Ιδιωτική Πολυεοδόμηση (ΠΕΡΠΟ)	Απαιτείται Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση, δηλαδή ισχύει για τη συμμετοχή του κοινού, ότι και παραπάνω για το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού.
	Ενεργός Πολοδομία	Δεν προβλέπονται διαδικασίες συμμετοχής του κοινού.
ΕΡΓΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΜΕΓΑΛΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ, ΜΕΣΑ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ)	Αστικός Αναδασμός	Οι ιδιοκτήτες συστήνουν οικοδομικό συνεταιρισμό.
	Τεχνικές Μελέτες	Δεν προβλέπονται διαδικασίες συμμετοχής του κοινού.
	Προμελέτη Περιβαλλο- ντικών Επιπτώσεων	Δεν προβλέπονται διαδικασίες συμμετοχής του κοινού παρά μόνο ενημέρωσής του.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙ- ΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	Μελέτη Περιβαλλο- ντικών Επιπτώσεων	Πριν την έγκρισή της ενημερώνεται το κοινό από ανάρτηση στην νομαρχιακή αυτοδιοίκηση και από δημοσίευση στον τύπο, δικαίωμα υποβολής γραπτών απόψεων, ενημέρωση του κοινού και για την έγκρισή της. Επιπλέον η νομαρχία ζητάει τη γνώμη του Δήμου. Δικαίωμα διοικητικής και δικαστικής προσφυγής αν δεν έχει τηρηθεί η διαδικασία ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού.
	Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις (Πεζοδρομήσεις, Μονοδρομήσεις)	Δεν προβλέπονται διαδικασίες συμμετοχής του κοινού. Αν οι ρυθμίσεις γίνονται με αποφάσεις του δημοτικού συμβουλίου, απαιτείται πριν την έγκρισή τους διαβούλευση με τους κατοίκους. Μετά την έγκρισή τους ευρεία δημοσίευση.
	Σχεδιασμός Λεωφορειακών Γραμμών. Ειδικές Λωρίδες	Δεν προβλέπονται διαδικασίες συμμετοχής του κοινού.

5.9 Παγκόσμιοι στόχοι γύρω από τη συμμετοχή του κοινού

5.9.1 Διεθνείς συμφωνίες προς τη βιώσιμη ανάπτυξη

Το θεσμικό πλαίσιο της Ελλάδας αξιολογείται στην παράγραφο αυτή σε σχέση με τους παγκόσμιους στόχους γύρω από τη συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό του χώρου. Οι παγκόσμιοι στόχοι για το περιβάλλον και τη συμμετοχή του κοινού στις σχετικές αποφάσεις έχουν αποφασιστεί σε πλήθος διασκέψεων στις οποίες υιοθετήθηκαν κείμενα, τα οποία πάντως αποτελούν διακηρύξεις αρχών χωρίς δεσμευτική ισχύ (Χατζοπούλου, Γερασίμου & Ντούγια 2006: 392)

Η σημαντικότερη χρονιά για τη διεθνή περιβαλλοντική νομοθεσία είναι το **1992**, αφού πραγματοποιείται η **Παγκόσμια Συνδιάσκεψη για το Περιβάλλον στο Ρίο της Βραζιλίας** ύστερα από 20 χρόνια από τη Συνδιάσκεψη του 1972 στη Στοκχόλμη. Εκεί πάνω από 178 κυβερνήσεις υπογράφουν μεταξύ άλλων την Ατζέντα 21, τη Διακήρυξη του Ρίο (Rio Declaration on Environment and Development). Την ίδια χρονιά υπογράφεται και η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τις Κλιματικές Αλλαγές (UNFCCC – United Nations Framework Convention on Climate Change). Σε όλες τις παραπάνω διακηρύξεις συνδέεται άμεσα η συμμετοχή του κοινού με την περιβαλλοντική πολιτική.

Η **Διακήρυξη του Ρίο** τονίζει (Αρχή 3) ότι *«η ανάπτυξη πρέπει να πραγματοποιείται με τέτοιο τρόπο, ώστε ισότιμα να αντιμετωπίζει τις αναπτυξιακές και περιβαλλοντικές ανάγκες των σημερινών και των μελλοντικών γενεών»* δίνοντας ένα νομικό ορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης. Η αποτελεσματική πραγματοποίηση του στόχου αυτού συνδέεται άμεσα με τη **συμμετοχή του κοινού**. Η Αρχή 10 αναφέρει: *«Τα περιβαλλοντικά ζητήματα αντιμετωπίζονται καλύτερα με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων πολιτών στο κατάλληλο επίπεδο. Σε εθνικό επίπεδο, κάθε πρόσωπο πρέπει να έχει κατάλληλη πρόσβαση σε πληροφορίες που αφορούν το περιβάλλον τις οποίες κατέχουν οι δημόσιες αρχές, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών για επικίνδυνα υλικά και δραστηριότητες στις κοινότητές του, καθώς και την ευκαιρία να συμμετέχει σε διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Τα κράτη πρέπει να ενισχύουν και να ενθαρρύνουν την ευαισθητοποίηση του κοινού και τη συμμετοχή του διαθέτοντας ευρέως τις πληροφορίες.»* (UNEP 2003b).

Η **Ατζέντα 21** είναι ένα πρόγραμμα δράσης για την πραγματοποίηση των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης σε διεθνές και σε τοπικό επίπεδο μέσω μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης. Αποτελεί για τη χώρα μας έννομο πλαίσιο δράσης (Χατζοπούλου 2000: 70). Στο Κεφάλαιο 7 “Προωθώντας την Ανάπτυξη Βιώσιμων Οικισμών” αναφέρεται ότι όλες οι πόλεις, ιδιαίτερα αυτές που αποκλίνουν σημαντικά από τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης, θα πρέπει σε συνδυασμό με εθνικές νομοθεσίες να αναπτύξουν προγράμματα, ώστε να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα και να οδηγήσουν την ανάπτυξη σε βιώσιμες οδούς.

- Η **συμμετοχή του κοινού** είναι μέρος της πολιτικής για την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης των οικισμών
«Οι πόλεις πρέπει:

α) να θεσμοθετήσουν μία συμμετοχική προσέγγιση για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη, βασισμένη σε ένα συνεχή διάλογο όλων των εμπλεκομένων (δημόσιος, ιδιωτικός τομέας και κοινότητες), ιδιαίτερα γυναικών και ιθαγενών³⁴.

β) πρέπει να ενισχυθούν οι κοινωνικές ομάδες, οι μη κυβερνητικές οργανώσεις και ιδιώτες, ώστε να συμμετέχουν στην επίβλεψη και ευθύνη της διαχείρισης του άμεσου περιβάλλοντός τους μέσω συμμετοχικών εργαλείων, τεχνικών και προσεγγίσεων ενσωματωμένων στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής προστασίας (§7.20).

Στο Κεφάλαιο 36 “Ενισχύοντας την Εκπαίδευση, την Ευαισθητοποίηση του Κοινού και την Επιμόρφωση” αναφέρεται ότι τα κράτη πρέπει σε συνεργασία με μη κυβερνητικές οργανώσεις και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης να ενθαρρύνουν τη δημόσια συμμετοχή σε συζητήσεις περιβαλλοντικών πολιτικών και εκτιμήσεων. Να εγκαταστήσουν αποτελεσματική επικοινωνία με το κοινό με τη χρήση σύγχρονων μεθόδων (τηλεόραση, πολυμέσα), με άμεση συμμετοχή ενδιαφερομένων ή και συνδυασμό παραδοσιακών τρόπων με σύγχρονους (§36.10) (United Nations 2003a).

- Το κύριο βάρος της ενεργοποίησης του κοινού προτείνεται να αναλάβει η **τοπική αυτοδιοίκηση**, η οποία θα δράσει με βάση το **διαβουλευτικό μοντέλο λήψης αποφάσεων** (βλ. κεφάλαιο 3).

Στο Κεφάλαιο 28 “Πρωτοβουλίες Τοπικών Αυτοδιοικήσεων σε Ενίσχυση της Ατζέντας 21” τονίζεται πως οι τοπικές αυτοδιοικήσεις «ως το επίπεδο διοίκησης πιο κοντά στους πολίτες παίζουν ζωτικό ρόλο στην εκπαίδευση, κινητοποίηση και ανταπόκριση στο κοινό, ώστε να προωθήσουν τη βιώσιμη ανάπτυξη.» (§28.1) Οι πόλεις πρέπει:

α) να βελτιώσουν το αστικό περιβάλλον ενισχύοντας την κοινωνική οργάνωση και την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση μέσω της συμμετοχής τοπικών κοινοτήτων στην οριοθέτηση των δημοσίων αναγκών.

β) να ισχυροποιήσουν τις τοπικές διοικήσεις, ώστε να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά το μεγάλο εύρος περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών προκλήσεων εξαιτίας της ραγδαίας αστικοποίησης μέσω ολοκληρωμένων προσεγγίσεων στο σχεδιασμό, που αναγνωρίζουν τις τοπικές ανάγκες κάθε πόλης και βασίζονται σε περιβαλλοντικά φιλικές πρακτικές σχεδιασμού (§ 7.20)

Καθορίστηκαν οι εξής στόχοι: «Μέχρι το 1996 οι περισσότερες τοπικές αυτοδιοικήσεις κάθε χώρας πρέπει να έχουν έρθει σε διάλογο με τους πολίτες τους και να έχουν επιτύχει συναίνεση γύρω από μία **Τοπική Ατζέντα 21 (Local Agenda 21)** για την κοινότητα.» (§28.2) «Μέσω του διαλόγου και της συναίνεσης, οι τοπικές αυτοδιοικήσεις θα μπορούσαν να μάθουν από τους πολίτες και από τοπικές, πολιτικές, κοινωνικές, επαγγελματικές και βιομηχανικές οργανώσεις και να αποκτήσουν τις πληροφορίες που χρειάζονται, ώστε να χαράξουν τις βέλτιστες στρατηγικές. Η διαδικασία του διαλόγου θα αύξανε την ευαισθητοποίηση των νοικοκυριών για θέματα βιώσιμης ανάπτυξης (§28.3)

Υιοθετείται λοιπόν ένας νέος θεσμός η Τοπική Ατζέντα 21 (LA 21) στην οποία οι αποφάσεις λαμβάνονται με το διαβουλευτικό μοντέλο του Habermas (με κοινωνική συμμετοχή και συναίνεση) και όχι με την αρχή της πλειοψηφίας. Επιδιώκεται με αυτόν τον τρόπο να εγκαθιδρυθεί στις πόλεις μία συνεχής διαδικασία αξιολόγησης επιχειρημάτων και συμφερόντων με στόχο ένα συναινετικό κοινό όραμα που θα έχει επιτευχθεί με αμοιβαίο συμβιβασμό (Αθανασοπούλου 1998: 7).

- Η **βιώσιμη κινητικότητα** αποτελεί σαφή στόχο της Ατζέντας 21.

³⁴Η αναφορά αυτή ισχύει κυρίως για τις χώρες, στους οποίους οι ιθαγενείς δε συμμετέχουν στη λήψη των αποφάσεων (π.χ. οι Αβορίγινες στην Αυστραλία) και όχι για την Ελλάδα.

Ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται για την κατανάλωση του 30 % της παραγόμενης ενέργειας (§7.48). Γι' αυτό το λόγο προτείνεται η σύνδεση του σχεδιασμού χρήσεων γης- μεταφορών, ώστε να ενθαρρυνθούν πρότυπα ανάπτυξης που μειώνουν τη ζήτηση μεταφορών, να ενθαρρυνθούν οικολογικά μέσα μετακίνησης μέσω της δημιουργίας ασφαλών ποδηλατοδρόμων και πεζόδρομων σε αστικά και περιαστικά κέντρα και να κατασκευαστούν βαριά συστήματα μέσων μαζικής μεταφοράς (§7.52).

- Επιδιώκεται η προστασία του περιβάλλοντος να αποτελέσει κύριο άξονα του σχεδιασμού των πόλεων. Προς την κατεύθυνση αυτή προτείνεται ένα **ενιαίο σχέδιο** που θα αντιμετωπίζει **κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά ζητήματα** ολοκληρωμένα και θα συνδυάζεται με συμμετοχή του κοινού (§8.2).

Παράλληλα προτείνεται η δημιουργία θεσμικών εργαλείων εισαγωγής του περιβαλλοντικού θέματος σε όλα τα επίπεδα των αποφάσεων και μηχανισμοί ενίσχυσης της συμμετοχής του κοινού και των κοινωνικών ομάδων (§8.3).

Τέλος το 2002 υπογράφεται στη **Διάσκεψη του Γιοχάνεσμπουργκ** (που είναι γνωστή ως Ρίο+10) η “Διακήρυξη του Γιοχάνεσμπουργκ” (Johannesburg Declaration) και το “Σχέδιο Εφαρμογής του Γιοχάνεσμπουργκ” (Johannesburg Plan of Implementation). Η Διακήρυξη δεν προσέθεσε κάτι στον τομέα της συμμετοχής του κοινού και των μεταφορών. Αντίθετα επιβεβαίωσε την προσήλωση των κρατών στις αρχές της Ατζέντας 21 (United Nations 2003b). Το ίδιο ισχύει και για το Σχέδιο Εφαρμογής. Η μόνη συμπλήρωση είναι η αναφορά για την ανάγκη περιορισμού της αστικής διάχυσης και προώθησης των συνδυασμένων μετακινήσεων (§21) (United Nations 2003c).

Οι Διασκέψεις αυτές και ιδιαίτερα η Ατζέντα 21 δίνουν το ολοκληρωμένο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης. Με βάση το ολοκληρωμένο αυτό πλαίσιο ο ΟΗΕ έχει προχωρήσει θεματικά προς τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η Ευρώπη είναι παγκοσμίως πρωτοπόρος στην Τοπική Ατζέντα 21 (LA 21) με περισσότερους από 5.000 δήμους που έχουν δεσμευθεί να συμμετέχουν στη διαδικασία αυτή. Η πληροφόρηση που έρχεται από το ερευνητικό έργο της (LASALA) για την Αυτοαξιολόγηση των Τοπικών Αρχών, στην οποία συμμετέχουν περισσότερες από 250 τοπικές αρχές από όλη την Ευρώπη, είναι ότι η διαδικασία LA 21 αποδείχθηκε εξαιρετικά αποτελεσματική στην αλλαγή συμπεριφοράς, την κατανόηση και την πρακτική σε τοπικό επίπεδο, καθώς και στην καλύτερη εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας. Λίγα μόνον κράτη μέλη έχουν εκδώσει νομοθεσία με αντικείμενο την προσέγγιση LA 21 για να υπερνικήσουν κάποιες ελλείψεις και να κατευθύνουν την υιοθέτηση στρατηγικών διαχείρισης του αστικού περιβάλλοντος (παραδείγματα είναι η Δανία και το Ηνωμένο Βασίλειο) (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2004: 9).

5.9.2 Συμφωνίες στον τομέα της αστικής ανάπτυξης

Η ραγδαία αστικοποίηση και τα περιβαλλοντικά προβλήματα που σχετίζονταν με αυτή οδήγησε ήδη από το 1978 στο Βανκούβερ στην ίδρυση του τμήματος του ΟΗΕ για τους οικισμούς (UN-Habitat). Η αυξανόμενη σημασία των οικισμών οδήγησε το 1996 στην **Κωνσταντινούπολη** στη **Διεθνή Διάσκεψη για τους Οικισμούς** (“City Summit” ή Habitat II). Το κείμενο που συμφωνήθηκε εκεί, η **Habitat Agenda**, δίνει

μία ολοκληρωμένη οπτική για την πόλη και επεκτείνει τις αρχές του Κεφαλαίου 7 της Ατζέντας 21, αφού επιβεβαιώνει ότι οι ανθρωπίνοι οικισμοί πρέπει να σχεδιάζονται με τις αρχές της Ατζέντας και της Διακήρυξης του Ρίο (§29).

- Δίδεται ιδιαίτερη έμφαση στη σημασία της **ενεργοποίησης των πολιτών**, ώστε να εξασφαλιστεί ένα βιώσιμο μέλλον για τις πόλεις.

Αναφέρεται: «Κατά τη διάρκεια της ιστορίας, η αστικοποίηση έχει συσχετιστεί με οικονομική και κοινωνική πρόοδο, την προαγωγή της γνώσης και της εκπαίδευσης, τη βελτίωση της γενικής κατάστασης της υγείας, μεγαλύτερη πρόσβαση σε κοινωνικές υπηρεσίες και πολιτιστική, πολιτική και θρησκευτική συμμετοχή. Η δημοκρατία έχει ενισχύσει αυτή την πρόσβαση και την ουσιαστική συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων και των ιδιωτικών και δημοσίων συμπράξεων σε έναν αποκεντρωμένο, συμμετοχικό σχεδιασμό και διαχείριση, που είναι σημαντικά στοιχεία για ένα επιτυχημένο μέλλον της πόλης. (§7) Ειδική προσοχή πρέπει να δοθεί σε συμμετοχικές διαδικασίες που έχουν να κάνουν με τη διαμόρφωση των πόλεων και των γειτονιών, ώστε να εξασφαλιστούν βιώσιμες συνθήκες για τα παιδιά και τη νεολαία και να αξιοποιηθεί η οπτική τους, η δημιουργικότητά τους και η έμπνευσή τους για το περιβάλλον.» (§13) Το ίδιο τονίζεται και για τους ιθαγενείς (§14), για τις γυναίκες (§15), για τους ανάπηρους (§16) και τους ηλικιωμένους (§17) και άλλες μη προνομιούχες κοινωνικές ομάδες, όπως οι φτωχοί (§18). Παρακάτω αναφέρεται: «Λαμβάνοντας υπ' όψη το μέγεθος των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι οικισμοί, η κοινωνία πρέπει να αξιολογήσει και να αξιοποιήσει τη σοφία, τη γνώση και τις ικανότητες κάθε ατόμου. Η βιώσιμη ανάπτυξη των οικισμών απαιτεί τη συνεργασία και τη συνεισφορά όλων των ενδιαφερομένων» (§100)

Μεταξύ των στόχων και των αρχών στο κείμενο περιλαμβάνονται και τα εξής: «Οι ανθρωπίνοι οικισμοί εξασφαλίζουν την ισότητα, όταν όλοι οι άνθρωποι [...] έχουν ίσες ευκαιρίες για συμμετοχή στις δημόσιες αποφάσεις» (§27). «Η ανάγκη για κοινωνικότητα και οι στόχοι για πιο βιώσιμες γειτονιές και οικισμούς πρέπει να καθοδηγούν τη διαδικασία του σχεδιασμού, της διαχείρισης και της συντήρησης τους.» (§30) «Βιώσιμοι οικισμοί είναι αυτοί, οι οποίοι – μεταξύ άλλων – δίνουν την αίσθηση του πολίτη και της ταυτότητας, της συνεργασίας και του διαλόγου για το κοινό καλό και ένα πνεύμα εθελοντισμού και πολιτικής ενεργοποίησης, όπου όλοι οι άνθρωποι ενθαρρύνονται, ώστε να έχουν ίσες ευκαιρίες να συμμετέχουν στη διαδικασία αποφάσεων και στην ανάπτυξη.» (§32) «Δεσμευόμαστε στο στόχο[...] να θεσμοθετήσουμε μια συμμετοχική προσέγγιση στην ανάπτυξη και διαχείριση βιώσιμων οικισμών βασισμένη σε ένα συνεχή διάλογο μεταξύ όλων όσων εμπλέκονται στον αστικό σχεδιασμό (δημόσιος τομέας, ιδιωτικός τομέας, κοινότητες), ιδιαίτερα γυναίκες, άτομα με ειδικές ανάγκες και ιθαγενείς συμπεριλαμβανομένων του ενδιαφέροντος παιδιών και νεολαίας. Να δώσουμε ικανότητες και εκπαίδευση στο σχεδιασμό, τη διαχείριση και την ανάπτυξη οικισμών σε εθνικό και τοπικό επίπεδο που περιλαμβάνει διδασκαλία, εκπαίδευση και θεσμικά μέτρα, ιδιαίτερα για γυναίκες και άτομα με ειδικές ανάγκες» (§45).

Προς την κατεύθυνση της ευρείας συμμετοχής τα θεσμικά μέτρα προτείνεται να εστιαστούν μεταξύ άλλων (§182):

- στην προστασία του ανθρωπίνου δικαιώματος της έκφρασης άποψης, ανεμπόδιστης αναζήτησης και ανταλλαγής ιδεών και πληροφοριών·
- στην ίδρυση τακτικών και μαζικών διαδικασιών διαβούλευσης, ώστε να εμπλέκεται το κοινό στις αποφάσεις, να αναδεικνύονται οι συγκρουόμενες

ανάγκες της κοινωνίας και να δοθεί η δίνεται σε ιδιώτες, οικογένειες, κοινότητες, και πολίτες να συνδιαμορφώνουν τοπικές ανάγκες και προτεραιότητες.

- Τονίζεται η ανάγκη διοικητικής μεταρρύθμισης με βασικό στόχο την **ενίσχυση της τοπικής αυτοδιοίκησης**.

Το επίπεδο του Δήμου, είναι το επίπεδο διοίκησης πιο κοντά στους πολίτες και επομένως μπορεί να είναι ένας αποτελεσματικός συντελεστής στη βιώσιμη ανάπτυξη οικισμών. Οι Δήμοι «παίζουν ζωτικό ρόλο στο να εκπαιδεύσουν και να κινητοποιούν τους πολίτες και στο να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του κοινού για την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης». Θα πρέπει λοιπόν να θεσμοθετήσουν τοπικά περιβαλλοντικά προγράμματα και να βοηθήσουν στην εφαρμογή εθνικών ή περιφερειακών περιβαλλοντικών πολιτικών (§102). Προς τις παραπάνω κατευθύνσεις επαναλαμβάνεται η σημασία του πλαισίου της **Τοπικής Ατζέντας 21** (§103).

«Οικονομικά ανοδιικοί, κοινωνικά ζωντανοί και περιβαλλοντικά υγιείς οικισμοί, σε συνθήκες συνεχούς και ραγδαίας αστικοποίησης, όλο και περισσότερο θα εξαρτώνται από ικανότητα της διοίκησης όλων των επιπέδων να ενσωματώσει τις προτεραιότητες των κοινοτήτων, να ενθαρρύνει και να καθοδηγεί την τοπική ανάπτυξη και να σφυρηλατεί συνεργασίες μεταξύ ιδιωτικού, δημόσιου, εθελοντικού και κοινωνικού τομέα. Αυτό μπορεί να επιτυγχάνεται μέσω της αποκέντρωσης αρμοδιοτήτων, αποφάσεων και πόρων [...] κινητοποιώντας μία στρατηγική και συμμετοχική διαδικασία αστικής διαχείρισης ριζωμένη σε ένα κοινό όραμα, εξασφαλίζοντας και προστατεύοντας παράλληλα τα ανθρώπινα δικαιώματα. Αυτή η διαδικασία της αποκέντρωσης και αστικής διαχείρισης θα έχει μεγάλες απαιτήσεις σε θεσμούς, ιδιαίτερα στις αναπτυσσόμενες χώρες...» (§177). Ο στόχος είναι να ισχυροποιηθούν όλοι οι ενδιαφερόμενοι, ιδιαιτέρως η τοπική αυτοδιοίκηση, ο ιδιωτικός τομέας, εμπορικές ενώσεις, μη κυβερνητικές και κοινωνικές οργανώσεις, ώστε να μπορούν να παίξουν έναν αποτελεσματικό ρόλο στο σχεδιασμό και τη διαχείριση οικισμών (§178).

Διαφάνεια και λογοδοσία είναι απαραίτητες, ώστε να προληφθεί η διαφθορά και να εξασφαλιστεί ότι οι πόροι χρησιμοποιούνται προς όφελος όλων των πολιτών (§179).

Στις μητροπολιτικές περιοχές των μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων προτείνεται να ενισχυθούν στρατηγικές που αντιμετωπίζουν τα προβλήματα τέτοιων περιοχών με ενιαίο και ολοκληρωμένο τρόπο και βασίζονται σε συμφωνημένες λύσεις. Πρέπει να ενισχυθεί η διοικητική αρμοδιότητα μητροπολιτικών φορέων να ρυθμίζουν θέματα περιβαλλοντικής διαχείρισης και κυκλοφορίας (§186). Τα θεσμικά αυτά μέτρα μπορεί να ενισχύει και η ραγδαία ανάπτυξη της κοινωνίας της πληροφορίας (§190).

- Δίδονται συγκεκριμένες κατευθύνσεις στον αστικό σχεδιασμό με στόχο την **προστασία του περιβάλλοντος**. Περιλαμβάνει καθιέρωση περιβαλλοντικών δεικτών, εφαρμογή της πολιτικής της βιώσιμης κινητικότητας, ενοποίηση του κυκλοφοριακού και του πολεοδομικού σχεδιασμού και ενεργοποίηση του κοινού.

Για την αξιολόγηση και παρακολούθηση των επιδόσεων των οικισμών σε σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος είναι απαραίτητο να υπάρχουν συγκεκριμένοι

δείκτες (§51). Η βιώσιμη κινητικότητα είναι μέρος της πολιτικής για την βιώσιμη αστική ανάπτυξη: «*Δεσμευόμαστε στο στόχο [...] να βελτιώσουμε την πρόσβαση σε δουλειά, υλικά και υπηρεσίες – μεταξύ άλλων – παρέχοντας ένα αποτελεσματικό, περιβαλλοντικά φιλικό, προσβάσιμο, πιο αθόρυβο και ενεργειακά αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών και να προωθήσουμε πρότυπα χωρικής ανάπτυξης και επικοινωνιακές πολιτικές που μειώνουν τη ζήτηση μεταφορών προωθώντας παράλληλα κατάλληλα μέτρα, ώστε ο ρυπαίνων να πληρώνει το κόστος της ρύπανσης.*» (§43). Ο στόχος της ενεργειακής εξοικονόμησης μπορεί να επιτευχθεί μεταξύ άλλων με πολιτικές τιμολόγησης, με μέσα μαζικής μεταφοράς και με ενεργοποίηση του κοινού (§145). Οι διοικήσεις, σε συνεργασία με τους φορείς, πρέπει να σχεδιάζουν τον αστικό και αγροτικό χώρο συμβατά με το στόχο της αποτελεσματικής χρήσης της ενέργειας και να δίνουν πραγματική προσοχή στη συμπεριφορά και την πρακτική των τελικών χρηστών. Παράλληλα να ενθαρρύνουν την έρευνα, την ανάπτυξη και τη χρήση μη μηχανικών τρόπων ή μικρής ενεργειακής κατανάλωσης συστημάτων μεταφορών (§146). Ο τομέας των μεταφορών επιτελεί σημαντικότερο κοινωνικό ρόλο, ιδιαίτερα τα συστήματα μαζικών μεταφορών, αφού εξυπηρετούν φτωχούς, γυναίκες, ανάπηρους και ηλικιωμένους (§147). Χρειάζεται να ενισχυθεί αυτός ο ρόλος των μεταφορών, μειώνοντας παράλληλα τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιδράσεις, όπως τα ατυχήματα, η κατανάλωση χώρου και η κατανάλωση ενέργειας (§147, §149). Για να επιτευχθούν βιώσιμες μεταφορές στους οικισμούς, οι διοικήσεις στο αρμόδιο επίπεδο, σε συνεργασία με όλους τους ενδιαφερομένους πρέπει στην πολιτική μεταφορών τους να δίνουν πραγματική προσοχή στις ανάγκες κινητικότητας κάθε κοινωνικής ομάδας, ιδιαίτερα αυτών που πλήττονται εξαιτίας ηλικίας, αναπηρίας, φτώχειας ή άλλων παραγόντων. Παράλληλα πρέπει να ενθαρρύνουν τις συνδυασμένες μετακινήσεις μέσω ειδικών πολιτικών τιμολόγησης ή πολεοδομικών μέτρων και να λαμβάνουν μέτρα περιορισμού της αλματώδους αύξησης ιδιωτικών μηχανοκίνητων τρόπων μετακίνησης μέσω τιμολόγησης, πολιτικής στάθμευσης, πολεοδομικής πολιτικής και μέσω παροχής εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, ιδιαίτερα προς συμφορημένες περιοχές. Τα συλλογικά μέσα μεταφοράς πρέπει να έχουν επαρκή μεταφορική ικανότητα και συχνότητα, ώστε να καλύπτουν τις βασικές ανάγκες και τους κύριους κυκλοφοριακούς φόρτους (§151).

Επίσης επαναλαμβάνεται η σημασία ενός πολεοδομικού σχεδιασμού που μειώνει τη ζήτηση μεταφορών, εξοικονομεί ενέργεια και προστατεύει ανοιχτούς χώρους και το αστικό πράσινο (§111, §147, §149, §151). Για την επίτευξη αυτού του στόχου απαιτείται να θεσμοθετηθεί ενιαίος σχεδιασμός μεταφορών και χρήσεων γης, δημιουργία μηχανισμού παρακολούθησης με δείκτες και συμμετοχικές διαδικασίες που θα ενθαρρύνουν ανοιχτό διάλογο ανάμεσα σε όλους τους ενδιαφερόμενους, συμπεριλαμβανομένων γυναικών, παιδιών, μειονοτήτων, νέων, ατόμων με ειδικές ανάγκες, ηλικιωμένων, φτωχών και ατόμων κοινωνικά αποκλεισμένων (§112).

Το **Εθνικό Σχέδιο Δράσης** αποτελεί το συμβόλαιο με το οποίο η χώρα μας έχει δεσμευθεί προς τη Διεθνή Κοινότητα για την προώθηση των στόχων της Habitat II. Μεταξύ άλλων η Ελλάδα δεσμεύεται για την εφαρμογή δημοκρατικών θεσμών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων με προώθηση της συμμετοχής των πολιτών στα κοινά. Ακόμη δεσμεύεται για την αξιοποίηση και ανάπτυξη του δυναμικού όλων των κοινωνικών, οικονομικών τομέων και την ενίσχυση του αυτόνομου ρόλου της τοπικής αυτοδιοίκησης, των διαφόρων μορφών εθελοντισμού, συνεταιριστικής και συλλογικής δράσης (ΥΠΕΧΩΔΕ 1999δ: 9). Επιπλέον οι δήμοι καλούνται να καθορίσουν πρότυπα χρήσεων γης που διευκολύνουν τις μεταφορές στοχεύοντας

στην εξοικονόμηση ενέργειας και στην αύξηση και προστασία ελεύθερων και πράσινων χώρων. Η βιώσιμη χρήση των ενεργειακών πόρων απαιτεί τη λήψη μέτρων για την ενίσχυση μέσων μαζικής μεταφοράς και τη μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου στην πόλη. Στόχος είναι ο συντονισμός πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών για την επίτευξη βιώσιμων μεταφορών στους ανθρώπινους οικισμούς. Μάλιστα προτείνονται και συγκεκριμένοι δείκτες, όπως ποσοστό των διαφόρων μέσων στις μετακινήσεις προς την εργασία, ο μέσος χρόνος μετακίνησης προς το χώρο εργασίας, δαπάνες για οδική υποδομή, κατανάλωση καυσίμων, ιδιοκτησία αυτοκινήτων και μερίδιο μεταφορών στον οικογενειακό προϋπολογισμό (ΥΠΕΧΩΔΕ 1998β).

Το ΥΠΕΧΩΔΕ (2002 β) εξέδωσε **Οδηγό εκπόνησης Τοπικών Προγραμμάτων Habitat Agenda** στη συνέχεια, ο οποίος προτείνει σημαντικές καινοτομίες προς την κατεύθυνση εκδημοκρατισμού των δήμων για την πραγματοποίηση μιας βιώσιμης ανάπτυξης. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται η δημιουργία σε κάθε δήμο μιας **Τοπικής Επιτροπής Habitat**, που θα αποτελείται από τοπικούς φορείς, οργανώσεις και προσωπικότητες με στόχο να προωθηθεί η συνεργασία των δυνάμεων της τοπικής κοινωνίας. Τα μέλη της επιλέγονται ύστερα από δημόσια πρόσκληση και με απόφαση του δημοτικού συμβουλίου με στόχο την εκπροσώπηση όλων των κοινωνικών ομάδων και του ιδιωτικού τομέα. Επιπλέον προβλέπεται η κατάρτιση Τοπικών Προγραμμάτων Ολοκληρωμένων Παρεμβάσεων και ίδρυση Τοπικών Αστικών Παρατηρητηρίων, με στόχο την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου, την παρακολούθηση της πορείας του, τη συλλογή στοιχείων και την προώθηση της επαφής και συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερομένων. Το πρόγραμμα καταρτίζουν μελετητές, οι οποίοι προσφέρουν την επιστημονική ανάλυση (μέτρηση για παράδειγμα συγκεκριμένων δεικτών) και συνεργάζονται με την Τοπική Επιτροπή Habitat για την αναγνώριση των προβλημάτων της περιοχής ή κάνουν κοινωνική έρευνα με ερωτηματολόγια. Η ανάλυση περιλαμβάνει πλήρη κυκλοφοριακή, πολεοδομική και κοινωνική αποτύπωση της περιοχής. Τα προβλήματα ιεραρχούνται στη συνέχεια από την επιτροπή Habitat. Το πρόγραμμα και κάθε καινούρια πληροφορία διατίθεται στο κοινό, με συνεχή δυνατότητα υποβολής σχολίων και ερωτημάτων και ανταπόκρισης σε αυτά.

Με πόρους του Γ' ΚΠΣ χρηματοδοτήθηκαν 48 δήμοι σε όλη την Ελλάδα (είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον 491 δήμοι) για την εκπόνηση ενός τέτοιου τοπικού προγράμματος με βάση τον παραπάνω Οδηγό (ESDN 2008). Επιπλέον το ΥΠΕΧΩΔΕ με πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης χρηματοδότησε δήμους, ώστε να υλοποιήσουν έργα που έχουν προκύψει με βάση τις αρχές της Τοπικής Ατζέντας 21 (United Nations 2002: 49). Εκτός από αυτές τις δράσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ οι δήμοι δεν έχουν πάρει πρωτοβουλία να προσεγγίσουν τις αρχές της Habitat Agenda με δική τους χρηματοδότηση, ούτε έχει θεσμοθετηθεί σε εθνικό επίπεδο κάτι σχετικό.

5.10 Αξιολόγηση του νομοθετικού πλαισίου για τη συμμετοχή

5.10.1 Δομή του σχεδιασμού και συμμετοχή του κοινού

5.10.1.1 Η έννοια του σχεδιασμού στην Ελλάδα

Πριν αξιολογηθεί η δομή της συμμετοχής του κοινού στην Ελλάδα, όπως περιγράφεται στο θεσμικό πλαίσιο, αναφέρονται μερικά χαρακτηριστικά που δείχνουν ότι είναι προβληματική και κατά συνέπεια αναποτελεσματική.

Με βάση τις σύγχρονες κατευθύνσεις σχεδιασμού που περιγράφονται στην Agenda 21 πρέπει ο **περιβαλλοντικός, πολεοδομικός, κυκλοφοριακός και κοινωνικός σχεδιασμός να αντιμετωπίζεται ολοκληρωμένα**. Δεν έχει θεσμοθετηθεί όμως ακόμα κάτι σχετικό. Στην πραγματικότητα, όχι μόνον δεν έχει επιτευχθεί μία διατομεακή ολοκληρωμένη προσέγγιση, αλλά ούτε και για κάθε ένα τομέα χωριστά υπάρχει μία ενιαία πολιτική. Έτσι παρατηρείται για παράδειγμα το φαινόμενο στα περιβαλλοντικά θέματα να υπάρχει πλήθος συναρμοδιοτήτων. Τις περιβαλλοντικές αρμοδιότητες τις έχει μοιρασμένες το ΥΠΕΧΩΔΕ με πλήθος άλλων υπουργείων (Γεωργίας, Εμπορικής Ναυτιλίας, Πολιτισμού) και το κάθε υπουργείο έχει τη δική του πολιτική³⁵. Το ίδιο ισχύει και στα κυκλοφοριακά θέματα. Άλλη πολιτική έχει το Υπουργείο Μεταφορών και άλλη το ΥΠΕΧΩΔΕ. Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) δηλώνει: «Στην Αθήνα του 2002 δεν υπάρχει θεσμοθετημένος και ολοκληρωμένος συγκοινωνιακός σχεδιασμός, αφού απουσιάζει ο μητροπολιτικός συντονισμός της λειτουργίας του συστήματος μεταφορών της Πρωτεύουσας με όλες τις δυσμενείς συνέπειες στην εξυπηρέτηση των Αθηναίων πολιτών. Τόσο οι διάφορες υπηρεσίες και οργανισμοί του κράτους όσο και οι Δημοτικές και Νομαρχιακές Αρχές σχεδιάζουν και υλοποιούν έργα και επεμβάσεις αποσπασματικά, συχνά ασύμβατα μεταξύ τους, με αποτέλεσμα στις περισσότερες περιπτώσεις να μην προκύπτουν οι επιζητούμενες ουσιαστικές βελτιώσεις» (ΣΕΣ 2002: 132)³⁶.

Τα φαινόμενα αυτά περιγράφουν μία χώρα, στην οποία ο σχεδιασμός ως έννοια είναι ακόμα σε νηπιακή ηλικία. Για παράδειγμα, ενώ θεσμικό πλαίσιο για χωροταξικό σχεδιασμό έχει η Ελλάδα από το 1976 (Ν. 360/1976 “Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος”) ελλείπει πολιτικής βούλησης οι διατάξεις δεν εφαρμόστηκαν για 23 χρόνια μέχρι το 1999, όταν ο Ν. 2742/1999 έθεσε νέο πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού (Χατζοπούλου & Γερασίμου 2005: 56). Το ολοκληρωμένο πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού με βάση τις διατάξεις του τελευταίου νόμου τέθηκε μετά από 9 χρόνια (δηλαδή μόλις πρόσφατα) με την κύρωση από τη Βουλή του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Στο μεσοδιάστημα ο χωροταξικός σχεδιασμός γινόταν τοπικά για την κάλυψη άμεσων και επείγουσών αναγκών των περιοχών που παρουσίαζαν έντονες πιέσεις (κυρίως με τον ορισμό Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου του Ν. 1337/83 ή Ειδικών Χωροταξικών Μελετών που προέβλεπε ο Ν. 1650/1986). «Είναι δυνατόν να υποστηριχθεί ότι με την ακολουθούμενη πολιτική η Πολιτεία επιχειρεί μια εκ των υστέρων διευθέτηση χωρικών προβλημάτων, και όχι τον χωροταξικό σχεδιασμό [...] ως χωρική έκφραση του κρατικού οικονομικού και κοινωνικού προγραμματισμού» (ό.π.: 60).

³⁵ Βλ. (Getimis, Giannakourou & Dimadama 2003: 153) και (United Nations 2002: 19).

³⁶ Για το ίδιο θέμα βλ. (ΟΣΕ 1998: 1.2).

Χαρακτηριστικό είναι ότι τα πενταετή προγράμματα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης εθνικού επιπέδου, και η αποκεντρωμένη διαδικασία αναπτυξιακού προγραμματισμού που προέβλεπε ο Ν. 622/ 1986 με το σημαντικό ρόλο της τοπικής αυτοδιοίκησης δεν εφαρμόστηκαν ποτέ (Χριστοφίλοπουλος 2002: 101). Στα προγράμματα αυτά ανέκαθεν απουσίαζε μία μεθοδολογία εκπόνησης, ενώ στηρίζονταν σε εμπειρικά στοιχεία και είχαν ευχολογικό περιεχόμενο (Λαγόπουλος 1981: 49). Στην πράξη συχνά οι ιεραρχήσεις των έργων γίνονταν στα γραφεία κομματαρχών και βουλευτών με βασικό κριτήριο τις κομματικές, πολιτικές και μερικές φορές στενές ανταλλακτικές (διαφθορά) πελατειακές σχέσεις και τις κομματικές σκοπιμότητες. Στη συνέχεια στέλνονταν στην Κεντρική Εξουσία για έγκριση³⁷.

Στον ελληνικό χώρο υπάρχει δηλαδή μία **εμπειρική αντιμετώπιση των προβλημάτων** με παράλληλη **υποβάθμιση της διαδικασίας του σχεδιασμού**. Ο πολιτικός σε όλα τα επίπεδα (τοπικό, εθνικό) έχει κάποιο στόχο και μία εκτίμηση για το πώς θα τον προσεγγίσει και δεν έχει πειστεί ότι μία διαδικασία ορθολογικού σχεδιασμού μπορεί να προσφέρει κάτι. Επιπλέον θέλει να είναι ελεύθερος από δεσμεύσεις ενός σχεδίου ή ενός προγράμματος, ώστε να είναι ελεύθερος να αποφασίζει σε συνάρτηση με τα πολιτικά οφέλη που προσδοκά (Βλαστός 2004β). Σε αυτό το πλαίσιο δεν υπάρχει χώρος για να εισακουστεί το κοινό ή να τηρηθούν οι υποδείξεις μιας μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Χαρακτηριστικό είναι το παρακάτω απόσπασμα μιας εξομολόγησης ενός μελετητή δημοσίων έργων ως προς την αξιολόγηση του έργου που προσέφερε: *«Ο ακριβής τίτλος της μελέτης: “Ολοκληρωμένη Μελέτη Σχεδιασμού και Ανάπτυξης και λοιπές Αναγκαίες Μελέτες και Έρευνες για την Κατασκευή των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων του Μοντέρνου Πεντάθλου, της Αντιπέρσης (Badminton), την ανάπτυξη και τα αναγκαία έργα υποδομής στο Ολυμπιακό συγκρότημα στο Γουδί”, ήταν τελικά ολίγον ψευδεπίγραφος: η μελέτη δεν μπορεί να χαρακτηριστεί “ολοκληρωμένη”, ουσιαστικά δεν υπήρξε σχεδιασμός, αφού οι αποφάσεις είχαν ληφθεί από πριν ή παίρνονταν στο πόδι, δεν είδαμε την έννοια της ανάπτυξης και τέλος οι “λοιπές αναγκαίες μελέτες” ήταν οι κυρίως μελέτες... Υποστηρίζαμε ότι η μελέτη αυτή για τα Ολυμπιακά Έργα ήταν μια καλή ευκαιρία για να κατοχυρωθεί το Μητροπολιτικό Πάρκο που έχει προγραμματιστεί να γίνει στο Γουδί... Δεν εισακουστήκαμε... Δεν προβάλλουμε το “έργο μας”, αφού σε μεγάλο βαθμό δεν είναι δικό μας τόσο επειδή δεν μας ακούσανε (αφού οι αποφάσεις ήταν προεπιλημμένες) όσο και επειδή δεν πιστεύουμε πως έγινε ό,τι καλύτερο θα μπορούσε να γίνει... Η εμπειρία μου από τη συμμετοχή μου στη μελέτη ενός από τα Ολυμπιακά έργα με κατατάσσει στους απογοητευμένους, ιδιαίτερα όσον αφορά το σημαντικό θέμα της μέριμνας για τη μετα-Ολυμπιακή χρήση των έργων...»* (Λιακόπουλος 2003). Με λίγα λόγια δεν υπάρχει πολιτική βούληση των εκάστοτε κυβερνήσεων για τη διαμόρφωση και εφαρμογή μιας ορθολογικής, ολοκληρωμένης πολεοδομικής πολιτικής. Σε αντίθεση με τη χώρα μας, στην οποία ο σχεδιασμός καθοδηγείται από τους στόχους των πολιτικών και δεν επηρεάζεται από επιστημονικές προσεγγίσεις ή τη συμμετοχή του κοινού (vision-led), στην πλειονότητα των ευρωπαϊκών πόλεων είναι επιστημονικός-συναινετικός (plan and consensus-led). Αυτό σημαίνει ότι τον πρώτο λόγο στις αποφάσεις έχει η αξιολόγηση των προτάσεων με τεχνοκρατικά κριτήρια σε συνδυασμό με την επιθυμία για

³⁷ Βλ. (Διαμαντόπουλος & Σωτηρόπουλος 1998) και (Χρηστίδου & Σοϊλεμετζίδου 1998: 4).

κοινωνική συναίνεση που επιτυγχάνεται μέσω της εμπλοκής ενδιαφερομένων στις αποφάσεις (May et al. 2001: 14, 55).

5.10.1.2 Οι πελατειακές σχέσεις

Μήπως η έλλειψη ενός τεχνοκρατικού σχεδιασμού δημιουργεί ένα περιβάλλον για πιο εύκολη συμμετοχή πολιτών που δεν έχουν εξειδικευμένες γνώσεις; Η απάντηση θα μπορούσε να είναι θετική, αν αναλογιστεί κανείς την ευκολία με την οποία ο κάθε πολίτης μπορεί να ικανοποιήσει προσωπικά προβλήματα μέσω της άμεσης επαφής με τους πολιτικούς (όλοι οι πολιτικοί έχουν ώρες κοινού που δέχονται οποιονδήποτε), του λεγόμενου ρουσφετιού, που ενίοτε ταυτίζεται με διαφθορά, όταν είναι συναλλαγή. Η άμεση επαφή και ικανοποίηση αιτημάτων παρατηρείται και στα προηγμένα κράτη σε αγροτικές περιοχές, αφού όταν οι κοινότητες είναι μικρές όλοι γνωρίζονται μεταξύ τους και τα ζητήματα είναι γνωστά. ο όρος που χρησιμοποιείται είναι *informal lobbying* (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 143). Υπάρχει ωστόσο το ζήτημα ότι η προσέγγιση αυτή εξαρτάται από τη συμπεριφορά και την καλή διάθεση αυτών που έχουν την εξουσία και τους πόρους και όταν δεν υπάρχουν επίσημες διαδικασίες συμμετοχής είναι στο έλεός τους, είναι δηλαδή πιο εύκολο να εμφανιστούν φαινόμενα κατάχρησης εξουσίας, διαφθοράς. Από την άλλη πλευρά οι πολίτες έχουν συνηθίσει να βλέπουν το δήμο ως αρωγό σε κάθε ιδιωτική διεκδίκηση, κάτι που δεν καλλιεργεί περιβαλλοντική συνείδηση, που είναι κυρίως οπτική υπό το πρίσμα του συλλογικού συμφέροντος. Στο επίπεδο το κυβερνητικό η ίδια προσέγγιση ευνοεί τους πολιτικά και οικονομικά κυρίαρχους, αφού αυτοί έχουν μεγαλύτερη πρόσβαση σε αυτό³⁸. Η “**πελατειακή διακυβέρνηση**” (*clientelistic governance*), όπως ονομάζει το φαινόμενο της ανάπτυξης πελατειακών σχέσεων μεταξύ διοίκησης και πολιτών η Healey (1997: 231), «δεν έχει στόχους και είναι κατά συνέπεια βαθύτατα συντηρητική.»

5.10.1.3 Ο ρόλος των δήμων

Η έλλειψη περιβαλλοντικής κουλτούρας και ενημέρωσης του κόσμου για τα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος οφείλεται και στο γεγονός ότι ο ρόλος των δήμων στην Ελλάδα στα θέματα αυτά είναι μόνο **γνωμοδοτικός** και διαπραγματευτικός και δεν έχει την αρμοδιότητα λήψης αποφάσεων.

Αυτό υποστηρίζεται από τη **νομολογία του ΣτΕ** που τείνει να ενισχύσει την κεντρική εξουσία με τις αρμοδιότητες αυτές. Σύμφωνα με το Δεκλερή (2005: 150, 162), πρόεδρο του Ε' τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας από το 1990 έως το 1999, το κράτος οφείλει να βελτιώσει την ικανότητά του (*capacity*) να ρυθμίζει και να ελέγχει την αγορά το οποίο είναι απαραίτητο για την επίτευξη των διεθνών περιβαλλοντικών στόχων που έχουν τεθεί, όπως άλλωστε αναφέρεται και στην Ατζέντα 21. «*Το κράτος ως κυβερνητικό σύστημα της κοινωνίας πρέπει να ανακαινισθεί εκ θεμελίων και να ενδυναμωθεί, ώστε να αποτελέσει τον έγκυρο οδηγό της στον μακρύ δρόμο για την βιώσιμο ανάπτυξη. Τον ρόλο αυτό του κράτους αμφισβητεί, αντιθέτως, η άγρια αγορά που εργάζεται για την αποδυνάμωσή του [...] ο ορατός κίνδυνος της περαιτέρω αποδυναμώσεώς του με την αφαίρεση ουσιαστικών*

³⁸ Βλ. (Healey 1997: 231), (Σεφέρη 1982: 25) και (Χριστοφιλόπουλος 2002: 93).

υπηρεσιών του, ιδίως κοινωνικών, συνεπάγεται, όντως, την ασυδοσία της αγοράς, την ιδιωτική εξουσία στην κοινωνία και την καταστροφή του περιβάλλοντος στη φύση» (Δεκλερής 2005: 9, 12).

Με βάση τη γενικότερη αυτή αντίληψη το ΣτΕ αρνήθηκε συστηματικά να μεταβιβάσει τις αρμοδιότητες στους δήμους. Πιο συγκεκριμένα οι αποφάσεις 792/2003, 3250/2002, 240/2001, 552/2000, 2317/1999, 2318/1999, 2319/1999, 2320/1999 του Συμβουλίου της Επικρατείας αναφέρουν: «Ο χωροταξικός και ο πολεοδομικός σχεδιασμός, στον οποίο όμως δεν περιλαμβάνεται και η εφαρμογή του σχεδίου (πράξεις αναλογισμού, πράξεις εφαρμογής, έκδοση οικοδομικών αδειών) ανατίθεται αποκλειστικώς στο κράτος [...] Την αποστολή του αυτή υποχρεούται το Κράτος να εκπληρώνει βάσει ορθολογικών και επιστημονικών κριτηρίων, αποκλείοντας επιρροές εκ μέρους ιδιωτικών συμφερόντων (που είναι ευχερέστερες και πλέον συνήθεις στα στενά όρια των οργανισμών της τοπικής αυτοδιοικήσεως – ΣτΕ 552/2000) και χρησιμοποιώντας ενιαίο κριτήριο, που αποκλείει τον κίνδυνο διασπάσεως του σχεδιασμού του χώρου [...] Δεν είναι επιτρεπτό στο Κράτος να μεταβιβάσει καθ' οιονδήποτε τρόπο (δηλαδή είτε με τυπικό νόμο είτε με κανονιστικές διοικητικές πράξεις) την άσκηση όλων ή μερικών από τις αρμοδιότητές του αυτές στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοικήσεως (α' ή β' βαθμίδος, δήμους, κοινότητες, νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις), οι οποίες άλλωστε δεν θα ηδύναντο να χαρακτηριστούν ως τοπικές υποθέσεις κατά το άρθρο 102 παρ. 1Α του Συντάγματος. Διότι από τη φύση τους οι σχεδιασμοί αυτοί, αφορώντας τη μορφή των οικισμών και έχοντας ποικίλες επιδράσεις στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον έχουν σημασία που δεν περιορίζεται στο χώρο των ΟΤΑ, αλλά εκτείνεται σε ολόκληρο τον εθνικό χώρο.» Πράγματι διεθνώς η τοπική αυτοδιοίκηση είναι πιο ευάλωτη στις πιέσεις ισχυρών τοπικών παραγόντων (Healey 1997: 226)³⁹.

Στο Σύνταγμα δεν υπάρχει αναφορά για το ρόλο των δήμων στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό, πέραν της γενικής αρμοδιότητάς τους για τοπικά ζητήματα (Getimis, Giannakourou & Dimadama 2003: 153). Ο συγκεντρωτισμός αυτός είναι παραδοσιακά ο κύριος χαρακτήρας του ελληνικού κράτους (Λαγόπουλος 1981: 47, 57).

Δεδομένου όμως ότι το τοπικό επίπεδο είναι αυτό, στο οποίο το κοινό μπορεί να συμμετέχει πιο ουσιαστικά στις αποφάσεις, ο περιορισμένος ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης δρα ανασταλτικά προς τη συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις (Χριστοφίλοπουλος 2002: 425). Αν ο δήμος εφάρμοζε ευρέως συμμετοχικές διαδικασίες (που δεν εφαρμόζει), το αποτέλεσμα αυτών των συμμετοχικών διαδικασιών θα ήταν υπό την αίρεση του κράτους, η εμπιστοσύνη των πολιτών για την αποτελεσματικότητα της συμμετοχής τους θα κλονιζόταν και η διαδικασία θα έφθινε.

³⁹ Η Healey (1997:229) χρησιμοποιεί τον όρο *clientelism* για να περιγράψει το φαινόμενο της ανάπτυξης πελατειακών σχέσεων ως κύρια μορφή διοικητικής πρακτικής στην τοπική αυτοδιοίκηση της νότιας Ιταλίας, όπου υπάρχει ανοχή στα αυθαίρετα και παίρνονται πολεοδομικές και περιβαλλοντικές αποφάσεις που ευνοούν συγκεκριμένους ιδιώτες. Το σύστημα αυτό διοίκησης το συνδέει με κράτη που έχουν αδύνατες οικονομίες και ισχυρές κυβερνήσεις που διαχειρίζονται τους κρατικούς πόρους, όπως συμβαίνει στην Αφρική (και στην Ελλάδα).

5.10.2 Εμπόδια στη συμμετοχή στο πολεοδομικό επίπεδο

5.10.2.1 Το πρόβλημα της δομής του πολεοδομικού σχεδιασμού

Το θεσμικό πλαίσιο, όπως παρουσιάστηκε, δίνει μια εικόνα ότι στην Ελλάδα έχουμε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο σχεδιασμού του χώρου “πυραμιδοειδούς” μορφής. Δηλαδή τα σχέδια ανώτερης κλίμακας είναι δεσμευτικά και δίνουν τις κατευθύνσεις στα σχέδια μικρότερης κλίμακας. Μόλις πρόσφατα με τη Στρατηγική Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων δόθηκε η δυνατότητα συμμετοχής του κοινού στην υψηλή κλίμακα σχεδιασμού. Μέχρι την ένταξη της οδηγίας 2001/42/EK στην ελληνική νομοθεσία (Σεπτέμβριος 2006) όσο πιο μεγάλη ήταν η κλίμακα, τόσο πιο κλειστές ήταν οι διαδικασίες παραγωγής ενός σχεδίου. Η μορφή αυτή του σχεδιασμού περιέγραφε τον παραδοσιακά κεντρικό (και όχι συμμετοχικό) χαρακτήρα των αποφάσεων για το χώρο στην Ελλάδα. Το σύστημα σχεδιασμού έχει ομοιότητες με αυτό της Γαλλίας, όπου η συμμετοχή του κοινού γίνεται μέσω μιας **στατικής συμμετοχικής δημοκρατίας**, όπου οι ενδιαφερόμενοι δεν έχουν λόγο στη διαμόρφωση πολιτικής, παρά μόνο στη φάση της εφαρμογής της. Η παραδοσιακή προσέγγιση αλλάζει τα τελευταία χρόνια, που προσαρμόζεται η χώρα στην ευρωπαϊκή ενοποίηση (Schmidt 2002: 152). Το ίδιο συμβαίνει στην Ελλάδα, με την οδηγία 2001/42 να δίνει λόγο για πρώτη φορά στο κοινό σε ζητήματα πολιτικής. Η υπερσυγκέντρωση ωστόσο του κράτους και ο κατακερματισμός της διοίκησης σε τμήματα, που εμποδίζει το συντονισμό των φορέων, δυσκολεύουν τις προσπάθειες συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό (Healey 1997: 34).

5.10.2.2 Ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης

Είναι χαρακτηριστικό ότι στη διαδικασία του σχεδιασμού έχει περιορισμένη αρμοδιότητα ακόμη και η τοπική αυτοδιοίκηση. Για παράδειγμα, οι Δήμοι διαμαρτύρονται ότι δεν ακολουθήθηκε αρκούντως συμμετοχική διαδικασία στην εκπόνηση των μελετών χωροταξικών κατευθύνσεων σε αρκετές Περιφέρειες της χώρας (TEE 2003).

Οι Δήμοι δεν επιτρέπεται από το Σύνταγμα και τη σχετική νομολογία του ΣτΕ να εγκρίνουν σχέδια, όπως συμβαίνει και σε ορισμένες ευρωπαϊκές πόλεις που την αντίστοιχη αρμοδιότητα έχει η νομαρχία. Μπορούν βέβαια να συντάσσουν σχέδια και να τα προτείνουν, πρέπει όμως να στηρίζονται σε ανώτερους ιεραρχικά σχεδιασμούς και να εφαρμόζονται μόνο, εφόσον εγκριθούν από το Υπουργείο ή την Περιφέρεια. Όταν την πρωτοβουλία σχεδιασμού του χώρου έχει το Υπουργείο, οι γνωμοδοτήσεις των δήμων – που προβλέπονται για όλα τα πολεοδομικά σχέδια – έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα, δε δεσμεύουν την απόφαση και μπορεί και να παραλείπονται, αν παρέλθουν οι προθεσμίες (Χριστοφιλόπουλος 2002: 144, 162, 175, 371, 383). Στην Ευρώπη αντίθετα συνήθως ο πολεοδομικός σχεδιασμός είναι αρμοδιότητα αποκλειστικά της τοπικής αυτοδιοίκησης ιδίως στις σκανδιναβικές χώρες (May et al. 2001: 7, 15-17, 55). Στην Ελλάδα οι Δήμοι ασκούν τις πολεοδομικές τους αρμοδιότητες ελεγχόμενοι από την κρατική διοίκηση λόγω της υποψίας ότι δεν εξυπηρετούν το κοινό όφελος. Οι δήμοι στον τομέα της πολεοδομίας ανταποκρίνονται στο στόχο της ελληνικής κοινωνίας για εύκολη απόκτηση υπεραξίας στα ακίνητα. «*Η πλειοψηφία του εκλογικού σώματος είναι προσκολλημένη στην ατομική ιδιοκτησία και κανείς δεν είναι διατεθειμένος να αναλάβει το πολιτικό κόστος*

προβολής μιας ριζικά διαφορετικής οπτικής, προωθώντας την έννοια του συλλογικού συμφέροντος» (Κλουτσινιώτης 1981). Τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, για παράδειγμα, όταν εκπονούνται από την Τοπική Αυτοδιοίκηση «αντιμετωπίζονται λιγότερο σαν προσπάθεια χωροταξικής ρύθμισης του χώρου και περισσότερο σαν μέσο για την έγκριση εκτεταμένων επεκτάσεων και δευτερευόντως για τη ρύθμιση θεμάτων ιδιωτικών πολεοδομήσεων και χωροθέτησης Οικοδομικών Συνεταιρισμών» (Ιατρίδης, Δοσοπούλου & Τζαβέλλα 2003: 5). Στις ευρωπαϊκές χώρες αντίθετα η πολεοδομία στοχεύει στην εκλογίκευση της ανάπτυξης μιας προηγμένης καπιταλιστικής κοινωνίας (Τσουλαβή 1981: 84).

Μία ακόμη αιτία του **περιορισμένου ρόλου των δήμων στη διαδικασία του πολεοδομικού σχεδιασμού** είναι και τα περιορισμένα οικονομικά τους. Έτσι, ενώ η νομοθεσία δίνει δυνατότητες ενεργού διαμόρφωσης του περιβάλλοντος των πόλεων από τους δήμους μέσω του θεσμού της ενεργού πολεοδομίας, οι δήμοι, ενώ ο θεσμός ισχύει στη χώρα μας εδώ και 30 περίπου χρόνια, δεν έχουν αναλάβει καμία τέτοια πρωτοβουλία. Τέτοιες πρωτοβουλίες απαιτούν κεφάλαιο πολλών εκατοντάδων εκατομμυρίων (ό.π.: 179, 185, 380).

5.10.2.3 Εμπόδια στη συμμετοχή στα ανώτερα ιεραρχικά σχέδια: Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση

Μέχρι τη θεσμοθέτηση της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης η αντίληψη ότι το κράτος πρέπει, σε απόσταση από τα ιδιωτικά συμφέροντα, να σχεδιάζει το χώρο δεν περιόριζε μόνο τις αρμοδιότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης, αλλά και τις θεσμικές προβλέψεις για συμμετοχή του κοινού. Παρ' όλο που υπήρχε μία διατύπωση ουσιαστική στην νομοθεσία, ότι δηλαδή οι επιλογές οι στόχοι και οι προτεραιότητες του σχεδιασμού και τα επιμέρους σχέδια διαμορφώνονται με τη ενεργό συμμετοχή του πολίτη, η διατύπωση αυτή εξαιτίας της αοριστίας της δεν έτυχε ουσιαστικής εφαρμογής⁴⁰. Σήμερα, με την ενσωμάτωση της οδηγίας 2001/42/EK και την ενεργοποίηση του θεσμού της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης δίδεται για πρώτη φορά η δυνατότητα για συμμετοχή του κοινού στα ανώτερα ιεραρχικά σχέδια (Περιφερειακό Πλαίσιο, Ρυθμιστικό Σχέδιο, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο), τότε που καθορίζονται οι αποφάσεις που θα πρέπει να τηρούνται από όλα τα μικρότερης κλίμακας σχέδια. Όμως η φύση της συμμετοχής δεν ανταποκρίνεται στη σύμβαση του Άρχου, που καθορίζει τα δικαιώματα συμμετοχής σε περιβαλλοντικά θέματα. Δεν προβλέπεται άμεση συμμετοχή του κοινού στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού, το πιο σημαντικό κείμενο για το σχεδιασμό του χώρου. Στα κατώτερα επίπεδα οι νομοθετικές προβλέψεις υπολείπονται των απαιτούμενων από την οδηγία 2001/42, που αναφέρει: «Στο κοινό δίδεται έγκαιρη και πραγματική ευκαιρία, εντός εύλογων χρονικών περιθωρίων να εκφράσει τη γνώμη του» (Άρθρο 6 Οδηγίας). Η διατύπωση της σύμβασης του Άρχου (Άρθρο 6) είναι ακόμα πιο απαιτητική και σε

⁴⁰ Βλ. (Ζιάμος 2003: 34) και (Χριστοφιλόπουλος 2002: 140, 422, 424). Σε έρευνα που έγινε στα πλαίσια ευρωπαϊκού ερευνητικού προγράμματος, στην οποία δόθηκε ερωτηματολόγιο σε 22 μηχανικούς στην Ελλάδα για να απαντήσουν γύρω από ζητήματα συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό του χώρου, διαπιστώθηκε ότι οι μηχανικοί θεωρούν τη νομοθεσία αναποτελεσματική και πιστεύουν ότι θα έπρεπε να προβλέπεται ρητά συμμετοχή του κοινού στην αρχή της διαδικασίας. Οι αμοιβές που δίνονται στους μελετητές δεν επαρκεί για να επιτύχουν ουσιαστική εμπλοκή του κοινού στις αποφάσεις και αυτή εξαρτάται αποκλειστικά από τη διάθεση των τοπικών αρχόντων (Prisma 2005: 29).

αντίθεση με το πνεύμα της ελληνικής ενσωμάτωσης: «*Απαιτείται να οριστούν λογικές προθεσμίες για τις διαφορετικές φάσεις της συμμετοχής, ώστε να είναι δυνατή η πλήρης ενημέρωση και επαρκής προετοιμασία του κοινού για μια αποτελεσματική παρέμβαση.*» Η συμμετοχή του κοινού για παράδειγμα θα μπορούσε να περιλαμβάνει και το scoring, δηλαδή την εξέταση των στόχων της ΣΜΠΕ (Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων), πριν ακόμα συνταχθεί. Στην ελληνική νομοθεσία στο κρίσιμο αυτό στάδιο δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού⁴¹. Τα σχόλια επιτρέπονται μόνο μετά την ολοκλήρωση της μελέτης, όταν όμως είναι πιο δύσκολο οι βασικές θεωρήσεις της να αναθεωρηθούν, γιατί θα απαιτούνταν από την αρχή εκπόνησή της, αλλά και είναι πιο δύσκολο από το κοινό να τις εντοπίσει. Αν γινόταν από το προκαταρκτικό στάδιο προσπάθεια εμπλοκής του κοινού θα εντοπίζονταν από τους μελετητές πιο έγκαιρα τα σημεία στα οποία θα έπρεπε να εστιάσουν στην περιβαλλοντική μελέτη τους, θα μπορούσε το ίδιο το κοινό να προτείνει εναλλακτικές λύσεις για εξέταση, αλλά θα ήταν και πιο εύκολο να προετοιμάσει αποτελεσματικά τη μετέπειτα συμμετοχή. **Η συμμετοχή δεν γίνεται λοιπόν σε αρχικό στάδιο (όταν όλες οι επιλογές είναι ανοιχτές).** Επιπλέον αναφέρεται ότι η συμμετοχή του κοινού μετά τη σύνταξη της μελέτης πρέπει να γίνει μέσα σε 30 ημέρες, το οποίο είναι πολύ μικρό διάστημα για την σε βάθος ενημέρωση και ενεργοποίηση του κόσμου, αναζήτηση τεχνικής ή νομικής βοήθειας και τελική σύνταξη ενός σχολίου, όπως έχει διαπιστωθεί στην Ολλανδία που έχει την ίδια προθεσμία υποβολής σχολίων (Bonte 1996)⁴². Μάλιστα αν η αρχή σχεδιασμού παραλείψει να διαβιβάσει τα σχόλια του κόσμου ή αν τα διαβιβάσει καθυστερημένα δεν εμποδίζεται η διαδικασία της περιβαλλοντικής αξιολόγησης από την αρμόδια αρχή! Πώς όμως είναι έτσι δυνατόν να εξασφαλιστεί ότι θα ληφθούν υπ' όψη τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με το κοινό, που επιβάλλει η νομοθεσία; Η επιλογή των τριών εφημερίδων εθνικής εμβέλειας για την ενημέρωση του κοινού, δεδομένης της μικρής αναγνωσιμότητας των ελληνικών εφημερίδων, σε σχέση με το συνολικό πληθυσμό μάλλον έρχεται και σε αντίθεση με τη διατύπωση της σύμβασης του Άαρχους (Άρθρο 6) που αναφέρει ότι στο κοινό γίνεται ενημέρωση «*με επαρκή, έγκαιρο και αποτελεσματικό τρόπο*». **Είναι αμφίβολο αν επιτυγχάνεται με αυτόν τον τρόπο κινητοποίηση του κόσμου για συμμετοχή.**

Η συμμετοχή του κοινού στο τέλος της διαδικασίας σχεδιασμού επεκτείνεται και σε όλα τα κατώτερα σχέδια. Είναι χαρακτηριστικό ότι στις προδιαγραφές για τις μελέτες ΓΠΣ προβλέπονται δύο φάσεις. Η πρώτη φάση είναι η πιο σημαντική, αφού σ' αυτήν διατυπώνονται εναλλακτικές προτάσεις ρύθμισης της περιοχής. Δεν περιγράφεται στη φάση αυτή αξιολόγηση των προτάσεων από το κοινό. Αντίθετα η επιλογή μεταξύ των σεναρίων γίνεται μόνο από τη διευθύνουσα υπηρεσία.

5.10.2.4 Εμπόδια στη συμμετοχή στα κατώτερα ιεραρχικά σχέδια: Πολεοδομικές Μελέτες και ΣΟΑΠ

Στο επίπεδο της **Πολεοδομικής Μελέτης** οι προβλέψεις της νομοθεσίας είναι ακόμα πιο αδύναμες. **Εξασφαλίζουν τη συμμετοχή μόνο όσων γνωρίζουν και παρακολουθούν τις διαδικασίες**, αφού οι διατυπώσεις δημοσιότητας περιορίζονται

⁴¹ Το ίδιο συμβαίνει και σε άλλες χώρες, όπως π.χ. στη Γερμανία (EEB 2007: 24).

⁴² Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Περιβαλλοντικών Οργανώσεων (European Environmental Bureau) θεωρεί ακόμα και τις 6 εβδομάδες, που είναι το συνήθες διάστημα που προβλέπεται σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη για υποβολή σχολίων από το κοινό, ανεπαρκές διάστημα για αποτελεσματική συμμετοχή (EEB 2007: 24).

σε τοπικές εφημερίδες και όχι στα υπόλοιπα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Δίνεται επίσης δυνατότητα συμμετοχής σε προθεσμία που δεν είναι επαρκής για την ενημέρωση του κοινού (15 ημέρες) και επομένως παραβιάζεται η Σύμβαση του Άαρχους (EEB 2007: 24). Παράλληλα **η ενημέρωση των πολιτών εστιάζεται** στο σχέδιο, δηλαδή **στις επιπτώσεις του φυσικού σχεδιασμού στις ιδιοκτησίες** τους, ενώ τα κείμενα, που περιγράφουν τους κοινούς στόχους του πολεοδομικού σχεδιασμού δεν είναι αντικείμενο της συμμετοχής του κοινού. Ούτε λοιπόν ενημερώνεται ο πολίτης για τις επιδιώξεις της πολεοδομίας, ούτε του δίνεται το δικαίωμα να συμμετέχει ευρύτερα στην πολεοδομική οργάνωση της περιοχής του. Απλά – αν γίνει δεκτή η ένσταση – τροποποιείται το σχέδιο στο βαθμό που αφορά την ιδιοκτησία του. Είναι χαρακτηριστικό ότι η συμμετοχή του κοινού προβλέπεται στη Β' Φάση, όταν έχει ήδη εγκριθεί η Προμελέτη Πολεοδομικού Σχεδίου και Ρυμοτομικού Σχεδίου και όταν η γενική πρόταση χρήσεων γης και το δίκτυο πεζοδρόμων και κοινωφελών χώρων έχει καθοριστεί. Μάλιστα στα σχέδια αυτά δεν προβλέπεται η διαδικασία της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης, ώστε να γίνει στο πλαίσιο της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων η συμμετοχή του κοινού.

Η συμμετοχή του κοινού σε όλο το φάσμα της νομοθεσίας για το σχεδιασμό του χώρου δεν είναι μια παραγωγική συμβολή, αλλά εστιάζεται στην **ένσταση**, δηλαδή στη στείρα άρνηση. Η προσέγγιση αυτή που ήταν ο κανόνας διεθνώς μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '90⁴³, διδάσκει **το κοινό να αναγνωρίζει και να υπερασπίζεται το δικό του συμφέρον** σε μία μάχη με τους γύρω του με αποτέλεσμα να καταλήγουν τα περιβαλλοντικά και πολεοδομικά ζητήματα τελικά στα δικαστήρια. Εξαιτίας της σύγκρουσης αυτής μεγαλώνει το χάσμα μεταξύ κράτους και πολιτών και ενισχύεται η άποψη ότι οι κυβερνώντες είναι αναξίопιστοι (Healey 1997: 33). Επιπλέον με την προσέγγιση αυτή **το κοινό είναι σε μειονεκτική θέση**, αφού πρέπει να ερευνήσει από την αρχή τον τρόπο λήψης της απόφασης για να βρει σημεία, στα οποία μπορεί να στηριχθεί μία ένσταση, που απαιτεί χρόνο (συνήθως δε δίνεται επαρκής) και βοήθεια ειδικών (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 56). Η προσέγγιση αυτή στέκεται στον αντίποδα της επικοινωνιακής διαβούλευσης, αφού δεν εξασφαλίζει τη συναίνεση, αντίθετη στηρίζεται στην ένσταση και στη δικαστική διεκδίκηση (Pløger 2001: 231). Γενικότερα ο Weber αναλύοντας τη δομή από τη γέννηση των σύγχρονων νομικών συστημάτων κατέληξε στο συμπέρασμα ότι όλα έχουν ως αξίωμα ότι τα νομικά ή φυσικά πρόσωπα αξιοποιούν την ιδιωτική τους αυτονομία προσπαθώντας να ικανοποιήσουν τα ενδιαφέροντά τους χωρίς ηθικές ανησυχίες (Habermas 1981a: 352)..

Η απουσία οποιασδήποτε ενεργοποίησης του κόσμου στο εθνικό επίπεδο, τότε που λαμβάνονται αποφάσεις πολιτικής για το περιβάλλον, και η ανεπαρκής ενεργοποίηση στα κατώτερα επίπεδα δημιουργεί **άγνοια** για τα θέματα τα οποία κυρίως καθορίζουν το σχεδιασμό του χώρου. Ως αποτέλεσμα παρατηρείται το φαινόμενο η κινητοποίηση του κόσμου να εκδηλώνεται μόνο όταν το αποτέλεσμα όλης αυτής της πολιτικής επιδράσει με κάποιο τρόπο στο άμεσα παρατηρήσιμο περιβάλλον, τότε που τίγεται με κάποιο τρόπο η καθημερινότητα των πολιτών ή η περιουσία τους, χωρίς να έχει κατανοηθεί η πολιτική που κρύβεται πίσω από τις αποφάσεις αυτές. Τα σχόλια τότε έχουν στόχο μικροαλλαγές, που αφορούν κυρίως την αποφυγή επίδρασης στα δικά

⁴³ Βλ. (Alfasi 2003: 189) και (Bickerstaff & Walker 2001: 433). Προέρχεται από την αναγνώριση των δικαιωμάτων του ιδιοκτήτη και στην ανάγκη αιτιολόγησης όταν προκαλείται περιορισμός στην ελευθερία του από το κράτος στην κλασική φιλελεύθερη νομική παράδοση (Healey 1997: 296).

τους συμφέροντα, φαινόμενο που περιγράφεται διεθνώς με τον όρο NIMBY (Not In My Back Yard – Όχι στην αυλή μου).

Στα ΣΟΑΠ και την ΠΜ **Ανάπλασης**, που αφορούν τις αναπλάσεις προβλέπονται ρητά πιο σύγχρονες τεχνικές συμμετοχής, όπως ανακοινώσεις στον ηλεκτρονικό και έντυπο τύπο, απογραφές, επικοινωνία με αντιπροσωπευτικούς συλλόγους περιοχής κλπ. Επιπλέον υπάρχουν συγκεκριμένες διατάξεις για την απογραφή των απόψεων. Όμως και στα σχέδια αυτά **η συμμετοχή γίνεται μετά την αρχική φάση του σχεδιασμού, αφού έχουν καθοριστεί οι στόχοι και οι προτεραιότητες του σχεδιασμού** (Χριστοφιλόπουλος 2002: 314, 374, 420, 425). Αντίθετα όταν η ανάπλαση αφορά και στεγαστικά θέματα, ήδη από την Προκαταρκτική Πρόταση Ανάπλασης υπάρχει υποχρέωση του φορέα για πλήρη ενημέρωση των ενδιαφερομένων, για καταγραφή των απόψεων των οικιστών και των συλλόγων τους. Μάλιστα σε περιπτώσεις ριζικής ανασυγκρότησης μιας περιοχής χρειάζεται και η συναίνεσή τους.

Ουσιαστική ενεργοποίηση του κοινού για πολεοδομικά θέματα εξασφαλίζει η Πολεοδομική Επιτροπή Γειτονιάς (ΠΕΓ). Στο επίπεδο της γειτονιάς, εκεί που τα προβλήματα είναι έντονα και ο προβληματισμός δεδομένος, ο θεσμός αυτός θα έπρεπε να ήταν ένα ουσιαστικό βήμα αναγνώρισης πολεοδομικών προβλημάτων από το κοινό και προώθησης πολεοδομικών λύσεων. Παρ' όλα αυτά ο θεσμός δεν εφαρμόστηκε και όπου εφαρμόστηκε απαξιώθηκε. Ρόλο σ' αυτήν την υποβάθμιση έπαιξε και το γεγονός ότι ο πολεοδομικός σχεδιασμός δεν είναι αντικείμενο της τοπικής αυτοδιοίκησης, αλλά της κεντρικής διοίκησης. Επομένως ο ρόλος της ΠΕΓ ήταν συμβουλευτικός ενός άλλου συμβουλευτικού οργάνου, δηλαδή της τοπικής αυτοδιοίκησης (ό.π.: 423).

Τέλος οι άλλες διαδικασίες πολεοδόμησης όπως η ενεργός πολεοδομία και ιδιωτική πολεοδόμηση, δεν έχουν παρά ελάχιστη εφαρμογή στον ελληνικό χώρο.

5.10.2.5 Επιπτώσεις από τη μη συμμετοχή του κοινού

Ενώ λοιπόν ο πολεοδομικός σχεδιασμός θα έπρεπε να είναι μία συνεχής διαδικασία αναγνώρισης τάσεων στο χώρο και τροποποίησης των σχεδιασμών με τη συμμετοχή των πολιτών, με βάση τις τοπικές ανάγκες για την ικανοποίηση των κοινών αναγκών, κάτι τέτοιο δεν αντικατοπτρίζεται στη νομοθεσία. Όταν όμως ο σχεδιασμός δεν γίνεται κτήμα του κόσμου, **δεν έχει κοινωνική αποδοχή** και τον περιφρονούν. Για παράδειγμα, ενώ το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας αποτελεί το βασικό κορμό πάνω στον οποίο διακλαδώνονται όλα τα επιμέρους σχέδια για την παραγωγή του χώρου της πρωτεύουσας, όταν εκπονήθηκε δεν προβλεπόταν νομοθετικά καμία δυνατότητα άμεσης συμμετοχής του κοινού. Σχεδιάστηκε λοιπόν με έναν τεχνοκρατικό τρόπο σε απόσταση από αυτούς που αφορά, δηλαδή τους κατοίκους και την τοπική αυτοδιοίκηση, με αποτέλεσμα να **απαξιωθεί** (Τσουλαβή 1981: 83). Ενώ το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας είναι κατοχυρωμένο νομοθετικά, στην πράξη η πόλη *«υφίσταται την επίδραση και μιας πληθώρας άλλων σχεδίων, προγραμμάτων ή πρωτοβουλιών, όπως των δημοτικών αρχών ή μη αρμόδιων χρηστών του χώρου. [...] Αν μάλιστα προσθέσουμε σ' αυτό ότι τα θεσμοθετημένα σχέδια είναι συχνά ξεπερασμένα από τις εξελίξεις, ενώ η αναθεώρησή τους καθυστερεί, τότε αντιλαμβανόμαστε πως “νομιμοποιούνται” και γίνονται αποδεκτές οι αποκλίσεις*

αυτές» (ΕΜΠ 2001: 305)⁴⁴. Είναι χαρακτηριστικό ότι στους Ολυμπιακούς Αγώνες, που η διοίκηση βρήκε νομικό έρεισμα εξαιτίας της εθνικής σημασίας του γεγονότος, το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας παρακάμφθηκε πολλές φορές με νόμο, ώστε να χωροθετηθούν έργα. Ο Ν. 2947/2001 “Θέματα Ολυμπιακής Φιλοξενίας και άλλες διατάξεις” έδωσε τη δυνατότητα στη Διοίκηση να παρέμβει στο χώρο με κανονιστικές πράξεις και χωρίς σχεδιασμό (Χριστοφιλόπουλος 2002: 58). Για παράδειγμα απευθείας με νόμο χωροθετήθηκε ο Ολυμπιακός Δακτύλιος με βάση τον οποίο η Λ. Κηφισίας και η Λ. Ποσειδώνος μετατράπηκαν σε αυτοκινητόδρομο, χωρίς να υπάρχει σχετική πρόβλεψη στο Ρυθμιστικό Σχέδιο⁴⁵. Η κορυφή του σχεδιασμού του αστικού χώρου της Αθήνας δεν έχει προκύψει από διαβουλεύσεις και δεν έχει νομιμοποιηθεί στη συνείδηση κοινού και πολιτικών. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο δεν είναι υπόθεση του κόσμου και μπορούν να το αγνοούν αυτοί που αποφασίζουν. Νομοθετικά ωστόσο έχει μεγάλη σημασία, αφού αποτελεί την κορυφή των σχεδιασμών και δεν επιτρέπεται απόκλιση από αυτό.

Εκτός από τη διοίκηση και οι πολίτες δεν τηρούν τις νομοθετικές προβλέψεις. Η μειωμένη συμμετοχή τους στους στόχους και τα μέσα του πολεοδομικού σχεδιασμού τους οδηγεί σε αυθαίρετη (παράνομη) συμπεριφορά στο χώρο *«με αποτέλεσμα την πλήρη νομιμοποίηση της παρανομίας και γελοιοποίηση της νομιμότητας»* (Χριστοφιλόπουλος 2002: 24). Σε κανέναν δεν έχει εξηγηθεί γιατί για παράδειγμα δεν πρέπει η Αθήνα να εξαπλωθεί ανεξέλεγκτα και γιατί θα έπρεπε να αγοράσει διαμέρισμα σε έναν θορυβώδη, μολυσμένο αστικό ιστό, παρά να κτίσει ένα αυθαίρετο σε μία πανέμορφη εκτός σχεδίου περιοχή με ποιότητα ζωής. Ο κεντρικός σχεδιασμός είναι εντελώς ακατάλληλος να αλλάξει συμπεριφορές και νοοτροπίες που καθημερινά υποβαθμίζουν το περιβάλλον (Χατζημήτρος 2004).

Με δεδομένο ότι το Αναθεωρημένο Σύνταγμα ορίζει ότι οι σταθμίσεις και επιλογές για το σχεδιασμό του χώρου γίνονται σύμφωνα με τους κανόνες της επιστήμης (Άρθρο 24) και ότι η νομολογία επιβάλλει ο σχεδιασμός του χώρου να γίνεται μακριά από τα ιδιωτικά συμφέροντα, το κοινό για να συμμετέχει αποτελεσματικά δεν αρκεί να έχει βήμα, αλλά πρέπει να μπορεί να έχει **επιστημονική βοήθεια**. Διαφορετικά ο σχεδιασμός θα συνεχίζει να θεωρείται μία “τεχνική” διαδικασία, στην οποία τεχνικοί στο όνομα του (αόριστου και ασαφούς) δημοσίου συμφέροντος θα σχεδιάζουν και το κράτος θα εγκρίνει με βάση “αντικειμενικούς” στόχους, τους οποίους θα θεωρεί δίκαιους για τα συμφέροντα των πολιτών ως σύνολο. Σε αυτό το πλαίσιο είναι προφανές ότι υπάρχει πρόσφορο έδαφος για τα συχνά παρατηρούμενα φαινόμενα της ανάπτυξης πελατειακών σχέσεων, αφού ο πολιτικός και κοινωνικός έλεγχος μειώνεται, όταν το πολεοδομικό θέμα θεωρείται “τεχνικό” και συνεπώς οι πολίτες δεν διεκδικούν τη συμμετοχή τους στη διαδικασία λήψης αποφάσεων (Χριστοφιλόπουλος 2002: 64-70).

⁴⁴ Πρβλ. (Βλαστός 2004β). Αντίστοιχα ισχύουν και για άλλες πόλεις. Για την Πάτρα για παράδειγμα υποστηρίζεται ότι οι πολεοδομικές μελέτες αγνόησαν την οικονομία και την κοινωνική δυναμική της πόλης και αντανάκλασαν απλώς τις διαθέσεις των συντακτών τους (Ματσούκης, Μηλιώνης & Αθανασίου 1992: 164).

⁴⁵ Με βάση αυτή τη χωροθέτηση με νόμο για τον Ολυμπιακό Δακτύλιο, το ΣτΕ απέρριψε τις προσφυγές των Δήμων Ψυχικού, Ν. Ψυχικού, Χαλανδρίου και Φιλοθέης και της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης της Αθήνας για την περίπτωση της Λ. Κηφισίας, όπως και του Δήμου Αλίμου και άλλων τοπικών φορέων για την περίπτωση της Λ. Ποσειδώνος. Οι αυτοδιοικήσεις υποστήριζαν ότι οι ΜΠΕ των έργων ήταν παράνομες, αφού τα έργα ήταν αντίθετα στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (Αποφάσεις 729/2001 και 743/2001 Επιτροπής Αναστολών ΣτΕ).

5.10.3 Εμπόδια στη συμμετοχή στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό

Η κυκλοφορία είναι βασικός συντελεστής των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Η κατανάλωση ενέργειας για μεταφορές, φθάνει στις ΗΠΑ και την Ευρώπη ποσοστό της τάξης του 40 %. Παράλληλα έχει σχέση με την υγεία (λόγω των ρύπων), τη ψυχολογία και την ποιότητα ζωής των πολιτών, αφού μεγάλο μέρος της καθημερινότητάς μας καταναλώνεται στη μετακίνηση (Βλαστός 2004β). Παρ' όλα αυτά οι βασικές ενέργειες του ελληνικού κράτους μέχρι σήμερα εντοπίζονται σε τεχνολογικά ζητήματα, όπως ο τεχνικός έλεγχος, η χρήση εναλλακτικών καυσίμων και η ανανέωση του στόλου των οχημάτων. Στην κατεύθυνση της αλλαγής των κυκλοφοριακών συνθηκών έχει γίνει μόνο η βελτίωση του συστήματος μέσω μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα μέσω της κατασκευής δικτύου σταθερής τροχιάς, βελτίωσης της κίνησης των λεωφορείων και τρόλεϊ (λεωφορειολωρίδες και πύκνωση δρομολογίων) και της αναβάθμισης της ποιότητάς τους (λεωφορεία φυσικού αερίου). Αυτά αναφέρονται στην έκθεση που υπεβλήθη στον ΟΗΕ για την πρόοδο της χώρας στην ικανοποίηση των αρχών της Agenda 21, στην οποία παρουσιάζονται οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για τη βελτίωση της κίνησης των ΙΧ και η πτώση της τιμής τους ως μέτρο βελτίωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Εκτός από τη δημιουργία λεωφορειολωρίδων και το δακτύλιο στην Αθήνα απουσιάζουν άλλα μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας, ώστε να στραφούν οι οδηγοί προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς και απουσιάζουν ενέργειες ευαισθητοποίησης του κοινού και συμμετοχής του στις αποφάσεις (United Nations 2002: 11, 12). Οι πολιτικοί αποφεύγουν συστηματικά να υιοθετήσουν αποφασιστικές πολιτικές υπέρ της δημόσιας συγκοινωνίας, γιατί θεωρούν ότι έχουν πολιτικό κόστος⁴⁶, χωρίς να πιστεύουν ότι η συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις θα μπορούσε να αμβλύνει την αντίθεση των πολιτών.

Για τις κυκλοφοριακές μελέτες που προηγούνται των αποφάσεων για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις **απουσιάζει νομοθετικό πλαίσιο εκπόνησής τους**. Όσες εκπονούνται για λογαριασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ γίνονται με προδιαγραφές που καθορίζονται σε κάθε περίπτωση. Οι προδιαγραφές αυτές δεν δίνουν καμία περιβαλλοντική κατεύθυνση στους μελετητές, όπως μείωση της κυκλοφορίας οχημάτων, έμφαση στη δημόσια συγκοινωνία, στο ποδήλατο και το περπάτημα (Βλαστός, Μπαρμπόπουλος & Ρούντης 1998: 54). Απουσιάζει επιπλέον οποιαδήποτε αναφορά στη συμμετοχή του κοινού, παρά το ρόλο που έχει η τοπική αυτοδιοίκηση στη σύνταξη τέτοιων σχεδίων.

Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός αντιμετωπίζεται επίσης ως **κεντρικός σχεδιασμός**, κάτι που απομακρύνει τους πολίτες. Για παράδειγμα στο σχεδιασμό της κυκλοφορίας των μέσων μαζικής μεταφοράς δεν απουσιάζει μόνο το κοινό, αλλά και η τοπική αυτοδιοίκηση. Παρ' όλο που η Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι αυτή που γνωρίζει καλύτερα τα προβλήματα και τις ανάγκες της κάθε γειτονιάς, στην οποία πρέπει να στοχεύει ο σχεδιασμός της δημόσιας συγκοινωνίας (Βλαστός 2003: 64), δεν έχει λόγο στους σχεδιασμούς του ΟΑΣΑ, ούτε σε αυτούς των συγκοινωνιακών φορέων των άλλων πόλεων (ΟΑΣΘ, Αστικά ΚΤΕΛ). Μπορεί βέβαια να δημιουργήσει δικό της υποστηρικτικό δίκτυο, όχι όμως να επηρεάσει το βασικό δίκτυο συγκοινωνιών.

Η έλλειψη συμμετοχής του κοινού δεν βελτιώθηκε, ούτε με την Οδηγία 2001/42. Ενώ θα μπορούσε να δημοκρατικοποιήσει και αφετέρου να στρέψει σε περιβαλλοντικές

⁴⁶Βλ. (Βλαστός 2004β)

κατευθύνσεις, τη διαδικασία του κυκλοφοριακού σχεδιασμού και άλλων σχετικών προγραμμάτων της ελληνικής διοίκησης (Βλαστός 2004β), ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός πόλεων ή δήμων δεν περιλαμβάνεται στους τομείς εφαρμογής της Οδηγίας.

Επιπλέον η νομολογία του ΣτΕ δεν αναγνωρίζει στην τοπική αυτοδιοίκηση το δικαίωμα να αναλαμβάνει αυτόνομες αρμοδιότητες στον τομέα του κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Αντίθετα καθιστά υποχρεωτική την έγκριση τέτοιων σχεδιασμών από τα υπουργεία ή τις περιφέρειες (κράτος). Ως αποτέλεσμα η συμμετοχή του κοινού για θέματα κυκλοφορίας μπορεί να είναι χωρίς αντίκρισμα, αφού το υπουργείο, μπορεί να μην εγκρίνει τις μελέτες όταν αυτές ξεφεύγουν από λύσεις καθαρά τοπικού χαρακτήρα. Μια αλλαγή συνηθειών μετακίνησης, μια άλλη στάση και συμπεριφορά απέναντι στην πόλη μπορεί να γίνει με αφετηρία τη γειτονιά που είναι το πολιτικό κύτταρο της πόλης και ο χώρος που γνωρίζει καλύτερα από κάθε άλλον ο κάτοικος⁴⁷. Η τοπική αυτοδιοίκηση είναι ο διοικητικός φορέας που βρίσκεται πιο κοντά στις ανάγκες της γειτονιάς. Όταν η τοπική αυτοδιοίκηση δεν έχει ουσιαστικές αρμοδιότητες κυκλοφοριακού σχεδιασμού δυσχεραίνεται και η ενεργοποίηση της γειτονιάς.

Στη Νέα Σμύρνη, για παράδειγμα, κατά τη διάρκεια εκπόνησης της κυκλοφοριακής μελέτης του δήμου οργανώθηκαν συμμετοχικές διαδικασίες. Έγιναν 30 με 40 συναντήσεις με συνοικιακά συμβούλια, την EBENS (Ένωση Βιοτεχνών και Εμπόρων Ν. Σμύρνης), με τους συλλόγους γονέων και κηδεμόνων και με ανεξάρτητες ομάδες πολιτών. Εκτός από μία μεμονωμένη ομάδα πολιτών στην οδό Αγ. Σοφίας που αντέδρασε σε κάποια αλλαγή φοράς μονοδρόμησης οι προτάσεις της μελέτης έτυχαν καθολικής αποδοχής (ΣΕΣ 1992: 42). Ωστόσο όταν ολοκληρώθηκε η μελέτη είχαν ξεκινήσει εργασίες διαμόρφωσης κόμβων και τοποθέτησης σημάτων και σηματοδοτών επί της οδού Ελ. Βενιζέλου και των καθέτων της από το ΥΠΕΧΩΔΕ, οι οποίες έρχονταν σε αντίθεση με τη μελέτη κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης. Ο δήμος και οι δημότες αντέδρασαν έντονα. Το κλίμα ομοφωνίας που είχε επιτευχθεί μετά από σειρά συσκέψεων με τους εκπροσώπους των δημοτών και του μελετητή δυναμιτίστηκε και ποικίλες νέες θέσεις διαμορφώθηκαν υπέρ της μίας ή της άλλης λύσης. *«Παρόλη τη διαρκή ενημέρωση που είχε το υπουργείο για τις συζητούμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις κατά τη διάρκεια εκπόνησης της μελέτης, αλλά και παραπέρα μετά την ολοκλήρωσή της με σκοπό τυχόν παρεμβατικές διορθώσεις και υποδείξεις, καμία ανταπόκριση δεν υπήρξε από πλευράς υπουργείου. Και όταν πλέον προέκυψε θέμα υλοποίησης η στάση του υπουργείου έκανε φανερή την αδιαφορία του ως προς τις απόψεις της τοπικής αυτοδιοίκησης.»* (ΣΕΣ 1992: 43).

Στην Ευρώπη η διαχείριση της κυκλοφορίας είναι αρμοδιότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης και μόνο η κατασκευή σημαντικών συγκοινωνιακών έργων είναι αρμοδιότητα του κράτους ή συναρμοδιότητα τοπικής αυτοδιοίκησης-κράτους, εξαιτίας των κεφαλαίων που απαιτεί η κατασκευή (May et al. 2001: 7, 15-17, 55-63). Στην Ευρώπη όμως η κλίμακα του δήμου είναι ευρύτερη περιλαμβάνοντας σχεδόν το σύνολο της έκτασης μιας πόλης, οπότε ελάχιστοι άξονες έχουν διαδημοτικό χαρακτήρα. Όπου η πόλη αποτελείται από πολλούς δήμους, όπως στο Λονδίνο, ιδρύονται μητροπολιτικοί φορείς που έχουν την αρμοδιότητα σχεδιασμού των αξόνων αυτών, στο πλαίσιο των οποίων μπορούν να συμμετέχουν οι δήμοι και οι πολίτες.

⁴⁷ Βλ. (Βλαστός 2003: 54)

5.10.4 Εμπόδια στη συμμετοχή στα συγκοινωνιακά έργα

5.10.4.1 Ο ρόλος της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ)

Το κοινό έχει τη δυνατότητα να συμμετέχει όταν κατασκευάζεται ένας μεγάλος οδικός άξονας ή μία υποδομή σταθερής τροχιάς στη φάση περιβαλλοντικής αδειοδότησής τους. Και σε αυτό το επιμέρους πλαίσιο οι **Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ)** θα μπορούσαν να προσφέρουν πολλά στην κατεύθυνση της ουσιαστικής συμμετοχής του κοινού για την τελική διαμόρφωση ενός επιμέρους έργου. Μέσω της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης διερευνώνται οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, εξετάζονται εναλλακτικά σενάρια χάραξης και μεθόδων κατασκευής⁴⁸, όπως και αυτό της μη κατασκευής του έργου. Αναζητείται η άριστη λύση που δεν θα θίγει το περιβάλλον. Γίνεται επίσης δημοσιοποίηση του έργου, ώστε να προλαμβάνονται οι κοινωνικές διαφωνίες. Βέβαια οι ΜΠΕ από τη φύση τους εξετάζουν ένα έργο **αποσπασματικά** και όχι τη γενικότερη στρατηγική και το βαθμό στον οποίο θα μπορούσε να τροποποιηθεί. Ιδιαίτερα ο τομέας των μεταφορών είναι πιο δύσκολο να επηρεαστεί από τις διαδικασίες συμμετοχής του κοινού στα πλαίσια των ΜΠΕ, διότι το πραγματικό ζήτημα που είναι η στρατηγική επιλογή (και όχι ο επιμέρους σχεδιασμός) δεν εξετάζεται (Lidskog & Soneryd 2000: 1469, 1470). Για παράδειγμα αν προωθείται η κατασκευή ενός αυτοκινητόδρομου το ζήτημα αν θα έπρεπε στη θέση του να κατασκευαστεί ένας σιδηροδρομικός άξονας δεν αποτελεί αντικείμενο της ΜΠΕ⁴⁹. Άλλο πρόβλημα είναι το γεγονός ότι πολλές πληροφορίες που αφορούν τις επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως στο τοπίο ή στην κοινωνία είναι ποιοτικές και πολυσύνθετες και κατά συνέπεια εισέρχεται το **υποκειμενικό** στοιχείο. Επιπλέον υποκειμενική είναι και η διαδικασία επιλογής των περιβαλλοντικών παραμέτρων που θα μετρηθούν⁵⁰. Αλλά και όταν υπάρχουν ποσοτικές πληροφορίες, όπως παραδεκτά όρια συγκεκριμένων περιβαλλοντικών μεταβλητών (thresholds), αυτά δεν μπορεί να είναι απόλυτα και συνεχείς έρευνες - αλλά και πολιτικές σκοπιμότητες - τα μετακινούν (Petts 2003: 286). Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα όρια για τους ρύπους στον αέρα της Αθήνας (Κασσιός 2000: 52). Το στάδιο προειδοποίησης (και όχι το όριο λήψης μέτρων που ήταν ακόμη υψηλότερο) για το διοξείδιο του αζώτου (400 mg/m^3 – ωριαία τιμή) και το διοξείδιο του θείου (250 mg/m^3 – 24ωρη τιμή), που ίσχυαν στην Αθήνα (ΦΕΚ 369/Β/24.5.1993) ήταν ακριβώς διπλάσια από τις οριακές τιμές για την προστασία της ανθρώπινης υγείας που επέβαλε η Ευρωπαϊκή Ένωση με την Οδηγία 1999/30/ΕΚ. Για το όζον ήταν 50 % υψηλότερο το όριο για το στάδιο προειδοποίησης στην ελληνική νομοθεσία (ΦΕΚ 369/Β/24.5.1993) σε σχέση με τη νεότερη οδηγία 2002/3/ΕΚ. Οι αριθμοί μετρούν το αποτέλεσμα μίας δραστηριότητας (effect) και όχι την επίπτωσή του (impact). Το αποτέλεσμα είναι επιστημονική ή

⁴⁸ Το ΣτΕ έκρινε ότι πρέπει να εξετάζονται εναλλακτικά σενάρια για την ακριβή θέση του έργου ακόμα και αν τα προς υλοποίηση συγκοινωνιακά έργα προβλέπονται από εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο (Απόφαση 1040/1993 Ολομέλειας).

⁴⁹ Με την ενσωμάτωση πάντως της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σχεδίων και προγραμμάτων το Σεπτέμβριο του 2006 (ΦΕΚ 1125/Β/5.9.2006) και οι στρατηγικές, όπως τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια πρέπει να αδειοδοτούνται περιβαλλοντικά. Όμως αν ένα έργο δεν είναι ενταγμένο σε κάποιο πρόγραμμα, όπως το παράδειγμα της κατασκευής του αυτοκινητόδρομου, δε γίνεται Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση. Ωστόσο οι αποφάσεις 2759/1994 και 2760/1994 της ολομέλειας του ΣτΕ επέβαλαν στην περίπτωση της εκτροπής του Αχελώου να εξεταστούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο σύνολο του έργου και δεν θεώρησε αποδεκτή ΜΠΕ για κάθε έργο χωριστά. Οπότε μία ομάδα έργων πρέπει να εξετάζεται ως σύνολο.

⁵⁰ Βλ. (Γιαννόπουλος 1999: 12), (Healey 1997: 33) και (Κασσιός 2002: 17).

τεχνική πρόβλεψη με αριθμητικές τιμές και στοιχεία, αυτό όμως που κυρίως ενδιαφέρει είναι η επίπτωση, δηλαδή η ερμηνεία “του τι σημαίνουν οι αριθμοί” αυτοί για τον βιοτικό ή αβιοτικό χώρο και το κοινωνικό περιβάλλον⁵¹. Στο δεύτερο αυτό επίπεδο υπάρχουν μεγάλες αβεβαιότητες.

Εκτός όμως από τις παραπάνω εγγενείς αδυναμίες ούτε και η υποτυπώδης αυτή διαδικασία εκτίμησης επιπτώσεων λειτουργεί ικανοποιητικά. Στην πράξη «το μεγάλο αυτό θέμα της διερεύνησης των εναλλακτικών σεναρίων έργων και προγραμμάτων, στη καθημερινή του πρακτική σχεδόν είναι ανύπαρκτο. Συχνά οι τεχνικοί καλούνται είτε από τη διοίκηση, είτε από τους ιδιώτες, να προχωρήσουν στη διερεύνηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων για προαποφασισμένα έργα ή προγράμματα (Κασσιός 2000: 12). Είναι χαρακτηριστικό ότι η διαδικασία Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης έπεται της προκαταρκτικής μελέτης με αποτέλεσμα να καλείται απλά να επικυρώσει ότι το έργο “περνάει” περιβαλλοντικά και να επιφέρει ίσως επουσιώδεις αλλαγές. Η Περιβαλλοντική Εκτίμηση δεν έχει ως αντικείμενο την πραγματική μελέτη ενός έργου⁵². Συχνά εγκρίνονται ΜΠΕ ανεπαρκείς και γενικόλογες με αποτέλεσμα και οι περιβαλλοντικοί όροι των έργων να είναι αόριστοι⁵³. Οι μελετητές που αναλαμβάνουν τη σύνταξη μιας ΜΠΕ αποφεύγουν να ποσοτικοποιήσουν τις επιπτώσεις και να συγκρίνουν εναλλακτικές λύσεις με συγκεκριμένους δείκτες. Τις περισσότερες φορές δεν εξετάζονται καν εναλλακτικές λύσεις, ούτε καν η μηδενική λύση, δηλαδή αυτή της κατάστασης του περιβάλλοντος, εάν το έργο δεν πραγματοποιηθεί (Androulidakis & Karakassis 2006: 244, 248)⁵⁴. Άλλες φορές γίνονται “υποθέσεις” για “ενδεχόμενες” περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ενώ οι μελετητές δεν έχουν καν προσωπική αντίληψη του φυσικού χώρου παρέμβασης (Κασσιός 2002: 13). Μερικές μελέτες αποτελούν απλά προϊόν αντιγραφής⁵⁵. Οι μελετητές διαμαρτύρονται επίσης ότι αναγκάζονται να εκπονήσουν ΜΠΕ σε ελάχιστο χρόνο με πολύ μικρές αμοιβές (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998β: 13). Η περιβαλλοντική αδειοδότηση μετατρέπεται με αυτόν τον τρόπο σε μία γραφειοκρατική διαδικασία χωρίς συμβολή στη βελτίωση της ποιότητας του έργου και στην προστασία του περιβάλλοντος (Κασσιός 2000: 177). Βέβαια χάρη στη νομολογία του ΣτΕ που δε διστάζει να ακυρώσει εγκρίσεις περιβαλλοντικών όρων που στηρίζονται σε ανεπαρκείς ΜΠΕ η ποιότητα των ΜΠΕ σταδιακά βελτιώνεται.

Σύμφωνα με έρευνα του Κέντρου Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του πανεπιστημίου Μάντσεστερ της Μεγάλης Βρετανίας το πρόβλημα της **κακής ποιότητας των ΜΠΕ**, της μικρής επίδρασης που ασκούν στην τελική μορφή του έργου και της περιορισμένης εξέτασης εναλλακτικών λύσεων δεν είναι μόνο ελληνικό, αλλά παρουσιάζεται σε όλο τον ευρωπαϊκό χώρο που έχει ενεργοποιηθεί ο θεσμός αυτός⁵⁶. Τα κράτη μέλη κατηγορούνται ότι έχουν σκόπιμη αναποτελεσματικότητα στην εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας εξαιτίας και της επιρροής μεγάλων συμφερόντων (Λιάσκα 2008: 234). Οι ΜΠΕ θεωρούνται τελικά “υποκριτικό εργαλείο” στα χέρια των κυβερνήσεων για να **νομιμοποιούν προειλημμένες αποφάσεις** που συνάντησαν κοινωνική αντίδραση ή που έχουν

⁵¹ Βλ. (Κασσιός 2000: 24) και (Κασσιός 2002: 11).

⁵² Πρβλ. (Ευστρατίου 2003: 92).

⁵³ Βλ. (Κασσιός 2000: 27 και 2002: 6), (Τσίρος 2001: 212, 227) και (Χατζημπίρος 2004).

⁵⁴ Πρβλ. και (Cashmore, Christofilopoulos & Cobb 2002: 384).

⁵⁵ Βλ. (Androulidakis & Karakassis 2006: 249) και (Τσίρος 2001: 21).

⁵⁶ Βλ. (Γιαννόπουλος 1999) και (Λάμπρου 2002: 5), (Lidskog & Soneryd 2000), (Richardson 2005: 352-353).

σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον⁵⁷. Άλλωστε οι συντάσσοντες τη μελέτη συνήθως δεν είναι ουδέτεροι. Ο χρηματοδότης της μελέτης και εργοδότης των μηχανικών που τη συντάσσουν είναι αυτός που αιτείται το προτεινόμενο έργο. Θα ήταν αντιεπαγγελματικό για τους μηχανικούς που τη συντάσσουν να προβάλλουν τα περιβαλλοντικά μειονεκτήματα του εργοδότη τους, αντίθετα θα προσπαθήσουν να τα αποκρύψουν όσο το επιτρέπει η επαγγελματική δεοντολογία (Lidskog & Soneryd 2000: 1469, 1474).

5.10.4.2 Εμπόδια στη συμμετοχή του κοινού στα πλαίσια των ΜΠΕ

Ο περιορισμένος ρόλος του κοινού στη διαδικασία ευνοεί μία τέτοια εξέλιξη. Η διαδικασία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης είναι πρωτίστως πολιτική. Διαφορετικά συμφέροντα και αξίες συγκρούονται με σκοπό την περιβαλλοντική αξιολόγηση. Οι αξίες ενυπάρχουν όταν εξετάζεται αν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον είναι τόσο σημαντικές ώστε να απαιτούν ΜΠΕ (screening) και όταν αποφασίζεται ποιοι θα είναι οι στόχοι και ποιους περιβαλλοντικούς παράγοντες θα εξετάσει η περιβαλλοντική μελέτη, δηλαδή ποιες θα είναι οι ποιοτικές επιπτώσεις που αναμένεται να προκληθούν (scoring) (Richardson 2005: 350). Το κοινό θα έπρεπε να συμμετέχει σε όλη τη διαδικασία, αν πραγματικά επιδιωκόταν ο δημοκρατικός σχεδιασμός. Πιο σημαντικό στάδιο συμμετοχής είναι το αρχικό, όταν παρουσιάζονται οι εναλλακτικές λύσεις και οι αναμενόμενες επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. «Πολλές επιπτώσεις μπορούν να προσδιοριστούν καλύτερα μέσω της διαβούλευσης με την κοινότητα που επηρεάζεται, διότι η σημασία των επιπτώσεων εξαρτάται από προσωπικές αξίες και προτεραιότητες» (Manheim 1979: 546). Όμως για να επιτευχθεί συμμετοχή του κοινού στο επίπεδο αυτό, θα πρέπει αυτή να προβλέπεται πιο έγκαιρα στο σχεδιασμό συγκοινωνιακών έργων. Για παράδειγμα:

Α) Πριν τη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης, στη διαδικασία επιλογής μελετητή μεταξύ όσων παρέδωσαν προκαταρκτικές μελέτες, όπου μπορεί να επιλεγεί η κοινωνικά και περιβαλλοντικά πιο επιθυμητή τεχνική λύση για το αντικείμενο του έργου.

Β) Πολύ νωρίς στη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης, δηλαδή είτε όταν αποφασίζεται αν απαιτεί η φύση του έργου ΜΠΕ (screening) είτε όταν γίνεται διαβούλευση με την αρμόδια αρχή για το είδος των πληροφοριών που θα περιέχονται στη ΜΠΕ, όπως προβλέπει η Οδηγία 97/11 (στη φάση του scoring). Με τον τρόπο αυτό από την αρχή η περιβαλλοντική αδειοδότηση θα μπορούσε να εστιαστεί στις ανησυχίες του κοινού⁵⁸.

Γ) Στο πρώτο στάδιο περιβαλλοντικής αδειοδότησης, δηλαδή στο στάδιο της ΠΠΕΑ, όπου αποφασίζεται μεταξύ εναλλακτικών λύσεων η τελική χάραξη του έργου.

Η πράξη δείχνει ότι η έγκαιρη συμμετοχή του κοινού προσφέρει πολύτιμες πληροφορίες στον προσδιορισμό και την αξιολόγηση των επιπτώσεων και πιθανών μέτρων αντιμετώπισης (Palerm 2000: 594). Αντίθετα σήμερα **το κοινό καλείται να συμμετέχει λίγο πριν την τελική έγκριση** της αναλυτικής ΜΠΕ, όταν ο αντίλογός του πρέπει να εστιάζεται σε ένα μεγάλο τόμο με δυσνόητα και απωθητικά για το μέσο πολίτη επιστημονικά δεδομένα και όταν η βασική θέση του έργου και η βασική

⁵⁷ Βλ. (Δωροβίνης 2003: 83), (Ευστρατίου 2003: 92), (Κασσιός 2000: 12).

⁵⁸ Βλ. (Κασσιός 2002: 7, 54) και (Palerm 2000: 589).

τεχνική λύση έχουν εγκριθεί⁵⁹. Δεν τηρείται επομένως η Σύμβαση του Άαρχους που προβλέπει τη συμμετοχή του κοινού «όταν όλες οι επιλογές είναι ανοιχτές».

Ακόμα και στο τελικό στάδιο πριν την έγκριση της ΜΠΕ **το κοινό δεν ενθαρρύνεται καθόλου να συμμετέχει** στις διαδικασίες περιβαλλοντικής αδειοδότησης. Αντίθετα εξαιτίας των μικρών χρονικών περιθωρίων που έχουν οι νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις και του αυξημένου οικονομικού κόστους των δημοσιεύσεων στον τύπο πολλές φορές δεν πραγματοποιούνται οι προβλεπόμενες διαδικασίες δημοσιοποίησης (Τσίρος 2001: 220). Σύμφωνα με τη νομολογία του ΣτΕ, επειδή η έγκριση περιβαλλοντικών όρων είναι ατομική διοικητική πράξη, η παράλειψη της διαδικασίας δημοσιοποίησης δεν επηρεάζει τη νομιμότητα της περιβαλλοντικής αδειοδότησης (ΣτΕ 293/2009, 606/2002, 2173/2002).

Όταν η δημοσιοποίηση πραγματοποιείται μεταφέρεται η χρονική πίεση στο κοινό, που καλείται να λάβει γνώση και να υποβάλλει τα σχόλιά του με ασφυκτικές προθεσμίες⁶⁰. Μία τεκμηριωμένη απάντηση από τους πολίτες σε αυτήν την επιστημονική διαδικασία θα είχε ως συνέπεια εκτός από σημαντική ανάλωση χρόνου και τη σύνταξη αντιμελετών με απρόσιτο κόστος⁶¹. Μάλιστα στο μικρό χρόνο που πρέπει να προετοιμαστεί ολοκληρωμένος αντίλογος έρχεται πολλές φορές να προστεθεί η (παράνομη) άρνηση της διοίκησης να παρασχεθούν περιβαλλοντικές πληροφορίες (βλέπε για παράδειγμα απόφαση Αρ. 3943/1995 Ε' Τμήματος Συμβουλίου της Επικρατείας). Άλλες φορές απλά συναντάται αδιαφορία ή έλλειψη απάντησης «κατά τα γνωστά ελλαδικά πρότυπα αδιαφορίας της Διοίκησης ή αποφυγής "προσφοράς ερεισμάτων" για τυχόν περαιτέρω νομικές ενέργειες εκ μέρους των αιτούντων» (Δωροβίνης 2003: 82). Οι θεσμικές δυνατότητες που έχουν οι ενδιαφερόμενοι να προσφύγουν στην περίπτωση αυτή στην Επιτροπή για την Πρόσβαση σε Πληροφορίες για το Περιβάλλον του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων είναι χωρίς νόημα, αφού εν τω μεταξύ έχουν παρέλθει οι προθεσμίες και η περιβαλλοντική αδειοδότηση έχει ολοκληρωθεί (Ευστρατίου 2003: 90). Η Επιτροπή έχει γίνει αποδέκτης ελάχιστων προσφυγών και ερωτημάτων. Συνήθως σε αυτές τις περιπτώσεις δεν ακολουθούνται οι θεσμικές διαδικασίες, αλλά μέσω προσωπικών γνωριμιών και αλληλοδιευκολύνσεων μαθαίνει ο ενδιαφερόμενος ότι χρειάζεται (Δωροβίνης 2003: 82).

Το πιο συχνό όμως φαινόμενο είναι το κοινό να έχει πλήρη **άγνοια** ότι επίκειται να σχεδιαστεί ένα σημαντικό έργο και ότι η εκτίμηση των επιπτώσεών του είναι στη διάθεσή του για κρίση. Δεν οργανώνονται δημόσιες ακροάσεις σε τοπικό επίπεδο, παρά μόνο στο νομαρχιακό επίπεδο που είναι πιο μακριά στους πολίτες (ό.π.: 83). Και στο επίπεδο αυτό όμως **οι προσπάθειες ενημέρωσης του κοινού είναι ελλιπείς**. «Σήμερα στην εποχή της κυριαρχίας της πληροφορικής και της ηλεκτρονικής επικοινωνίας και των πολλαπλών μέσων μαζικής ενημέρωσης δεν νοείται να μην υπάρχουν επαρκείς μέθοδοι γνωστοποίησης και δημοσιοποίησης των ΜΠΕ» (Κασσιός 2002: 46). Όποτε οι φορείς πραγματοποιούν εκστρατείες ενημέρωσης αυτές είναι συνήθως διαφημιστικές και δεν ενημερώνουν τους θιγόμενους για τις δυσμενείς επιδράσεις ενός έργου (Αμπακούμκιν 2003: 19).

⁵⁹ Πρβλ. (Bonte 1996), (ΕΕΒ 2007: 23), (Κασσιός 2000: 205, 207), (Λάμπρου 2002: 6), (Lidskog & Soneryd 2000: 1469, 1474) και (Petts 2003: 286).

⁶⁰ Βλ. (Αμπακούμκιν 2003: 18) και (Ζιάμος 2003: 32).

⁶¹ Βλ. (Δωροβίνης 2003: 83) και (Petts 2003: 284).

Τέλος, σε σημαντικά έργα με σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που κρίνεται μεγάλης προτεραιότητας η κατασκευή τους, αλλά δε θα μπορούσε αυτή να τεκμηριωθεί με μία κοινωνικά αποδεκτή ΜΠΕ, η διοίκηση δεν εφαρμόζει καθόλου τις διαδικασίες περιβαλλοντικής αδειοδότησης, αλλά εντάσσει τους περιβαλλοντικούς όρους λειτουργίας του έργου απευθείας σε νόμο (Τσίρος 2001: 26), όπως έγινε στην περίπτωση του αεροδρομίου των Σπάτων!! Στην περίπτωση της Μαραθώνιας Οδού, ενός αυτοκινητόδρομου που διέσχισε αστικές περιοχές, η εκδίκαση της υπόθεσης στο ΣτΕ παρακάμφθηκε με απόσυρση της περιβαλλοντικής αδειοδότησης και επιβολή της λύσης με πράξη νομοθετικού περιεχομένου⁶². Άλλες φορές οι περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις εφαρμόζονται με τέτοιο τρόπο, ώστε να μην παρακαμφθούν τυπικά, αλλά στην πράξη, όπως στην περίπτωση της εκτροπής του Αχελώου, που επιλέχθηκαν ως χρόνος γνωμοδότησης στα νομαρχιακά συμβούλια της Θεσσαλίας για τη σχετική ΜΠΕ οι μέρες γύρω από τον Δεκαπενταύγουστο του 2002 (Δωροβίνης 2003: 84).

5.10.4.3 Επιπτώσεις από τη μη συμμετοχή του κοινού

Η αδειοδότηση για την κατασκευή ενός έργου στηρίζεται όχι στη διαφάνεια και στην τεκμηρίωση, αλλά σε επίσημες και **κλειστές διαδικασίες**, οι οποίες ανοίγουν για το κοινό μόνο για περίπου ένα μήνα προς το τέλος. Οι διαπραγματεύσεις από την άλλη μεταξύ ρυθμιστικών αρχών και ιδιωτικών συμφερόντων είναι συνεχείς από την κατάθεση της αίτησης. Αυτό δημιουργεί από τη μία πλευρά την εντύπωση ότι τα έργα δεν έχουν κοινωνικό χαρακτήρα και γίνονται για λόγους επιχειρηματικούς (Κασσιός 2000: 178). Από την άλλη δίδεται **η εικόνα της διαπλοκής** μεταξύ εργολάβων και διοίκησης⁶³. «Κάτω από αυτό το σύστημα των ανεπίσημων, καταχρηστικών και ασταθών διαπραγματεύσεων και εκπτώσεων, η κύρια επίσημη μορφή κοινωνικής εμπλοκής στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό είναι η προσφυγή στη δικαιοσύνη, με άλλα λόγια η δικαστική συμμετοχή. [...] Η φύση αυτής της συμμετοχής αντικατοπτρίζει [...] τη χαμηλή πολιτισμική και θεσμική σημασία της ενεργού κοινωνικής συμμετοχής στη διαμόρφωση και εφαρμογή δημοσίων πολιτικών στην Ελλάδα.» (Getimis, Giannakourou & Dimadama 2003: 156).

5.10.5 Εμπόδια στη συμμετοχή σε περιβαλλοντικά θέματα

5.10.5.1 Η έλλειψη περιβαλλοντικής στρατηγικής από το κράτος

Η διοίκηση στην Ελλάδα σπάνια είχε περιβαλλοντικό προσανατολισμό στις αποφάσεις της και αυτό παρά τη ρητή υποχρέωσή της από το Σύνταγμα. Πολλές περιβαλλοντικές παραμέτρους δεν καταγράφονταν από το ΥΠΕΧΩΔΕ παρά μόνο τα τελευταία χρόνια. «*Η αδυναμία της ελληνικής δημοσίας διοικήσεως (κεντρικής και τοπικής) να ασκήσει άξια λόγου περιβαλλοντική πολιτική, η μοιραία περιβαλλοντική υποβάθμιση ή και καταστροφή του αστικού χώρου οφείλεται κατά μέγα μέρος στην αδυναμία συγκροτήσεως “περιβαλλοντικής διοικήσεως” (Umweltverwaltung) που θα εργάζεται με βάση “δεδομένα” και όχι ανούσιες διακηρύξεις*» (Ρίζος 2003: 105). Αυτή

⁶² Βλέπε (Αυγή 21/06/2002) και (www.in.gr, 30/12/2002).

⁶³ (Δωροβίνης 2003: 84). Το πρόβλημα της διαφθοράς στην παραγωγή των δημοσίων έργων είναι μεγάλο και γνωστό σε όσους εμπλέκονται στη μελέτη και την κατασκευή τους. Βλ. για παράδειγμα συνέντευξη Τάσιου Θ., καθηγητή πολυτεχνείου, στην (Ελευθεροτυπία, 23/04/2005), (Τζατζάνης 2004), (Γιαννίρη 2004).

η έλλειψη περιβαλλοντικών στοιχείων και περιβαλλοντικής στρατηγικής έχει αντίκτυπο και στην ποιότητα των ΜΠΕ (Κασσιός 2000: 178). Η αποτυχία εφαρμογής περιβαλλοντικής πολιτικής οδηγεί ερευνητές να υποστηρίζουν ότι ίσως θα έπρεπε να γίνει μεταφορά σε ανεξάρτητες και ημι-ιδιωτικές αρχές μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα περιβαλλοντικών αρμοδιοτήτων (Getimis, Giannakourou & Dimadama 2003: 154).

Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα της έλλειψης περιβαλλοντικού προσανατολισμού της ελληνικής διοίκησης είναι ότι η περιβαλλοντική νομοθεσία είναι αποκλειστικά προϊόν ενσωμάτωσης των ευρωπαϊκών οδηγιών στην ελληνική. Η ίδια η πολιτεία παραδέχεται π.χ. για το θεσμό Εκτίμησης των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων: «*Η εφαρμογή του θεσμού στηρίχθηκε κυρίως στην κάλυψη των απαιτήσεων που απορρέουν από το κοινοτικό δίκαιο και όχι στη διαμόρφωση κοινής συνείδησης (φορέων και πολιτών) σχετικά με την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος και λήψης μέτρων αποφυγής της υποβάθμισής του*»⁶⁴. Μάλιστα ο ρυθμός, με τον οποίο ενσωματώνονται οι Οδηγίες που αφορούν το περιβάλλον είναι ιδιαίτερα χαμηλός. Η Οδηγία 85/337/ΕΟΚ άρχισε να εφαρμόζεται στην πράξη με την ΚΥΑ 69269/1990, δηλαδή ύστερα από 5 χρόνια. Η Οδηγία 90/313/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 158 της 07/06/1990) για την ενημέρωση του κοινού σε θέματα περιβάλλοντος πέρασε στο ελληνικό δίκαιο με την ΚΥΑ 77921/1440/1995 με καθυστέρηση τριών ετών, αφού προηγουμένως είχε ξεκινήσει η διαδικασία παραπομπής της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Λαζαρέτου 2002: 133). Η Οδηγία-πλαίσιο 96/62 για την ποιότητα του αέρα ενσωματώθηκε στη νομοθεσία μας (ΦΕΚ 125/Α/5.6.2002) ύστερα από 7 χρόνια! Είχε προηγηθεί (ΦΕΚ 180/Β/17.2.2000) η ενσωμάτωση μόνο των ορισμών της οδηγίας στο ελληνικό δίκαιο (Βλαστός 2001: 68)! Η Οδηγία 97/11 άρχισε να ενσωματώνεται με το Ν. 3010/2002 και αυτή μετά από 5 χρόνια, ενώ οι τρόποι συμμετοχής του κοινού ορίστηκαν το 2003 (ΦΕΚ 1391/Β/29.9.2003). Οι Οδηγίες που αφορούν το περιβάλλον ενσωματώνονται μόνο κατόπιν πίεσης χωρίς καμία διαδικασία ενημέρωσης και πληροφόρησης του κόσμου (Ευστρατίου 2003: 88). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συχνά παραπέμπει τη χώρα μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για υποθέσεις, στις οποίες η χώρα μας αποτυγχάνει να ενσωματώσει κοινοτικές Οδηγίες στην εθνική νομοθεσία στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας των πολιτών⁶⁵. Αλλά και όταν ψηφίζονται και ενσωματώνονται περιβαλλοντικοί νόμοι, συχνά δεν τηρούνται από την ίδια τη διοίκηση, όταν επιχειρεί να υλοποιήσει έργα και δράσεις⁶⁶. Η έλλειψη περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος του κράτους συνυπάρχει με οξυμένα περιβαλλοντικά προβλήματα. Τα όρια προστασίας της ανθρώπινης υγείας για πολύ επιβλαβείς ρύπους, όπως τα αιωρούμενα σωματίδια (ΑΣ₁₀) και το όζον, δεν τηρούνται. Μάλιστα για το πρώτο ξεπερνιούνται σχεδόν σε όλη τη διάρκεια του έτους στη Θεσσαλονίκη και για πάρα πολλές ημέρες στην Αθήνα⁶⁷. Ενώ λοιπόν το ελληνικό κράτος θα έπρεπε να είναι πρωταγωνιστής στη νομοθεσία προστασίας του περιβάλλοντος, είναι ουραγός των πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁶⁸.

⁶⁴(ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998β: 13). Πρβλ. και (United Nations 2002: 19).

⁶⁵ Βλ. (Ελευθεροτυπία, 23/01/2004), (Καθημερινή, 23/01/2004), (www.in.gr, 27/01/2005) και (www.in.gr, 03/02/2005).

⁶⁶ Βλ. (Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ, 02/12/2002).

⁶⁷ (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας 2004), (ΥΠΕΧΩΔΕ 2004β).

⁶⁸ Στις αρχές της δεκαετίας του '80 το ελληνικό κράτος ήταν πράγματι πρωταγωνιστής περιβαλλοντικών πρωτοβουλιών, όπως ο δακτύλιος. Από τότε κανένα άλλο μέτρο δεν εφαρμόστηκε, ενώ ο δακτύλιος έχει σήμερα ουσιαστικά ακυρωθεί από την πληθώρα των οχημάτων (Βλαστός 2001: 69).

Εφόσον η διοίκηση δεν έχει περιβαλλοντικό προσανατολισμό δεν ευνοείται και η ευαισθητοποίηση του πολίτη στα θέματα αυτά. Ωστόσο η συμμετοχή του πολίτη στη σύνταξη και εφαρμογή δράσεων για το περιβάλλον είναι προϋπόθεση για τη δημιουργία συνείδησης “κοινής ευθύνης”⁶⁹.

5.10.5.2 Η δικαστική συμμετοχή

Χάρη στη ρητή αναφορά στο Σύνταγμα για το περιβαλλοντικό ρόλο του κράτους και επειδή υπάρχει έλλειψη βούλησης της διοίκησης για εφαρμογή μιας περιβαλλοντικής πολιτικής, πρωταγωνιστικό ρόλο στην εφαρμογή της έχει το **Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ)**. Αν δεν υπήρχαν οι συνταγματικές αυτές ρυθμίσεις οι παρεμβάσεις της Διοίκησης θα είχαν σαφώς πιο δυσμενή αποτελέσματα⁷⁰. Μάλιστα οι παρεμβάσεις του ΣτΕ δημιούργησαν μία νομολογία που στηρίζεται σε νομικές αρχές και δίνουν την πρακτική εφαρμογή της γενικότερης αρχής της αειφορείας που υπάρχει στο Σύνταγμα. Χάρη στη νομολογία αυτή η Ελλάδα έχει θέσει πλέον πολύ συγκεκριμένες και αυστηρές περιβαλλοντικές προδιαγραφές στο σχεδιασμό του χώρου και στα δημόσια και ιδιωτικά έργα εφάμιλλη των άλλων χωρών και έχει αυξηθεί σημαντικά σήμερα η ποιότητα των Περιβαλλοντικών Μελετών που συνοδεύουν τις διοικητικές αποφάσεις σε σχέση με παλαιότερα.

Όμως η δικαστική προσφυγή στο ΣτΕ είναι ιδιαίτερα ακριβή και πρέπει να προβλέπονται απλούστερες διοικητικές διαδικασίες για συμμετοχή των πολιτών στις περιβαλλοντικές αποφάσεις. Επιπλέον το ΣτΕ εκ του ρόλου του ασκεί μόνο έλεγχο νομιμότητας και δεν είναι όργανο κοινωνικού διαλόγου. Ο σχεδιασμός θα έπρεπε να είναι μία συνεχής και συμμετοχική διαδικασία με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη, η οποία θα περιλαμβάνει και κοινωνικές παραμέτρους και θα προσαρμόζεται ανάλογα στις τοπικές συνθήκες.

Για παράδειγμα, ενώ πλέον ο στόχος σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η πολυλειτουργικότητα, η πυκνότητα και η επανασύσταση της παραδοσιακής γειτονιάς, καθώς με αυτόν τον τρόπο περιορίζονται οι καθημερινές μετακινήσεις και επιτυγχάνεται βελτίωση των περιβαλλοντικών παραμέτρων, το Συμβούλιο της Επικρατείας με τις αποφάσεις 212/1999 και 361/1999 θεώρησε ότι ο αποχαρκτηρισμός μίας περιοχής από τη χρήση της αμιγούς κατοικίας παραβιάζει το πολεοδομικό κεκτημένο της περιοχής (καθώς η μίξη χρήσεων αναπόφευκτα προσελκύει μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών σε μία περιοχή και κατά συνέπεια προκαλεί περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ιδιαίτερα όταν αυτοί μετακινούνται με ΙΧ) και απαγορεύει την αλλαγή των χρήσεων περιοχών αμιγούς κατοικίας (Χριστοφιλόπουλος 2002: 236, 267-274, 276). Με την απόφαση αυτή δημιουργήθηκε τελικά μία ανελαστική νομολογία που δημιουργεί προσκόμματα στην ελευθερία των μελετητών ή του κοινού να βελτιώσουν τις περιβαλλοντικές παραμέτρους με τον τρόπο που επιθυμούν. Θα μπορούσε για παράδειγμα η μίξη των χρήσεων να συνδυαστεί με μέτρα κυκλοφοριακής διαχείρισης που θα μείωναν τελικά την κίνηση με ΙΧ.

5.10.5.3 Η έλλειψη περιβαλλοντικής κουλτούρας

⁶⁹ (Βλαστός & Μπιρμπίλη 1999).

⁷⁰ Βλ. (Getimis, Giannakourou & Dimadama 2003: 155) και (Χριστοφιλόπουλος 2002: 23, 27).

Σε αυτό το δικαστικό περιβάλλον συμμετοχής του κοινού δεν επιτυγχάνεται μία ελεύθερη ενεργοποίηση των κατοίκων για περιβαλλοντικά θέματα. Η ενεργοποίηση γίνεται μόνο οργανωμένη. Μέχρι το τέλος του 1997 υπήρχαν στην Ελλάδα 201 περιβαλλοντικές οργανώσεις (ΥΠΕΧΩΔΕ 1998α), παρ' όλο που «δεν υπάρχει κανένας επίσημος τρόπος διαπραγμάτευσης ή συνεργασίας με τις κρατικές αρχές που θα μπορούσε να επιτρέψει συμμετοχή σε επιτροπές και άλλα βήματα, συμμετοχή στην προετοιμασία εγγράφων ή πρώτων προτάσεων, διαβούλευση με τους ειδικούς και επηρεασμό αποφάσεων» (Getimis, Giannakourou & Dimadama 2003: 155) εκτός από τη διαδικασία που προβλέπει η νομοθεσία για τις ΜΠΕ. Στη μεγάλη μάζα του πληθυσμού της Ελλάδας ωστόσο απουσιάζει μία ευρύτερη περιβαλλοντική κουλτούρα. Είναι χαρακτηριστικό ότι για έργα οδοποιίας, που έχουν σημαντικότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις οι νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις, όταν καλούνται να γνωμοδοτήσουν, στη συντριπτική τους πλειοψηφία είτε δεν απαντούν καθόλου, οπότε θεωρείται θετική η γνώμη τους, είτε απαντούν θετικά. Σπάνια μεταφέρουν αρνητική άποψη προϊόν ενεργοποίησης του κοινού. Επιπλέον η άρνησή τους ακόμη πιο σπάνια συνοδεύεται από κάποια εναλλακτική λύση (Τσίρος 2001: 167, 221). Ύστερα από 14 χρόνια λειτουργίας του θεσμού της Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης αρχίζει να διακρίνεται κάποιος μικρός περιβαλλοντικός προσανατολισμός σε επίπεδο νομαρχιακής αυτοδιοίκησης (Χατζημπίρος 2004).

Η απαθής αυτή στάση του κοινού αλλάζει για την υπεράσπιση ιδιωτικών συμφερόντων. Παραδοσιακά αυτό υπήρξε ιστορικά το κίνητρο ενεργοποίησης του κοινού εναντίον του κράτους (βλέπε Κεφάλαιο 4).

5.10.6 Εμπόδια στη συμμετοχή στην τοπική αυτοδιοίκηση

Η τοπική αυτοδιοίκηση δεν έχει σήμερα αυτόνομες αρμοδιότητες πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Παρ' όλο που αποτελεί βούληση της κεντρικής διοίκησης η αναβάθμιση του ρόλου της σε θέματα βιώσιμης ανάπτυξης⁷¹, το Συμβούλιο της Επικρατείας προς το παρόν αρνείται αυτόν το ρόλο με βάση το Σύνταγμα και τη μέχρι τώρα εμπειρία μιας διοίκησης που είναι πιο ευάλωτη στην κοινωνική αντίληψη προάσπισης του ατομικού συμφέροντος σε βάρος του συλλογικού. Επιπλέον η τοπική αυτοδιοίκηση δεν έχει στελεχωθεί ακόμη με δυναμικό τέτοιο που θα την κάνει ικανή να προτείνει ολοκληρωμένες προτάσεις. Άλλωστε δεν έχει τους πόρους για να εκτελέσει πλήρως ούτε εκείνες τις λειτουργίες που είναι καθαρά της δικαιοδοσίας της⁷².

Πράγματι παλαιότερη εμπειρία από τις ΗΠΑ, όταν η τοπική αυτοδιοίκηση ήταν κυρίαρχη στις πολεοδομικές αποφάσεις, αν και δεν υπήρχαν αντικειμενικές διαδικασίες αξιολόγησης αυτών των αποφάσεων, δικαιώνει τις σκέψεις του ΣτΕ. Πλήθος αναλυτών σημειώνει ότι τότε στην τοπική διακυβέρνηση στις ΗΠΑ κυριαρχούσαν η εξυπηρέτηση προσωπικών πολιτικών επιδιώξεων και τοπικών οικονομικών συμφερόντων. Η κριτική αυτή οδήγησε σε πιέσεις, ώστε η δημόσια διαχείριση να γίνει πιο αποτελεσματική και λιγότερο διεφθαρμένη. Από τη δεκαετία του '60 αναπτύχθηκε για το λόγο αυτό μια ορθολογική διαδικασία ανάπτυξης

⁷¹ (ΥΠΕΧΩΔΕ 1998δ: 6) και (ΥΠΕΧΩΔΕ 2002: 29).

⁷² Βλ. (Γιαννής 2002), (Μοδινός 1982: 11), (Ρόκος 1982: 21), (Ταμής 2003), (www.in.gr, 21/07/2003) και (www.in.gr, 16/09/2002).

αντικειμενικών στόχων και εναλλακτικών σεναρίων επίτευξης των στόχων αυτών (Healey 1997: 23).

Ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης δεν παύει να είναι **σημαντικός**. Συντάσσει πολεοδομικά και κυκλοφοριακά σχέδια και τα θέτει προς έγκριση στην κεντρική διοίκηση. Το δημοτικό συμβούλιο γνωμοδοτεί για όλα τα χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια. Παράλληλα είναι αρμόδιο για να ενημερώνει το κοινό, όπου αυτό προβλέπεται.

Η τοπική αυτοδιοίκηση δεν έχει ωστόσο καταφέρει να ενεργοποιήσει το κοινό για περιβαλλοντικά θέματα. Αυτό έχει σχέση με το συγκεντρωτικό χαρακτήρα της. Ο δήμαρχος και ο νομάρχης ελέγχουν όλα τα τοπικά συμβούλια, αφού στο συνδυασμό τους ανήκουν τα 3/5 όλων των συμβούλων, που πρέπει πριν τις εκλογές να δηλώσουν την εμπιστοσύνη τους στο πρόσωπο του υποψήφιου δημάρχου. Επειδή ο επιτυχών συνδυασμός εκλέγει περισσότερους συμβούλους από αυτόν που θα του αντιστοιχούσαν αναλογικά αυξάνει το ποσοστό ψήφων που πρέπει να συγκεντρώσει ένας συνδυασμός για να μπορέσει να εκλέξει σύμβουλο⁷³. Αναλογικό γίνεται το σύστημα εκλογής μόνο, αν ο επιτυχών συνδυασμός συγκεντρώσει το 60 % των ψήφων (Άρθρα 50, 51, 59). Η συγκέντρωση αυτή της εξουσίας σε ένα πρόσωπο και η σχεδόν αδυναμία συνδυασμών που δεν έχουν κομματική εξάρτηση να διεκδικήσουν είσοδο στο δημοτικό συμβούλιο δημιουργεί πολλές παρενέργειες, όπως η πολιτική εξάρτηση των αποφάσεων, η εξυπηρέτηση ανάλογα με τις προσωπικές και κομματικές γνωριμίες, η διαφθορά. Τα φαινόμενα του κομματισμού ενισχύονται από τη δημοσιονομική εξάρτηση που έχει η τοπική αυτοδιοίκηση από το κράτος, καθώς και από το γεγονός ότι το Σύνταγμα δεν της αναθέτει αυτόνομες αρμοδιότητες στον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Ο συγκεντρωτικός και κομματικός χαρακτήρας της τοπικής αυτοδιοίκησης δημιουργεί φαινόμενα αλαζονικής και σε απόσταση από τον πολίτη διοίκησης. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι δήμοι και οι κοινότητες έχουν το μεγαλύτερο αριθμό βάσιμων αναφορών κακοδιοίκησης στο Σύνηγορο του Πολίτη. Ο συγκεντρωτικός χαρακτήρας οδήγησε να καταλήξει ο προγραμματισμός των αναπτυξιακών έργων σε ένα κατάλογο έργων που συντάσσεται εξωθεσμικά χωρίς συμμετοχή του κοινού (Κεραμάρη 1998). Στο περιβάλλον αυτό ευνοούνται και **κρούσματα διαφθοράς**. Στην Ελλάδα άλλωστε η διαφθορά έχει λάβει κοινωνικές διαστάσεις με ένα 11 % των πολιτών να δηλώνει ότι έχει λάβει μέρος σε χρηματισμό (www.enet.gr, 14/05/2004)⁷⁴.

Η νομοθετική πρόβλεψη για αποκέντρωση της λειτουργίας των δήμων με την ίδρυση συνοικιακών συμβουλίων, όποτε εφαρμόστηκε απέτυχε. Τα συνοικιακά συμβούλια είχαν αρμοδιότητες να εισηγούνται έργα, τα οποία ο δήμος δεν ήταν έτοιμος κι αλλιώς,

⁷³ Το σύνολο των έγκυρων ψηφοδελτίων διαιρείται με τον αριθμό των συμβούλων προσαυξημένο κατά ένα και το πηλίκο αποτελεί το εκλογικό μέτρο. Σύμφωνα με τον Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (Άρθρο 51) για να εκλέξει κάποιος σύμβουλο πρέπει να συγκεντρώσει τουλάχιστον το εκλογικό μέτρο. Σε ένα δήμο με 21 συμβούλους θα απαιτούνταν $100 / 22 = 4.5\%$ με το αναλογικό σύστημα εκπροσώπησης για να εκλέξει ένας συνδυασμός σύμβουλο. Με το ισχύον εκλογικό σύστημα ο πρώτος συνδυασμός εκλέγει τα 3/5, δηλαδή τους 13 συμβούλους, οπότε οι υπόλοιποι συνδυασμοί μοιράζονται 8 συμβούλους. Απαιτείται λοιπόν $100/9 = 11.1\%$. Υπερδιπλασιάζονται δηλαδή τα ποσοστά που απαιτούνται για να εκλέξει κάποιος συνδυασμός σύμβουλο σε σχέση με το αναλογικό σύστημα εκπροσώπησης.

⁷⁴ Πρβλ. (www.in.gr, 30/10/2002) και (www.in.gr, 02/06/2004).

λόγω οικονομικής αδυναμίας, σε θέση να εκτελέσει. Η οικονομική κυριαρχία της κεντρικής διοίκησης πάνω στην αυτοδιοίκηση οδηγεί την πρώτη να θέτει τις προτεραιότητες. Το ίδιο συνέβη με τη διαδικασία του δημοκρατικού προγραμματισμού, στην οποία περιγράφεται μία αποκεντρωμένη διαδικασία οριοθέτησης των τοπικών αναγκών. Η διαδικασία αυτή ελάχιστα εφαρμόστηκε στην πράξη, γιατί η χρηματοδότηση προερχόταν από τα σχέδια περιφερειακής αναπτύξεως που εντάσσονται απευθείας στους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι χρηματοδοτήσεις αυτές υπακούουν στις κοινοτικές πολιτικές και αρχές (Χατζοπούλου 2000: 50, 71). Ο σύγχρονος κώδικας δήμων και κοινοτήτων δεν προβλέπει πλέον τον αναπτυξιακό προγραμματισμό ως αρμοδιότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης, ούτε τη δυνατότητα ίδρυσης συννοικιακών συμβουλίων.

5.11 Τελικά συμπεράσματα: Υστερήσεις του ελληνικού θεσμικού πλαισίου συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό ενός βιώσιμου αστικού χώρου κυκλοφορίας

Οι παραπάνω τρόποι συμμετοχής είναι θεσμοθετημένοι. Είναι φανερό ότι υπολείπονται αρκετά από τους στόχους που έχουν τεθεί διεθνώς για τη συμμετοχή του κοινού. Η χώρα μας, κοιτίδα της δημοκρατίας απέχει σημαντικά από το να έχει αναπτύξει πραγματικούς δημοκρατικούς θεσμούς για την παραγωγή του χώρου.

Οι κυριότερες υστερήσεις με βάση τα διεθνή κείμενα για τη συμμετοχή του κοινού με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι:

- ❖ Ο πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός στην Ελλάδα καθοδηγείται από την πρωτοβουλία και το όραμα των πολιτικών (vision-led) σε αντίθεση με την πλειονότητα των ευρωπαϊκών πόλεων, στις οποίες το σχεδιασμό επηρεάζουν κυρίως οι τεχνοκράτες σε διαβούλευση με το κοινό (plan and consensus-led).
- ❖ Δεν υπάρχει ενθάρρυνση ούτε βοήθεια της συμμετοχής του κοινού από τη διοίκηση. Στην πραγματικότητα η διοίκηση συχνά αποφεύγει τις συμμετοχικές διαδικασίες (καθορίζοντας για παράδειγμα τη διαβούλευση για ένα έργο τους καλοκαιρινούς μήνες ή δημοσιεύοντας την πρόσκληση για συμμετοχή σε εφημερίδες χαμηλής κυκλοφορίας ή ακόμα και παραλείποντας τις θεσμοθετημένες διαδικασίες με νομιμοφανή τρόπο).
- ❖ Οι μορφές συμμετοχής του κοινού που κυριαρχούν είναι ανεπίσημες, όπως η κατ' ιδίαν συνάντηση ενδιαφερομένων με πολιτικούς, που δεν καλλιεργούν και εκπαιδεύουν το κοινό στην αναζήτηση και διεκδίκηση του συλλογικού και περιβαλλοντικού οφέλους, αλλά ισχυροποιούν την ιδιωτική διεκδίκηση και στην ακραία μορφή τους οδηγούν σε φαινόμενα διαφθοράς.
- ❖ Δεν ισχυροποιούνται οικονομικά και θεσμικά οι τοπικές αυτοδιοικήσεις, ώστε να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τις περιβαλλοντικές και αναπτυξιακές προκλήσεις. Αιτία η έλλειψη περιβαλλοντικού προσανατολισμού στις αποφάσεις τους.
- ❖ Δεν έχει θεσμοθετηθεί ακόμα ένας ολοκληρωμένος κοινωνικός, περιβαλλοντικός και οικονομικός σχεδιασμός, ούτε στο εθνικό επίπεδο, ούτε στο τοπικό (Τοπική Ατζέντα 21). Αντίθετα οι αρμοδιότητες για το ίδιο θέμα (π.χ. κυκλοφορία) είναι διασκορπισμένες σε διάφορα υπουργεία, που ασκούν διαφορετικές πολιτικές.

- ❖ Ο σχεδιασμός του χώρου δε βασίζεται σε μία συμμετοχική προσέγγιση βασισμένη σε διάλογο των εμπλεκομένων. Αντίθετα στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο περιγράφεται κυρίως ως μία κεντρική τεχνοκρατική – επιστημονική διαδικασία. Μόλις πρόσφατα (Σεπτέμβριος 2006) με την εισαγωγή του ευρωπαϊκού θεσμού της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης προβλέφθηκε συμμετοχή του κοινού στα ανώτερα ιεραρχικά σχέδια.
- ❖ Δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση του Εθνικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού, του πιο σημαντικού κειμένου στο σχεδιασμό του χώρου, αφού με βάση αυτό καταρτίζονται όλα τα κατώτερα ιεραρχικά σχέδια.
- ❖ Στην πράξη η πολιτική διοίκηση σχεδόν αποφεύγει (καθυστερεί υπερβολικά) τη θεσμοθέτηση σχεδίων-πλαισίων χωροταξικής κλίμακας για να μη δεσμεύεται και να μπορεί να λειτουργεί όχι με περιβαλλοντικά, αλλά με άλλα κριτήρια (π.χ. πολιτικά).
- ❖ Δεν υπάρχει πολιτική βούληση για εφαρμογή μιας περιβαλλοντικής πολιτικής (η θεσμοθέτηση σχετικών Ευρωπαϊκών Οδηγιών καθυστερεί πολύ).
- ❖ Δεν ενεργοποιούνται μη κυβερνητικές οργανώσεις, τοπικοί σύλλογοι και ιδιώτες, ώστε να συμμετέχουν στην επίβλεψη και ευθύνη της διαχείρισης του άμεσου περιβάλλοντός τους (γειτονιάς) και να διεκδικούν τη βελτίωση του περιβάλλοντός τους.
- ❖ Δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού στη δημιουργική φάση αξιολόγησης των σεναρίων ανάπτυξης μιας περιοχής (οραματισμός-visioning) κατά την αρχική φάση εκπόνησης των χωροταξικών και πολεοδομικών σχεδίων. Το κοινό υποβάλλει σχόλια επί της πρότασης που προκρίνουν οι μελετητές με βάση τα κριτήρια αυτών που παίρνουν τις αποφάσεις. Δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού όταν καθορίζονται οι στόχοι και οι προτεραιότητες του σχεδιασμού.
- ❖ Η έλλειψη συμμετοχής και εκπαίδευσης του κοινού στους στόχους και τις προτεραιότητες του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού απαξιώνει το σχεδιασμό, αφού στην πράξη οι προβλέψεις των σχεδίων δεν τηρούνται ούτε από τους απλούς πολίτες ούτε από το κράτος!
- ❖ Δεν αξιοποιείται η οπτική και η δημιουργικότητα όλων των κοινωνικών ομάδων (παιδιών, ηλικιωμένων, εργαζομένων, ιδιωτών, γυναικών) για το σχεδιασμό του άμεσου περιβάλλοντός τους (γειτονιάς). Αντίθετα τον κύριο λόγο έχουν οι μελετητές και οι υπόλοιποι μπορούν να συμμετέχουν μόνο σε ανελαστικές γραφειοκρατικές διαδικασίες εναντίωσης (ένσταση) με κριτήριο την ιδιοκτησία τους, που διδάσκουν την αναγνώριση και υπεράσπιση του ιδιωτικού συμφέροντος.
- ❖ Δεν εκπαιδεύονται οι κάτοικοι στη διαδικασία σχεδιασμού μιας περιοχής.
- ❖ Οι προθεσμίες συμμετοχής του κοινού είναι μικρές και δε συνοδεύονται από εκστρατείες ενημέρωσης (τύπος – τηλεόραση – διαδίκτυο), ώστε να γνωρίζουν όλοι ότι μπορούν να συμμετάσχουν και να προλάβουν να προετοιμάσουν τη συμμετοχή τους. Σύγχρονες μορφές ενημέρωσης και ενεργοποίησης του κοινού προβλέπονται μόνο στις ΠΜ Ανάπλασης και στα ΣΟΑΠ. Η εκπόνηση των σχεδίων αυτών, που αφορούν την ανασυγκρότηση υποβαθμισμένων περιοχών, δεν έχει ακόμη ενεργοποιηθεί.
- ❖ Δεν υπάρχει θεσμικό πλαίσιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας μιας δομημένης περιοχής με συμμετοχή του κοινού.

- ❖ Οι αποφάσεις σε θέματα κυκλοφορίας λαμβάνονται σε κεντρικό επίπεδο χωρίς συμμετοχή του κοινού. Ο ρόλος των δήμων περιορίζεται σε δευτερεύουσας σημασίας ρυθμίσεις.
- ❖ Το γεωγραφικό μέγεθος των δήμων δεν επιτρέπει να λαμβάνουν κυκλοφοριακές και πολεοδομικές αποφάσεις που αφορούν τη λειτουργία του συνόλου του πολεοδομικού συγκροτήματος.
- ❖ Δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- ❖ Δεν εφαιρμίζονται πρότυπα χωρικής ανάπτυξης που να οδηγούν στην επιλογή φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μαζικής μεταφοράς και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας.
- ❖ Δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού στη φάση της μελέτης ενός δημόσιου έργου και συγκεκριμένα στην επιλογή μεταξύ προκαταρκτικών προτάσεων της οριστικής λύσης.
- ❖ Η περιβαλλοντική αδειοδότηση δε λειτουργεί προς την κατεύθυνση της ουσιαστικής αξιολόγησης εναλλακτικών λύσεων και του σχεδιασμού ενός έργου με περιβαλλοντικά κριτήρια, αλλά της επικύρωσης προεπιλεγμένων αποφάσεων.
- ❖ Η χρηματοδότηση των περιβαλλοντικών μελετών από τους φορείς που έχουν σκοπό την υλοποίηση ενός έργου δεν ευνοεί την αντικειμενική αξιολόγηση από τους μελετητές. Σε όλη την Ευρώπη οι ΜΠΕ συνήθως καταλήγουν ότι οι επιπτώσεις είναι αντιμετωπίσιμες και δεν επηρεάζουν σημαντικά την τελική μορφή ενός έργου.
- ❖ Η συμμετοχή του κοινού στην εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενός επιμέρους έργου γίνεται, αφού ήδη έχουν αποφασιστεί τα βασικά χαρακτηριστικά του και η χάραξή του και όχι αρχικά στη διαδικασία αποφάσεων, όταν όλες οι επιλογές είναι ανοιχτές (π.χ. στην Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων).
- ❖ Δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού στη διαμόρφωση του περιεχομένου μιας Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (scoping).
- ❖ Δεν προβλέπεται εκτός από τις Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων πρόσβαση του κοινού σε άλλα τεχνικά έγγραφα (Μελέτες Σκοπιμότητας, Πολιτικές).
- ❖ Το κοινό καλείται να συμμετέχει σε μία επιστημονική διαδικασία (εκτίμηση επιπτώσεων), η οποία για το μέσο πολίτη είναι αδύνατη χωρίς τεχνική βοήθεια και χρονοβόρα, και δε δίνεται λόγος στην εξέταση πιο βασικού χαρακτήρα επιλογών, όπως οι εναλλακτικές λύσεις, όπου θα μπορούσε να συμβάλει πιο ουσιαστικά.
- ❖ Δεν υπάρχουν τακτικές και οργανωμένες διαδικασίες ενημέρωσης, ενεργοποίησης και συμμετοχής του κοινού σε περιβαλλοντικές αποφάσεις με χρήση σύγχρονων μεθόδων (τηλεόραση, πολυμέσα).
- ❖ Δεν προβλέπεται πάντοτε ρητά η υποχρέωση να λαμβάνονται υπ' όψη οι ανησυχίες του κοινού.
- ❖ Στην πράξη η πιο αποτελεσματική μέθοδος συμμετοχής του κοινού είναι η δικαστική συμμετοχή, που χρησιμοποιείται ευρέως, αλλά είναι εξαιρετικά δαπανηρή. Χάρη στη συχνότητα με την οποία οι πολίτες προσφεύγουν στο ΣτΕ έχει δημιουργηθεί η πρωτοποριακή διεθνώς ελληνική νομολογία που δίνει νομικές αρχές και πρακτικές κατευθύνσεις για την εφαρμογή της αρχής της αειφορείας.

- ❖ Δεν υπάρχουν άλλοι δείκτες παρακολούθησης της εξέλιξης ενός αστικού συγκροτήματος, εκτός από τους σχετικούς με ρύπους και θόρυβο.
- ❖ Δεν τηρείται πάντοτε η περιβαλλοντική νομοθεσία. Για παράδειγμα δεν έχουν εκπονηθεί σχέδια δράσης για την αντιμετώπιση του θορύβου.
- ❖ Οι τοπικές αυτοδιοικήσεις δεν έχουν αρμοδιότητες να εγκρίνουν περιβαλλοντικά, κυκλοφοριακά και πολεοδομικά σχέδια. Μπορούν όμως να τα συντάσσουν.
- ❖ Οι τοπικές αυτοδιοικήσεις δεν έχουν σταθερούς πόρους, που να εξασφαλίζουν την ομαλή εκτέλεση των αρμοδιοτήτων τους (π.χ. σύνταξη πολεοδομικών σχεδίων).
- ❖ Οι τοπικές αυτοδιοικήσεις λειτουργούν συγκεντρωτικά. Ο δήμαρχος ελέγχει απόλυτα το δημοτικό συμβούλιο (έχει τα 3/5 (60 %) των συμβούλων, οι οποίοι εντάσσονται υποχρεωτικά σε συνδυασμούς με επικεφαλής υποψήφιους δημάρχους, οι οποίοι εκλέγονται αρκεί να έχουν το 42 % των ψήφων). Το συγκεντρωτικό σύστημα αυτό αυξάνει το ποσοστό που απαιτείται για να έχει ένας αποτυχών συνδυασμός εκπροσώπηση στο δημοτικό συμβούλιο περιορίζοντας την αυτονομία της έκφρασης των συμβούλων (επιβάλλοντας για παράδειγμα συχνά κομματικές εξαρτήσεις). Ως αποτέλεσμα το δημοτικό συμβούλιο δε μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά ως αυτόνομο όργανο τοπικής έκφρασης.
- ❖ Εξαιτίας της έλλειψης σταθερών αυτόνομων πόρων και του εκλογικού συστήματος η τοπική αυτοδιοίκηση είναι πολιτικά και οικονομικά εξαρτημένη από την κυβέρνηση.
- ❖ Οι νομοθετικές προβλέψεις διοικητικής και οικονομικής αποκέντρωσης σε επίπεδο συνοικίας, όποτε τηρήθηκαν απαξιώθηκαν, εξαιτίας της περιορισμένης θεσμικής και οικονομικής δύναμης της αυτοδιοίκησης (δημοτικά διαμερίσματα, συνοικιακά συμβούλια, πολεοδομική επιτροπή γειτονιάς, δημοκρατικός προγραμματισμός).
- ❖ Τα δημοτικά διαμερίσματα λειτουργούν συγκεντρωτικά στο πρότυπο του δήμου. Ο δήμαρχος που εκλέγεται ελέγχει εκτός από το δημοτικό συμβούλιο και όλα τα δημοτικά διαμερίσματα.
- ❖ Οι τοπικές αυτοδιοικήσεις δεν κινητοποιούν το κοινό με στόχο τη συμμετοχή του στην προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης.
- ❖ Ιστορικά η ανάπτυξη του αστικού χώρου και η λειτουργία της τοπικής αυτοδιοίκησης στηρίχθηκε στην Ελλάδα στη διευκόλυνση του κοινωνικού στόχου απόκτησης εύκολης υπεραξίας και όχι σε περιβαλλοντικούς στόχους, όπως η βελτίωση της ποιότητας ζωής. Αυτό δυσχεραίνει την αποτελεσματική εμπλοκή της τοπικής αυτοδιοίκησης. Η συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης σε περιβαλλοντικές αποφάσεις θα έπρεπε να στηρίζεται σε ένα αυστηρό (περιβαλλοντικό) νομοθετικό πλαίσιο.
- ❖ Δεν ενημερώνεται πάντα το κοινό μετά τη λήψη της απόφασης για τις σκέψεις και τους λόγους που οδήγησαν σε αυτή (δεν υπάρχει λογοδοσία).
- ❖ Υπάρχει διαφθορά στην ελληνική (αυτό)διοίκηση, που την τροφοδοτούν ιδιώτες για να εξυπηρετούν προσωπικά οφέλη. Αυτό εμποδίζει τη συμμετοχή του κοινού, διότι τότε θα υπήρχε κοινωνικός έλεγχος στις αποφάσεις. Η διαφθορά ευνοείται από το σημερινό συγκεντρωτικό σύστημα, όπου όλη η τοπική εξουσία συγκεντρώνεται σε ένα πρόσωπο (δήμαρχος).

Κεφάλαιο 6

Διερεύνηση της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών συμμετοχής του κοινού. Η περίπτωση του Π. Φαλήρου

Εισαγωγή

Στο προηγούμενο κεφάλαιο αναλύθηκε το θεσμικό πλαίσιο συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό και οι αδυναμίες του τελευταίου, όπως προκύπτουν υπό το πρίσμα των διεθνών συμβάσεων. Είναι προφανείς οι αδυναμίες του θεσμικού πλαισίου. Τίθεται λοιπόν ουσιαστικό ζήτημα βελτίωσης της διαδικασίας εκπόνησης έργων αστικών μεταφορών.

Ωστόσο για την οργάνωση ενός συστήματος συμμετοχής αυτό που έχει ενδιαφέρον είναι το πώς προσλαμβάνει το κοινό τη συμμετοχή του στα κοινά. Οι αδυναμίες υπάρχουν, έχει όμως μεγάλη σημασία να διερευνηθεί αν και πώς τις αντιλαμβάνεται ο κόσμος. Χωρίς ανάλυση των συμπεριφορών του κόσμου θα υπήρχε ο κίνδυνος να διατυπωθούν προτάσεις, οι οποίες θα στηρίζονταν μόνο σε διεθνή κείμενα και σε βιβλιογραφική ανάλυση, δηλαδή θα διατυπώνονταν με έναν τεχνοκρατικό τρόπο, μακριά όμως από το ελληνικό κοινωνικό περιβάλλον. Ένα σύστημα συμμετοχής του κοινού δεν μπορεί να συγκροτηθεί ερήμην του κόσμου¹.

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται η κοινωνική έρευνα που εκτελέστηκε, ώστε να διερευνηθούν τα εξής:

- Ο βαθμός και τρόπος συμμετοχής των κατοίκων στις αποφάσεις της διοίκησης για τον αστικό χώρο.
- Η χρήση του νομοθετικού πλαισίου από τους κατοίκους.
- Οι αιτίες που εμποδίζουν το κοινό να συμμετέχει στη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος.

Από μία πλειάδα μεθόδων κοινωνικής έρευνας (§6.2), επιλέχθηκε η “**ποιοτική προσέγγιση**”. Οι λόγοι που οδήγησαν στην επιλογή της ποιοτικής μεθόδου έχουν να κάνουν με τη φύση των ερευνητικών ερωτημάτων που έπρεπε να απαντηθούν (§6.3).

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε περιορίζει αναγκαστικά την περιοχή μελέτης σε ένα συγκεκριμένο χώρο. Ως πληθυσμός μελέτης επιλέχθηκαν οι κάτοικοι του Π. Φαλήρου. Η έρευνα συνέπεσε με την κινητοποίηση των κατοίκων στην περιοχή αυτή για τη χάραξη του τραμ διαμέσου του δήμου τους. Αυτό θεωρήθηκε ότι θα διευκόλυνε εμβθυντικές συζητήσεις μαζί τους, καθώς η συμμετοχή τους σε έργα αστικών μεταφορών ήταν γι’ αυτούς μείζον θέμα επικαιρότητας.

¹ «Η γνώση θα πρέπει να αναδύεται μέσα από τη διερεύνηση και όχι να προκαθορίζεται από αφαιρετικές και κοινωνικά απόμακρες νοηματικές διεργασίες.» (Κυριαζή 1998: 277).

Αρχικά συλλέχθηκαν λεπτομέρειες για όλη τη διαδικασία σχεδιασμού του τραμ από τη σύλληψή του ως την υλοποίησή του (§6.4): ποιες μελέτες έγιναν, ποιοι συμμετείχαν στις αποφάσεις, γιατί αντέδρασε ο κόσμος στο Π. Φάληρο και ποιες τροποποιήσεις έγιναν τελικά στον αρχικό σχεδιασμό του έργου.

Στη συνέχεια ακολούθησε η έρευνα πεδίου (§6.5). Παρουσιάζονται τέλος τα αποτελέσματα των εμβαθυντικών συζητήσεων με τους κατοίκους του Π. Φαλήρου.

6.1 Επιλογή μεθοδολογίας

6.1.1 Μεθοδολογίες κοινωνικών ερευνών

Δύο είναι σε γενικές γραμμές οι βασικές μεθοδολογίες για τον τρόπο που πρέπει να διεξάγεται μία κοινωνική έρευνα:

- Η θετικιστική προσέγγιση
- Η ερμηνευτική προσέγγιση

6.1.1.1 Η θετικιστική προσέγγιση

Η προσέγγιση αυτή θεωρεί ότι η **κοινωνική πραγματικότητα** υπάρχει, είναι δηλαδή **μοναδική και ορισμένη**, και χρέος του ερευνητή είναι να εφαρμόσει επιστημονικά έγκυρες μεθόδους για να την περιγράψει. Η περιγραφή αυτή αποτελείται από γενικούς κανόνες, παρόμοιους με εκείνους που ισχύουν για τα φυσικά φαινόμενα, βρίσκεται δηλαδή μία **μαθηματική σχέση αιτίου- αιτιατού**, μία ντετερμινιστική εξήγηση². Ο ύψιστος στόχος της κοινωνικής έρευνας σύμφωνα με τη θετικιστική προσέγγιση θα ήταν για παράδειγμα να εξεταστούν οι κοινωνικοί παράγοντες που επιδρούν στην κινητικότητα των ανθρώπων ως εξής: πρώτα να βρεθεί ποιές μεταβλητές επιδρούν στην κινητικότητά τους και στη συνέχεια να περιγραφεί η σχέση των μεταβλητών μεταξύ τους με ένα μαθηματικό μοντέλο³. Η μη δυνατότητα μέτρησης ενός φαινομένου θεωρείται από τους θετικιστές άγνοια για το φαινόμενο. Ο Kaplan ανέφερε: «...το αν μπορούμε να μετρήσουμε κάτι εξαρτάται όχι από αυτό, αλλά από το πώς το αντιμετωπίζουμε, από τη γνώση μας γι' αυτό, και πάνω απ' όλα από την ικανότητα και την ευφυΐα μας [...] Αναφέροντας ότι κάτι είναι ανεπίδεκτο μέτρησης, είναι σαν να λέμε ότι γνωρίζουμε γι' αυτό τόσα, ώστε οι ιδέες μας πρέπει να παραμένουν αναπόφευκτα ακαθόριστες»⁴.

²Βλ. (Κουτσόπουλο 1990: 180) και (Κυριαζή 1998: 20). Ο Comte το 1822 ονόμασε κοινωνική φυσική τη νεαρή επιστήμη της κοινωνιολογίας, η οποία χρησιμοποιούσε τη θετικιστική μέθοδο. Η επιστήμη αυτή είχε αποσπαστεί από τη φιλοσοφία με αντικείμενο να σχηματοποιεί, να εξηγεί και στη συνέχεια να προβλέπει τα κοινωνικά φαινόμενα και την ανθρώπινη συμπεριφορά (Λυδάκη 2001: 27).

³Ο Von Glasenfeld - που άνηκε στους κονστρουκτιβιστές - δημοσίευσε το 1987 τη θεωρία του περί αντικειμενικού. Η θεωρία αυτή υποστηρίζει ότι αντικειμενικό είναι κάτι που έχει βρεθεί ως εξής: Πρώτα έχεις μία ιδέα για το τι επηρεάζει τι. Στη συνέχεια μαζεύεις δεδομένα και τα συσχετίζεις. «Όσο περισσότερο αυτό γίνεται πετυχημένα και όσο χρήσιμο είναι το μοντέλο που φτιάχνεται, τόσο σίγουρη είναι η πίστη ότι έχει βρεθεί μία πραγματική σχέση, αν όχι ένας Νόμος της Φύσης.» (Cooney 1994: 625).

⁴ Βλ. (Κουτσόπουλος 1990: 176).

Οι ερευνητές που ακολουθούν τα θετικιστικά πρότυπα δίνουν μεγάλη σημασία στην **προετοιμασία της έρευνας**, δηλαδή ως προς το **δείγμα** που θα επιλέξουν, το ποιες κοινωνικές κατηγορίες θα περιλαμβάνει, ποιες **μεταβλητές** θα μετρηθούν, τι συγκρίσεις θα γίνουν, ώστε να είναι δυνατόν να εξαχθούν γενικεύσιμα συμπεράσματα και να παραχθούν σχέσεις αιτίου-αιτιατού. Τα στάδια μιας τέτοιας προσέγγισης είναι τα εξής: Αρχικά καθορίζονται οι στόχοι της έρευνας και πιθανώς οι θεωρίες, οι οποίες πρέπει να διερευνηθούν. Γίνεται η αφαίρεση, δημιουργείται μία απλοποιημένη εικόνα του πραγματικού κόσμου που περιγράφεται από ορισμένες μεταβλητές⁵. Μελετάται η σχετική βιβλιογραφία, γίνονται ορισμένες δοκιμαστικές συνεντεύξεις, που μπορεί να συμπεριλαμβάνουν και συνεντεύξεις βάθους και σχεδιάζεται η έρευνα. Επιδιώκεται να απομονωθούν οι μεταβλητές εκείνες, οι οποίες πρέπει να μετρηθούν, ώστε να ελεγχθεί η υπόθεσή του. Το υπό μελέτη θέμα περιγράφεται από εξαρτημένες μεταβλητές και οι παράγοντες που το επηρεάζουν από ανεξάρτητες μεταβλητές (Oppenheim 1992: 8, 20). Οι μεταβλητές αυτές είναι προϊόν θεωρητικής εκτίμησης του ερευνητή, αλλά μπορεί να μεταβάλλονται στη συνέχεια, αν στην συλλογή των στοιχείων υπάρχουν προβλήματα. Στη συνέχεια χρησιμοποιούνται ερωτηματολόγια και συνεντεύξεις δομημένες με τέτοιον τρόπο, ώστε να **ποσοτικοποιηθούν** οι ανεξάρτητες μεταβλητές και να συλλεχθούν στοιχεία για τη σχέση των μεταβλητών μεταξύ τους. Τα ερωτηματολόγια δίδονται σε προσεκτικά επιλεγμένο δείγμα, ώστε να είναι δυνατόν στη συνέχεια τα συλλεχθέντα στοιχεία να αναλυθούν στατιστικά. Πολλές φορές τα κοινωνικά φαινόμενα απεικονίζονται σχηματικά, ώστε να είναι δυνατόν να προβλεφθεί η εξέλιξή τους στο μέλλον. Η μέθοδος αντιπροσωπεύει προσπάθεια εφαρμογής της επιστημονικής μεθόδου των φυσικών επιστημών στα κοινωνικά φαινόμενα⁶.

6.1.1.2 Η ερμηνευτική προσέγγιση

Η ερμηνευτική προσέγγιση αμφισβητεί τρία βασικά αξιώματα του θετικισμού, που συνοψίζονται από τον Anthony Giddens⁷:

- Την αντικειμενικότητα της κοινωνικής πραγματικότητας.
- Τη δυνατότητα ποσοτικοποίησης κοινωνικών φαινομένων.
- Την ουδέτερη απεικόνιση και περιγραφή της πραγματικότητας από τον ερευνητή.

Η ερμηνευτική προσέγγιση θεωρεί ότι η ίδια η ανθρώπινη αντίληψη δεν είναι αντικειμενική, αλλά επηρεάζεται από το πολιτιστικό και το θεωρητικό υπόβαθρο των

⁵ «Σε αυτό το στάδιο της αφαίρεσης είναι που υπεισέρχεται το υποκειμενικό στοιχείο στη δόμηση μοντέλων και γίνονται οι υποθέσεις για την ισχύ του μοντέλου, ανάλογα με τις απόψεις του ερευνητή. Κατά συνέπεια είναι πιθανό να παραλειφθούν είτε σκόπιμα, είτε από άγνοια σημαντικοί παράγοντες ή να εισαχθούν άλλοι που είναι παραπλανητικοί» (Κουτσόπουλος 1990: 183). Και ο Oppenheim (1992: 22) τονίζει ότι η περιγραφή της πραγματικότητας από συγκεκριμένες μεταβλητές εμπεριέχει σημαντικούς κινδύνους να έχουν αγνοηθεί σημαντικότερες μεταβλητές με αποτέλεσμα να γίνονται σοβαρές παρερμηνείες.

⁶ Η επιστημονική μέθοδος περιλαμβάνει την παρατήρηση και τη μελέτη γεγονότων, θεωριών και προτάσεων, τη διατύπωση μιας λογικής υπόθεσης, τον στατιστικό έλεγχο της και την αξιολόγηση της ορθότητάς της με βάση τα αποτελέσματα (Κουτρουβέλης 1994: 2).

⁷ Βλ. (Κυριαζή 1998: 20). Για μία αναλυτική ιστορική περιγραφή των φιλοσοφικών ρευμάτων, στα οποία οφείλεται η ανάπτυξη της ποιοτικής κοινωνικής έρευνας βλ. (Λυδάκη 2001).

παρατηρητών⁸. Κατά συνέπεια, αφενός τα παρατηρούμενα στοιχεία δεν μπορούν να καταγραφούν αντικειμενικά από τον ερευνητή και αφετέρου δεν υπάρχει μία “κοινωνική πραγματικότητα”, αλλά πολλές, όσες είναι οι προσλήψεις αυτής της πραγματικότητας από τους ανθρώπους. Οι ποσοτικές μέθοδοι λοιπόν αναπαράγουν την κοινή αντίληψη εμποδίζοντας την ανάδειξη της πολυπλοκότητας των κοινωνικών προβλημάτων (Χρηστάκης 1999: 89).

Ένα δεύτερο σημείο όπου επικεντρώνεται η κριτική είναι η μηχανιστική ερμηνεία της κοινωνικής δράσης. Οι άνθρωποι διαθέτουν βούληση, κίνητρα και προσδοκίες που δεν είναι προβλέψιμες και πολύ λιγότερο ποσοτικοποιήσιμες⁹.

Η προσπάθεια του ερευνητή πρέπει λοιπόν να επικεντρώνεται στα **δρώντα υποκείμενα** προσπαθώντας να δει τον τρόπο που εκείνα προσλαμβάνουν και ερμηνεύουν την πραγματικότητα. Αν ο κοινωνικός επιστήμονας δεν έχει αναλύσει και προσδιορίσει τον **κόσμο δράσης** αυτών που μελετάει, δε μπορεί να ελέγξει σε ποιο βαθμό επηρεάζει ο ίδιος και αλλάζει τη διαδικασία επικοινωνίας, την οποία προσπαθεί ο ίδιος να μελετήσει (Habermas 1981α: 165). Κατά συνέπεια η ιδέα των μεταβλητών και της ενιαίας αντιμετώπισης θετικών και κοινωνικών επιστημών απορρίπτεται. Η διαφορά στο αντικείμενο μελέτης τους είναι θεμελιώδης¹⁰. Η ανθρώπινη κατανόηση μεθοδικά δε μπορεί να τεθεί υπό έλεγχο, όπως η παρατήρηση στο πείραμα (Habermas 1981α: 160).

Πρώτη εφαρμογή έχουν οι **ποιοτικές μέθοδοι κοινωνικής έρευνας** γύρω στο 1920 με 1930 από το Πανεπιστήμιο του Σικάγου¹¹. Από το 1970 αρχίζει να εστιάζεται ευρέως το ενδιαφέρον όλων των κοινωνικών επιστημών στην πολυπλοκότητα της ανθρώπινης καθημερινότητας, την οποία οι ποσοτικές προσεγγίσεις αδυνατούν να περιγράψουν (Χρηστάκης 1999: 86). Ο Horkheimer το 1967 αναφέρει: «*Τα λεγόμενα γεγονότα, που ανακοινώνονται μέσω ποσοτικών μεθόδων, τα οποία οι θετικιστές φροντίζουν να είναι τα μοναδικά επιστημονικά που παρακολουθούν, είναι συχνά επιφανειακά φαινόμενα, τα οποία την υποβόσκουσα πραγματικότητα, περισσότερο τη συσκοτίζουν παρά την φέρνουν στο φως*» (Habermas 1981α: 503). Ο Lukes θέτει την ίδια εποχή το πρόβλημα των εναλλακτικών προτύπων για τη λογική. «*Μήπως αυτό που μου φαίνεται παράλογο μπορεί να ερμηνευτεί ως λογικό αν καταλάβω πλήρως το πλαίσιο που το περιβάλλει;*». Ο κοινωνικός επιστήμονας δεν έχει λοιπόν άλλη επιλογή από το να ελέγξει αν μία κάτω από μία συγκεκριμένη οπτική ακατανόητη θέση μπορεί να εμφανιστεί ως λογική, αν ξεκαθαρίσει το πλαίσιο κάτω από το οποίο εκφράστηκε η θέση αυτή. Η συζήτηση αυτή για τη λογική οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η δύση έχει μία συγκεκριμένη κατανόηση για τη λογική κάτω από την οπτική του επιστημονικού λειτουργισμού (kognitiv-instrumentell). Ο Habermas (1981α: 87, 102, 168, 181) συνεχίζει τη σκέψη αυτή: «*Κατανοούμε μία εκφρασμένη άποψη μόνο, όταν*

⁸Πρόκειται για τη σχετικιστική επιχειρηματολογία (Κυριαζή 1998: 22).

⁹Ο ανθρώπινος εγκέφαλος θεωρείται από τους επιστήμονες ότι λειτουργεί σύμφωνα με τους νόμους του μικρόκοσμου και της κβαντομηχανικής, με την έννοια ότι υπάρχουν πολλαπλές δυνατότητες δράσης και γι' αυτό και δεν μπορούμε να ξέρουμε σχεδόν ποτέ με σιγουριά για τις αποφάσεις των ανθρώπων, παρά τη λεπτομερή χαρτογράφηση της οργανικής δομής του εγκεφάλου (Λυδάκη 2001: 81).

¹⁰Βλ. (Κυριαζή 1998: 30, 31 και 58) και (Λυδάκη 2001: 21). Κατά τον Bertaux δεν υπάρχουν νόμοι στον κοινωνικο-ιστορικό τομέα, αλλά κανονικότητες, τις οποίες πρέπει ο ερευνητής να αναδεικνύει αναλύοντας τη δυναμική που τις προκαλεί και τις δομές που τις υποβαστών (Χρηστάκης 1999: 91).

¹¹ Βλ. (Λυδάκη 2001: 58) και (Λυδάκη 2003: 59).

ξέρουμε τη την κάνει αποδεκτή. Ο επιστήμονας δε θα μπορούσε να κατέχει αυτή τη γνώση, παρά μόνο από το πλαίσιο που δημιουργούν άλλες παρατηρούμενες επικοινωνίες και από σύγκριση. [...] Το πλαίσιο δεν μπορεί ο επιστήμονας να το φέρει στην επιφάνεια, αν δεν συμμετέχει στη διαδικασία του σχηματισμού και διάδοσής του»

6.1.1.3 Σύγχρονη πρακτική της κοινωνικής έρευνας

Σήμερα, η θετικιστική (ή ντετερμινιστική) προσέγγιση αμφισβητείται στις κοινωνικές επιστήμες, αλλά και στις φυσικές επιστήμες. Οι τελευταίες εξελισσόμενες ανακαλύπτουν την αδυναμία τους να περιγράψουν ολοκληρωμένα το φυσικό κόσμο. Η σχέση των φυσικών νόμων με την πραγματικότητα επηρεάζεται από τα όρια της ανθρώπινης σκέψης¹².

Ενώ έχουν διαδοθεί σήμερα ευρέως οι ποιοτικές μέθοδοι στις ανθρωπιστικές επιστήμες¹³, παρ' όλα αυτά ακόμα αμφισβητείται από αρκετούς η επιστημονικότητά τους. Ο Oppenheim για παράδειγμα δε θεωρεί τις συνεντεύξεις βάθους συλλογή στοιχείων, αλλά "συλλογή ιδεών": «είναι λιγότερο αξιόπιστες, λιγότερο έγκυρες, λιγότερο αντικειμενικές και λιγότερο συγκρίσιμες. Με την αυστηρή έννοια του όρου δεν είναι καν στοιχεία ή μετρήσεις. Είναι περισσότερο αίσθηση για το ζεστό ή το κρύο από ανθρώπους πριν ανακαλυφθεί το θερμόμετρο.» Από την άλλη όμως αναφέρει: «Οι σημερινές επιστημονικές μέθοδοι μέτρησης στις ανθρώπινες επιστήμες είναι τόσο ωμές και τόσο φτωχά ανεπτυγμένες, ώστε οι απώλειες από τη χρήση τους ίσως να υπερβαίνουν τυχόν κέρδη» (Oppenheim 1992: 155). Στο ζήτημα αυτό αναφέρεται και ο E. Morin: «η δοκιμιακή κοινωνιολογία που θέτει το πρόβλημα των αξιών, των σκοπών, της σφαιρικότητας στερείται παντελώς επιστημονικής βάσης. Βέβαια, χρησιμοποιεί τις περιορισμένες, τμηματικές έρευνες που της παρέχονται από την επιστημονική κοινωνιολογία. Αλλά αυτή η τελευταία απορρίπτει μετά βδελυγμίας τα κατά το μάλλον ή ήττον ηθοπλαστικά δοκίμια των δοκιμιογράφων κοινωνιολόγων» (Morin 1984: 21).

Πολλοί προτείνουν την **παράλληλη χρήση διαφορετικών μεθόδων** με σκοπό την αύξηση της πληρότητας της περιγραφής ενός φαινομένου σε μία κοινωνική πραγματικότητα πολυδιάστατη (μέθοδος που ονομάζεται τριγωνισμός)¹⁴.

Εν μέσω της επιστημονικής αυτής πάλης οι μέθοδοι που εφαρμόζονται μαζικά είναι παρ' όλα αυτά συνήθως ποσοτικές (κυρίως η δειγματοληπτική έρευνα με το τυποποιημένο ερωτηματολόγιο), μολονότι δεν αποκλείεται από εγχειρίδια, που

¹² Ο B. J. Gleick συνοψίζει: «Η σχετικότητα κατέρριψε τη νευτώνεια ψευδαίσθηση για τον απόλυτο χώρο και χρόνο. Η κβαντική θεωρία κατέρριψε το νευτώνειο όνειρο μιας ελεγχόμενης διαδικασίας μέτρησης. Και το χάος καταρρίπτει τη λαπλασιανή φαντασία της ντετερμινιστικής δυνατότητας για πρόβλεψη». Ο W. Heisenberg προσθέτει: «Η φυσική επιστήμη δεν περιγράφει και δεν εξηγεί τη φύση απλώς όπως είναι καθ' αυτή. Είναι μάλλον ένα κομμάτι του αμοιβαίου παιχνιδιού ανάμεσα στη φύση κι εμάς τους ίδιους» (Λυδάκη 2001: 50). Με αφορμή τη θεωρία του Heisenberg και ο Κουτσόπουλος (1990: 29) αναφέρει: «Αν υπάρχει αβεβαιότητα στο φυσικό κόσμο, θα είναι παράλογο να δεχτούμε ότι οι ντετερμινιστικοί νόμοι της φύσης ελέγχουν τον άνθρωπο». Πρβλ. και (Morin 1984: 60).

¹³ Π.χ. για τη χρήση ποιοτικών μεθόδων σε ζητήματα αποτελεσματικής εκπαίδευσης δασκάλων για τη διδασκαλία των μαθηματικών βλ. (Civil 1993), (Cooney 1994), (Jaworski 1998) και (Philipp et al. 1994).

¹⁴ Βλ. (Mason 1996: 335) και (Morgan 1996). Και ο A. Giddens θεωρεί ότι ο ντετερμινισμός της θεωρίας δεν αρκεί για την ερμηνεία των κοινωνικών φαινομένων, όπως και μόνη η ερμηνευτική προσέγγιση είναι ανεπαρκής και προτείνει συνδυασμό των δύο μεθόδων (Λυδάκη 2001: 58).

καθοδηγούν συνηθισμένες έρευνες, και η χρήση των ποιοτικών μεθόδων για τον έλεγχο της θεωρίας¹⁵.

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται και επιλέγονται από τον ερευνητή ανάλογα με τις αντιλήψεις του για τον τρόπο που εξασφαλίζεται η εγκυρότητα και η πληρότητα στην έρευνά του.

6.1.2 Μέθοδοι συλλογής στοιχείων

Είναι φανερό ότι για να απαντηθούν ερευνητικά ερωτήματα, που αφορούν τον τρόπο σύλληψης της πραγματικότητας από το κοινό, πρέπει να συλλεγούν στοιχεία. Η μέθοδος με την οποία θα συλλεγούν επηρεάζει την ίδια την έκβαση της έρευνας¹⁶. Στηρίζονται στο θεωρητικό- ιδεολογικό πλαίσιο του ερευνητή, αλλά και στα ερευνητικά ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν.

6.1.2.1 Δειγματοληψία

Το πρώτο πρόβλημα που πρέπει να απαντήσει ο ερευνητής είναι σε ποιους θα απευθυνθεί για να συλλέξει στοιχεία για την έρευνά του. Ο ερευνητής έχει συγκεκριμένα ερευνητικά ερωτήματα (ποιοτική προσέγγιση) ή και μία ολόκληρη θεωρία που θέλει να επαληθεύσει (θετικιστική προσέγγιση) και πρέπει να προσεγγίσει τις κοινωνικές ομάδες που θέλει να μελετήσει. Αυτές αποτελούν το συνολικό **πληθυσμό** της μελέτης του. Συνήθως ο συνολικός πληθυσμός είναι υπερβολικά μεγάλος, ώστε να συλλεγούν στοιχεία από όλους. Επιλέγεται ένα υποσύνολο του συνολικού πληθυσμού για μελέτη, διαδικασία που ονομάζεται **δειγματοληψία**.

- **Η θετικιστική προσέγγιση**

Η μαθηματική επιστήμη, και συγκεκριμένα ο κλάδος των πιθανοτήτων - στατιστικής, προσφέρει εργαλεία, ώστε να επιλεγεί ένας μικρότερος πληθυσμός, ο οποίος με μεγάλη πιθανότητα θα αντιπροσωπεύει το συνολικό πληθυσμό. Κατά συνέπεια αποδείχτηκε μαθηματικά ότι δεν είναι απαραίτητη η έρευνα όλου του πληθυσμού για την εξαγωγή συμπερασμάτων (καθολική απογραφή)¹⁷. Η μέθοδος αυτή ονομάζεται **στατιστική συμπερασματολογία**, ο πληθυσμός που μελετάται **δείγμα** και η διαδικασία επιλογής του **δειγματοληψία** (Κουτρουβέλης 1994: 1, 5). Το δείγμα λειτουργεί ως εκπρόσωπος του πληθυσμού, επομένως η μελέτη του δείγματος κατά μεγάλη πιθανότητα είναι ισοδύναμη με τη μελέτη του πληθυσμού. Επιτυγχάνεται λοιπόν με μαθηματικό τρόπο η γενίκευση των συμπερασμάτων της έρευνας του δείγματος σε ολόκληρο τον πληθυσμό.

¹⁵ Βλ. (Κυριαζή 1998: 46). Ο Oppenheim (1992: 52, 174) συμβουλεύει στο εγχειρίδιο κοινωνικής έρευνας που έγραψε να προηγούνται των τυποποιημένων συνεντεύξεων, ποιοτικές συνεντεύξεις βάθους, οι οποίες θα βοηθήσουν τον ερευνητή να διακρίνει τα κρίσιμα θέματα πριν από τις θετικιστικές προσεγγίσεις.

¹⁶ Βλ. (Κουτσόπουλος 1990: 175), (Κυριαζή 1998: 13) και (Λυδάκη 2001: 18).

¹⁷ Βλ. (Κουτσόπουλος 1990: 170). Ότι δεν είναι απαραίτητη η μελέτη όλου του πληθυσμού για την εξαγωγή συμπερασμάτων οι ποιοτικοί ερευνητές το ανακαλύπτουν στην πράξη. Υπάρχει το λεγόμενο σημείο θεωρητικού κορεσμού (βλ. παρακάτω για θεωρητική δειγματοληψία).

Η δειγματοληψία μπορεί να είναι **τυχαία**, δηλαδή κάθε μέλος του πληθυσμού να έχει την ίδια μη μηδενική πιθανότητα να αποτελέσει δείγμα της έρευνας¹⁸. Μπορεί όμως και να μην είναι τυχαία, αλλά να είναι **συστηματική** ή και **συνδυασμός** τυχαίας και συστηματικής (τυχαία με ελεγχόμενη στρωματοποίηση – cluster sampling, τυχαία με συστηματική στρωματοποίηση, συστηματική μη γραμμική, ιεραρχική)¹⁹. Οι μέθοδοι αυτές εξασφαλίζουν την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος, αφού αποφεύγεται η μεροληπτικότητα του ερευνητή, που θα επηρέαζε τα χαρακτηριστικά του δείγματος (Κουτσόπουλος 1990: 228).

- **Η ερμηνευτική προσέγγιση**

Οι παραδοσιακές μαθηματικές μέθοδοι είναι προβληματικές για τους ποιοτικούς ερευνητές και καθιστούν ιδιαίτερα χρονοβόρα και οικονομικά ασύμφορη τη χρήση των μεθόδων τους (Mason 1996: 200). Δίνουν μεγαλύτερη σημασία στην **ποιότητα της πληροφορίας** παρά στην ποσότητα. Ενδιαφέρονται περισσότερο το να δημιουργηθεί ένα **κλίμα επικοινωνίας** μεταξύ ερευνώμενου και ερευνητή, παρά το να γίνει μία τυπική συλλογή στοιχείων. Στηρίζονται λοιπόν στις χρονοβόρες εμβθυντικές συζητήσεις, ώστε ο ερευνητής να έχει μεγαλύτερη δυνατότητα να ερμηνεύει κίνητρα και συμπεριφορές.

Η στρατηγική αυτή οδήγησε τους παραπάνω ερευνητές να οδηγηθούν στην έννοια της **θεωρητικής ή σκόπιμης δειγματοληψίας**. Επιλέγουν τα δείγματά τους ελεύθερα με κριτήριο το πόσο σχετίζονται με τα ερευνητικά τους ερωτήματα. Καθώς η τυχαία επιλογή συχνά προκαλεί την αντίδραση των ερευνώμενων, ξεκινούν από κάποιο πρόσωπο κύρους, το οποίο στη συνέχεια τους φέρνει σε επαφή με πολλούς περισσότερους²⁰, ώστε να εξασφαλιστεί και μία πιο προσωπική γνωριμία κατά τη διάρκεια της συλλογής των δεδομένων²¹.

Στηρίζονται επιπλέον όσο προχωρεί η έρευνα και στα συμπεράσματα, στα οποία οδηγούνται σταδιακά. Προσπαθούν να ελέγξουν κατά πόσο τα ευρήματα της έρευνάς τους είναι σωστά κατευθύνοντας τη δειγματοληψία σε εκείνες τις περιπτώσεις για τις οποίες μπορεί το συμπέρασμα που εξάγουν να μην ισχύει. *«Αν δεν κατορθώσατε να βρείτε καμία τέτοια περίπτωση ή παράδειγμα, και αν μπορέσετε να αποδείξετε ότι πράγματι ψάξατε εκεί όπου είναι πιθανόν να προκύπτουν τέτοιες αρνητικές περιπτώσεις, τότε θα έχετε επιτύχει την ενίσχυση της εξήγησής σας»* (Mason 1996: 206). Επιπλέον σκοπός της δειγματοληψίας τους μπορεί να είναι οι συγκρίσεις που

¹⁸ Βλ. (Κουτσόπουλος 1990: 230-235) και (Oppenheim 1992: 39).

¹⁹ Βλ. (Κουτσόπουλος 1990: 172, 230) και (Oppenheim 1992: 40).

²⁰ Η μέθοδος αυτή αποκαλείται “χιονοστοιβάδα” (Mason 1996: 228). Χρησιμοποιείται στις ΗΠΑ όταν σχεδιάζεται ένα έργο για να προετοιμαστεί αποτελεσματικά η διαδικασία συμμετοχής του κοινού από το φορέα σχεδιασμού (US DOT 1996: 1-58). Η μέθοδος αυτή και η σκόπιμη δειγματοληψία (judgment sample) χρησιμοποιούνται αναγκαστικά, όταν δεν μπορεί να παρθεί τυχαίο δείγμα. Για παράδειγμα όταν μελετώνται φίλαθλοι, ερασιτέχνες σαξοφωνίστες ή ομοφυλόφιλοι δεν μπορεί να επιλεγεί με άλλον τρόπο ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα, καθώς δεν υπάρχει μία κατάσταση, από την οποία να μπορεί να γίνει τυχαία δειγματοληψία (Oppenheim 1992: 43).

²¹ Στόχος του ερευνητή στις ποιοτικές προσεγγίσεις είναι να γνωρίσει τους ερευνώμενους και αυτούς που περιλαμβάνονται στο κοινωνικό τους περιβάλλον, ώστε να είναι σε θέση να δει τα πράγματα από τη δική τους οπτική. *«Με τον τρόπο αυτό επιδιώκει τη βαθιά κοινωνιολογική γνώση όπως εννοείται στην ερμηνευτική παράδοση, δηλαδή προσεγγίζει αυτό που ο Weber αποκάλεσε Verstehen»* (Κυριαζή 1998: 53).

ενισχύουν τη θεωρία και το είδος της εξήγησης που εξάγεται σταδιακά. Η διαδικασία αυτή ονομάζεται “**αναλυτική επαγωγή**” (ό.π.: 210, 215).

Σύμφωνα με τους Bertaux και Bertaux-Wiame η διαδικασία αυτή παύει στο σημείο του **θεωρητικού κορεσμού**, όταν δηλαδή τα δεδομένα αρχίζουν να μη μπορούν να προσθέσουν τίποτε καινούριο στο θεωρητικό οικοδόμημα που ήδη έχει στήσει ο ερευνητής. Είναι αυτονόητο ότι ο ερευνητής πριν φθάσει στο σημείο του θεωρητικού κορεσμού πρέπει να έχει προσπαθήσει να προσεγγίσει ανθρώπους από όλες τις κοινωνικές κατηγορίες και να έχει αναζητήσει και περιπτώσεις που ίσως θα οδηγούσαν σε αναθεώρηση των συμπερασμάτων του²².

Είναι φανερό ότι οι ερευνητές αυτοί στοχεύουν κυρίως στην παραγωγή μιας θεωρίας μέσα από τα ίδια τα υποκείμενα της έρευνας και στη συνέχεια στον έλεγχό της. Η δόμηση της θεωρίας “από τα κάτω” με βάση την προσέγγιση αυτή δε μπορεί να γίνει σε μεγάλες πληθυσμιακές ομάδες²³. Το αποτέλεσμα μιας ποιοτικής έρευνας θα αναφέρεται σε μία συγκεκριμένη ομάδα. Αν μπορεί να γενικευτεί σε άλλες είναι αποτέλεσμα προσεκτικής κρίσης των υπευθύνων με βάση τα συμπεράσματα για τους παράγοντες που επηρεάζουν το κοινωνικό φαινόμενο. Αντίθετα οι ποσοτικές μέθοδοι (θετικιστική προσέγγιση) δίδουν την ευχέρεια για ανάλυση μεγαλύτερων δειγμάτων, που μπορεί να οδηγήσουν σε ευρύτερες γενικεύσεις.

6.1.2.2 Η συνέντευξη

Ο πιο άμεσος τρόπος για τη συλλογή στοιχείων είναι η συνέντευξη. Ο Oppenheim (1992: 65) τις χωρίζει σε δύο κατηγορίες: Αυτές που στηρίζονται σε ερμηνευτικές προσεγγίσεις τις ονομάζει **διερευνητικές συνεντεύξεις**, ενώ τις υπόλοιπες που κάνουν χρήση τυποποιημένου ερωτηματολογίου τις ονομάζει **τυποποιημένες συνεντεύξεις**²⁴.

Είναι φανερό ότι οι τελευταίες δίνουν την ευκαιρία στον ερευνητή να ρωτήσει πάρα πολλά άτομα, καθώς ο χρόνος που απαιτείται για την διεξαγωγή της συνέντευξης ελαχιστοποιείται. Αυξάνοντας το δείγμα του ο ερευνητής αναλύει με μεγαλύτερη πιθανότητα το συνολικό πληθυσμό. Για να χρησιμοποιήσει το ερωτηματολόγιο ο ερευνητής στη δεύτερη φάση της ανάλυσης χρειάζεται να το έχει δομήσει έτσι ώστε να μετράει κάποια μεταβλητή (Oppenheim 1992: 100).

Το βάρος όμως σε τέτοιου είδους ερωτηματολόγια που έχουν προετοιμαστεί στο γραφείο δίδεται σε εύκολα ποσοτικοποιήσιμους επιφανειακούς κοινωνικούς τύπους και όχι σε ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες, καθώς και στην πολυπλοκότητα των κοινωνικών δεδομένων²⁵. Σε μερικές περιπτώσεις ερωτηματολόγια που προετοιμάστηκαν μακριά από το κοινωνικό πεδίο απέτυχαν, διότι δεν προκάλεσαν κανένα ενδιαφέρον στους ερευνώμενους (Oppenheim 1992: 179). Οι ποιοτικοί ερευνητές θεωρούν ότι τα οφέλη από την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος δεν

²²(Κυριαζή 1998: 259), (Mason 1996: 212) και (Χρηστάκης 1999: 99).

²³Βλ. (Λυδάκη 2001: 59) και (Morin 1984: 36).

²⁴ Πιο συγκεκριμένα χρησιμοποιεί τον όρο exploratory interviews για τις πρώτες και standardized interviews για τις δεύτερες.

²⁵Βλ. (Mason 1996: 94) και (Morin 1984: 257).

αντισταθμίζουν την απώλεια σε δεδομένα που είναι πολύτιμα στην ανάλυση που ακολουθεί (Mason 1996: 200).

Παράλληλα δεν είναι σίγουρο ότι στον μικρό χρόνο που χρειάζεται για να ολοκληρωθούν αυτές οι συνεντεύξεις οι ερωτώμενοι θα ερμηνεύσουν τις ερωτήσεις με τον τρόπο που επιθυμεί ο ερευνητής και ότι δεν θα δώσουν απαντήσεις με βάση αυτά που έχουν εκείνη τη στιγμή στο μυαλό τους²⁶. Πολύ δε λιγότερο πιθανό, στην πράξη αδύνατο, είναι να ερμηνεύσουν όλοι οι ερωτώμενοι με τον ίδιο ακριβώς τρόπο μία ερώτηση. Το τελευταίο είναι η βασική παραδοχή της ποσοτικής προσέγγισης (Oppenheim 1992: 86). Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι ένα ερωτηματολόγιο με έτοιμες απαντήσεις καθοδηγεί τους ερωτώμενους με βάση τις θεωρητικές αντιλήψεις του συντάκτη του και τους παρουσιάζει εναλλακτικές επιλογές που μπορεί ποτέ να μην είχαν παρουσιαστεί σε αυτούς. Τέλος και αν ακόμα όλοι κατανοούσαν την ερώτηση με τον ίδιο ακριβώς τρόπο, και αν ακόμα η προσέγγιση του ερευνητή ήταν ουδέτερη, δεν είναι πολύ πιθανό η απάντησή τους να ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα: Αυτός που καλείται να απαντήσει μπορεί είτε να απαντήσει όπως θα ήθελε ο ερευνητής²⁷ είτε να απαντήσει όπως πιστεύει ότι θα ήταν λογικό να απαντήσει²⁸ είτε να προσπαθήσει να εξαπατήσει τον ερευνητή είτε να επιλέξει τυχαία μία απάντηση, αλλά μπορεί και να μη θέλει να απαντήσει ευθέως (μπλοκάρισμα, αναστολή, ατολμία). Παράλληλα παρουσιάζονται φαινόμενα αυτουποστήριξης που οδηγούν τους απαντούντες να “σκεπάσουν” την πιθανή έλλειψη γνώσης για το θέμα που ερευνάται²⁹. Τέλος πολλές φορές οι ερευνώμενοι δεν γνωρίζουν ούτε οι ίδιοι τα κίνητρα και τη συμπεριφορά τους με αποτέλεσμα να μην είναι σε θέση να απαντήσουν (Oppenheim 1992: 211). Είναι βέβαια και πιθανή μια ειλικρινής αιτιολογημένη απάντηση. Ο ερευνητής όμως σε προσχηματισμένες έρευνες δεν έρχεται για πολύ ώρα σε επαφή με τους ερευνώμενους και δύσκολα μπορεί να κρίνει την ακρίβεια των λεγομένων.

Η “**ποιοτική συνέντευξη**” ή “**συνέντευξη βάθους**” από την άλλη παράγει μια πιο ολοκληρωμένη απεικόνιση των απόψεων των ερωτώμενων. Ο όρος αυτός αναφέρεται στα πρώτα είδη συνεντεύξεων, δηλαδή στις εμβαθυντικές (μη δομημένες), της χαλαρά δομημένες ή της ημι-δομημένες συνεντεύξεις³⁰. Σε αυτές ανήκει και η μέθοδος των αφηγήσεων ζωής³¹. Στις συνεντεύξεις αυτές υπάρχει ένα ανεπίσημο ύφος κουβέντας. Ο ερευνητής δεν κρατάει ένα κατάλογο ερωτήσεων, απλά προσπαθεί να καλύψει τα θέματα που τον ενδιαφέρουν. Στόχος του είναι δηλαδή να εκμαιεύσει τις πληροφορίες εκείνες που θεωρεί σημαντικές μέσα από μία φιλική

²⁶Βλ. (Κυριαζή 1998: 144) και (Mason 1996: 92). Ο Oppenheim (1992: 83, 85) δίνει συγκεκριμένα παραδείγματα για το πώς μπορούν να παρερμηνευτούν τα ερωτήματα σε ένα ερωτηματολόγιο.

²⁷ Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να απαντούν με τέτοιο τρόπο, με τον οποίο πιστεύουν ότι βοηθούν ένα “θετικό” αποτέλεσμα στην έρευνα (Oppenheim 1992: 30).

²⁸ Για παράδειγμα να είναι η απάντησή τους “φυσιολογική”, ώστε να μη γελάσει ο ερευνητής ή να μη φανερωθούν αισθήματα ξενοφοβίας, σεξισμού ή άλλα αισθήματα που είναι κοινωνικά αμφιλεγόμενα (Oppenheim 1992: 85, 211, 212). Τέλος μπορεί να απαντήσει με τέτοιο τρόπο, ώστε να μη φανερωθεί άγνωιά του για ένα γεγονός (Κουτσόπουλος 1990: 201).

²⁹Βλ. (Κυριαζή 1998: 130), (Morin 1984: 282) και (Oppenheim 1992: 114, 139, 210, 211).

³⁰Ο Burgess τις αποκαλεί “συζητήσεις με κάποιο σκοπό” (Mason 1996: 89).

³¹ Η μέθοδος των αφηγήσεων ζωής ή η βιογραφική προσέγγιση χρησιμοποιείται από τα μέσα της δεκαετίας του 70 από κοινωνικούς ερευνητές (π.χ. ζεύγος Bertaux, Peneff) για να αναλύσουν - περιγράψουν συγκεκριμένες κοινωνικές κατηγορίες (αρτοποιούς, αλγερινούς βιομήχανους) ή κοινωνικά φαινόμενα, π.χ. μελέτη της νεανικής εγκληματικότητας από το Leomant (Χρηστάκης 1999: 86).

συζήτηση. Οι ερωτώμενοι, εκτός από την ελευθερία που διαθέτουν για να απαντήσουν, αισθάνονται πιο ευχάριστα εξαιτίας της σχέσης που δημιουργείται με τον ερευνητή³².

Την απελευθέρωση των ερευνώμενων “εκμεταλλεύεται” ο ερευνητής για να καταγράψει την παραμικρή λεπτομέρεια που φανερώνει τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζει την πραγματικότητα ο ερευνώμενος. Οι ερωτώμενοι λοιπόν ωθούνται να μιλούν και ο ερευνητής εργάζεται εντατικά ερμηνεύοντας τα λόγια και προσπαθώντας να ανακαλύψει την αλήθεια, που πολλές φορές δεν λέγεται ευθέως³³. Παράλληλα προσπαθεί να είναι σε διαρκή αυτοκριτική και να μην έχει την παραμικρή επίδραση στις απαντήσεις που δίδονται (Morin 1984: 283).

Οι εικασίες του ερευνητή μπορεί να αποδειχθούν λανθασμένες. Ο χρόνος και η διάρκεια είναι αυτά που καταδεικνύουν την πραγματική ή όχι υπόστασή τους και οδηγούν σε πιο αξιόπιστα συμπεράσματα την ποιοτική έρευνα (Λυδάκη 2001: 215). Στις συνεντεύξεις βάθους λοιπόν τον κεντρικό ρόλο έχει η ικανότητα του ερευνητή αφενός να αποστασιοποιηθεί από τις προσωπικές του αξίες, δηλαδή να μην τις μεταφέρει στους ερωτώμενους, αφετέρου να ερμηνεύσει με επιτυχία τα κίνητρα, τις απόψεις και τις αξίες τους, που είναι και ο στόχος μιας συνέντευξης βάθους (Oppenheim 1992: 66).

6.1.2.3 Η παρατήρηση

Αντίθετα με τη συνέντευξη, στην οποία υπεισέρχονται πλήθος υποκειμενικών παραγόντων, η παρατήρηση δίδει έμφαση στο “φυσικό στοιχείο”, στους χώρους “αληθινής ζωής”. Πρόκειται δηλαδή για δεδομένο που προκύπτει χωρίς τη μεσολάβηση του ερευνητή και κατά συνέπεια είναι πιο **αντικειμενικό** (Mason 1996: 136). Ωστόσο μερικοί ερευνητές τονίζουν ότι ακόμα και στην παρατήρηση ο ερευνητής μπορεί να βλέπει «αυτό που θέλει να δει» και να επηρεάζεται από το περιβάλλον. Η ακρίβεια της παρατήρησης εξαρτάται από την ικανότητα του παρατηρητή να απομακρύνεται από τις προκαταλήψεις του (Κουτσόπουλος 1990: 174).

Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι η παρατήρηση από μόνη της σαν μεθοδολογία δε δίνει στον ερευνητή την **αιτία** των φαινομένων. Ορισμένες παρατηρήσεις μπορεί να είναι τυχαίες. Είναι αδύνατο να μετρηθεί ο βαθμός στον οποίο ορισμένοι παράγοντες καθορίζουν μία συγκεκριμένη συμπεριφορά (Levin & Louviere 1980: 1). Η παρατήρηση δίνει μια φωτογραφική εικόνα της πραγματικότητας, χωρίς να μπορεί ο ερευνητής να εμβαθύνει στα στοιχεία της φωτογραφίας (Κουτσόπουλος 1990: 174).

³²Βλ. (Κυριαζή 1998: 262), (Λυδάκη 2001: 201), (Mason 1996: 98) και (Morin 1984: 283, 285).

³³«Η αφήγηση προσφέρει μια μοναδική δυνατότητα στο άτομο που αφηγείται: Τη δυνατότητα να ανασκευάσει την πραγματικότητα, να την εξωραΐσει ή να τη διαστρεβλώσει, να την παρουσιάσει όχι πάντα όπως την έζησε, αλλά όπως θα ήθελε να είναι» (Λυδάκη 2001: 210). Πρβλ. και (Oppenheim 1992: 67).

6.1.3 Μέθοδοι ανάλυσης στοιχείων

Αφού συλλεγούν τα δεδομένα με τους τρόπους που προαναφέρθηκαν, αρχίζει η ανάλυσή τους.

Η **θετικιστική προσέγγιση** προσφέρει μηχανιστικούς τρόπους για την ανάλυση των στοιχείων και ιδιαίτερα απλούς μέσω υπολογιστών εφόσον είναι στη μορφή ποσοτικών μεταβλητών³⁴. Οι ποιοτικές μεταβλητές μετατρέπονται σε ποσοτικές συνήθως στο στάδιο των συνεντεύξεων, όπου ζητείται στους ερευνώμενους να βαθμολογήσουν με κάποιο τρόπο την επιλογή τους. Αν οι ερωτήσεις είναι ανοιχτές, δηλαδή δεν υπάρχουν προσχηματισμένες απαντήσεις, τότε οι απαντήσεις κατηγοριοποιούνται και μετατρέπονται στη συνέχεια σε ποσοτική πληροφορία³⁵. Η ποσοτική πληροφορία εύκολα μπορεί να **αναλυθεί στατιστικά**, ώστε να προκύψουν συγκεκριμένα συμπεράσματα. Για παράδειγμα εξάγεται το συμπέρασμα κατά πόσο μία μεταβλητή είναι πιθανό η μία να έχει γραμμική ή κάποια άλλη σχέση με μία άλλη.

Οι μέθοδοι αυτές δε βρίσκουν σύμφωνους τους **ποιοτικούς ερευνητές**. «*Εν μέρει εξαιτίας της ανεπάρκειας που χαρακτηρίζει τη διαδικασία κατηγοριοποίησης μέσω της οποίας οι έννοιες μετατρέπονται σε μεταβλητές, αλλά επίσης και εξαιτίας του επιφανειακού, περιστασιακού και μονοδιάστατου χαρακτήρα που αυτοί διαβλέπουν στο είδος της κοινωνικής εξήγησης που παράγει η ανάλυση μεταβλητών*» (Mason 1996: 193)³⁶. Τέλος οι μέθοδοι αυτές δεν είναι συμβατές με τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για να συλλεγούν στοιχεία, αλλά απαιτούν ποσοτικά στοιχεία και τυποποιημένες μεθόδους (Mason 1996: 264).

Η μέθοδος που εφαρμόζουν οι ποιοτικοί ερευνητές είναι αρχικά η **κατηγοριοποίηση των στοιχείων**. Αφού τα δεδομένα ταξινομηθούν και αναλυθούν υπάρχουν δύο τρόποι για την εξαγωγή συμπερασμάτων³⁷:

- Η αναλυτική επαγωγή
- Η θεμελιωμένη θεωρία

Σύμφωνα με τη μέθοδο της **αναλυτικής επαγωγής** δοκιμάζονται διαρκώς υποθέσεις, οι οποίες είτε διαψεύδονται είτε επιβεβαιώνονται, έως ότου φθάσουν σε γενικεύσεις που θα καλύπτουν όλες τις περιπτώσεις. Η μέθοδος αυτή συνδυάζεται με τη θεωρητική δειγματοληψία. Η δεύτερη μέθοδος είναι η **θεμελιωμένη θεωρία**. Με συνεχείς αφαιρέσεις και συγκρίσεις επιχειρείται η ανάδειξη ευρύτερων κατηγοριών μέσα από εννοιολογικές διασυνδέσεις των κατηγοριών μεταξύ τους.

³⁴ Για την ανάλυση παλινδρόμησης και συσχέτισης βλ. (Κουτροβέλης 1994: 151-238), (Κουτσόπουλος 1990: 323-351) και (Oppenheim 1992: 27).

³⁵ Για τη διαδικασία κατηγοριοποίησης σε ποσοτικές έρευνες βλ. (Oppenheim 1992: 261-278).

³⁶ Βλ. και (Κυριαζή 1998: 60). Ο Mills διαπιστώνει ότι αγνοείται η σημασία που έχουν τα κοινωνικά φαινόμενα, η ιστορικότητα και η ερμηνεία που τους αποδίδουν τα κοινωνικά υποκείμενα, ενώ ο Blumer τονίζει ότι αυτό που έχει σημασία δεν είναι το εξωτερικό γεγονός, αλλά το πώς προσλαμβάνεται από τα υποκείμενα (Κυριαζή 1998: 92). Ο Oppenheim (1992: 29) τονίζει ότι με τις μεθόδους αυτές δεν προσδιορίζεται με ακρίβεια η πραγματική επίδραση της αιτίας στο αποτέλεσμα.

³⁷ Βλ. (Κυριαζή 1998: 267-271) και (Λυδάκη 2001: 59).

6.1.4 Αξιοπιστία - εγκυρότητα - γενίκευση των συμπερασμάτων

Στους τομείς της **αξιοπιστίας**, δηλαδή στην πιθανότητα τα δεδομένα να πείθουν ότι ανταποκρίνονται με ακρίβεια στην πραγματικότητα και να είναι ακριβώς τα ίδια, όταν οι μετρήσεις επαναλαμβάνονται, η θετικιστική προσέγγιση σαφώς υπερτερεί, καθώς στηρίζεται από την αρχή μέχρι το τέλος στην ακριβή μέτρηση συγκεκριμένων μεταβλητών και στη μαθηματική επεξεργασία τους. Παράλληλα έχουν αναπτυχθεί μέθοδοι για την ακριβή μέτρηση της αξιοπιστίας (Oppenheim 1992: 160). Οι ποιοτικοί ερευνητές έχουν δυσκολότερη δουλειά για να πείσουν για την αξιοπιστία των (ποιοτικών) μεθόδων που χρησιμοποίησαν, αλλά είναι και ένας τομέας στον οποίο δίδουν μικρότερη σημασία³⁸.

Το ζήτημα της **εγκυρότητας** έγκειται στο τι μετρούν οι ερευνητές και στο κατά πόσο αυτό που μετρούν αντανakλά το θεωρητικό οικοδόμημα, στο οποίο καταλήγουν τελικά. Εκεί, όπως προαναφέρθηκε, η θετικιστική προσέγγιση δέχεται ισχυρή κριτική. Ενώ για τη μέτρηση γεγονότων η εγκυρότητα των ποσοτικών μεθόδων είναι ισχυρή, στη μέτρηση γνώσεων, κινήτρων και συμπεριφορών η εγκυρότητα των ποσοτικών μεθόδων δεν έχει βρει “επιστημονική” επιβεβαίωση: *«Το πρόβλημα της εγκυρότητας γνώσεων, κινήτρων και συμπεριφορών παραμένει ένα από τα πιο δύσκολα στην κοινωνική έρευνα και στο οποίο μία επαρκής λύση δεν είναι προς το παρόν ορατή [...] χωρίς μία θεωρία που θα μπορούσε να μας βοηθήσει να καταλάβουμε τι συμβαίνει, όταν χρησιμοποιούμε τη γλώσσα μας για να ενεργοποιήσουμε πνευματικά οικοδομήματα με στόχο να τα φθάσουμε και να τα μετρήσουμε»* (Oppenheim 1992: 149). Το ερώτημα της εγκυρότητας είναι το εξής: Γιατί θα έπρεπε το κοινό να δεχθεί την ερμηνεία του ερευνητή και όχι κάποιες άλλες εναλλακτικές ερμηνείες; Γιατί θα πρέπει να πιστέψουν οι άλλοι ότι δεν έχει παρερμηνεύσει τα δεδομένα του (Mason 1996: 326);

Οι ποιοτικές μέθοδοι αντιμετωπίζουν το πρόβλημα αυτό ως εξής:³⁹

- ⇒ Δίδεται στα ίδια τα υποκείμενα της έρευνας να αναγνωρίσουν τους συλλογισμούς και τα συμπεράσματα ως αληθή⁴⁰.
- ⇒ Δίδονται αναλυτικές πληροφορίες από τον ερευνητή για τον τρόπο με τον οποίο προσέγγισε τις πηγές των δεδομένων του και το χρόνο που αφιέρωσε προς το σκοπό αυτό (Λυδάκη 2001: 71).

³⁸ «Η εμμονή στο ζήτημα της αξιοπιστίας- που πιθανά οφείλεται ακριβώς στο ότι αυτή μπορεί κατά τα φαινόμενα να μετρηθεί- έχει σαν αποτέλεσμα τη μη αρμόζουσα επισκίαση σημαντικότερων ζητημάτων που έχουν να κάνουν με το θέμα της εγκυρότητας. Αυτό είναι κάτι που καταλήγει σε μια παράλογη κατάσταση όπου, ενώ οι ερευνητές μπορεί να μην είναι καθόλου σαφείς ως προς το τι μετρούν (εγκυρότητα), να μπορούν παρ’ όλ’ αυτά να ισχυρίζονται ότι το μετρούν με μεγάλη ακρίβεια (αξιοπιστία)...» (Mason 1996: 328). Για ζητήματα εγκυρότητας (validity) και αξιοπιστίας (reliability) βλ. και (Κουτσόπουλος 1990: 176), (Oppenheim 1992: 144, 159-162).

³⁹ Πρβλ. και (Mason 1996: 331-345). Ο Oppenheim δε θεωρεί ότι οι ποιοτικές μέθοδοι μπορεί να εξασφαλίσουν εγκυρότητα, αφού θεωρεί την αξιοπιστία προϋπόθεση της εγκυρότητας (Oppenheim 1992: 155, 159).

⁴⁰ Βλ. (Λυδάκη 2001: 64). Στις περιπτώσεις που τα ερευνητικά υποκείμενα αμφισβητούν την ακρίβεια της έκθεσης που συντάσσει ο ερευνητής, ο τελευταίος πρέπει να σκεφθεί κατά πόσο αυτή η αμφισβήτηση οφείλεται σε ανακριβή καταγραφή της συνέντευξης ή αν οφείλεται σε μία εκ των υστέρων εκλογίκευση ή μία αναθεωρημένη άποψη του υποκειμένου της συνέντευξης (Mason 1996: 344).

⇒ Δίδεται λεπτομερειακά κάθε βήμα τις διαδικασίας από τα πρωτογενή στοιχεία, στα συμπεράσματα, στα οποία οδηγήθηκε σταδιακά.

Όπως προαναφέρθηκε (παράγραφος περί δειγματοληψίας) βασικός στόχος των συμπερασμάτων σε μία ποιοτική έρευνα είναι περισσότερο η αποτύπωση της πραγματικότητας παρά η εξαγωγή θεωρητικών σχημάτων που θα είχαν γενική ισχύ. Ο M. Hammersley χρησιμοποιεί τον όρο της “**εμπειρικής γενίκευσης**” για να περιγράψει τις δυνατότητες χρήσης των συμπερασμάτων της ποιοτικής κοινωνικής έρευνας σε άλλους χώρους, ομάδες ή κοινωνικά φαινόμενα (Λυδάκη 2001: 226). Η Ν. Κυριαζή χρησιμοποιεί τον όρο της **συμβατότητας** (Κυριαζή 1998: 281). Η γενικευσιμότητα ή συμβατότητα είναι κάτι πάντως που ενδιαφέρει τους ποιοτικούς ερευνητές και αποτελεί στόχο της έρευνας και της ανάλυσης. Ο βαθμός της συμβατότητας των αποτελεσμάτων της έρευνας εξαρτάται από τις διαστάσεις που προέκυψαν από την έρευνα ως κεντρικές και τη σχέση των υπολοίπων κοινωνικών πεδίων με αυτές (Mason 1996: 60, 347).

6.1.5 Μέθοδος που επιλέχθηκε για την κοινωνική έρευνα στο Π. Φάληρο

Για να επιλεγθεί μία μέθοδος από τις παραπάνω είναι φανερό ότι πρέπει ο ερευνητής να έχει προσδιορίσει με σαφήνεια το **σκοπό** της έρευνάς του. Ο σκοπός της έρευνας και οι ιδεολογικές/ φιλοσοφικές απόψεις του είναι τελικά αυτές που θα καθορίσουν τη μεθοδολογία.

Πρωταρχικός σκοπός της κοινωνικής έρευνας της διατριβής είναι η συλλογή στοιχείων, η επεξεργασία των οποίων θα βοηθήσει στην πρόταση ενός νέου συστήματος συμμετοχής του κοινού στην Ελλάδα. Ηθικός στόχος η άρση των εμποδίων που σήμερα εμποδίζουν την Ελλάδα να λειτουργεί το ίδιο δημοκρατικά με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες και την άρση μιας αδικίας στη λήψη των αποφάσεων που διαιωνίζεται.

Τα ερωτήματα που διευκρινίστηκαν και η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε δίνεται στον Πίνακα 6.1.

Θέμα	Ερευνητικό Ερώτημα	Μεθοδολογία προσέγγισης
Ο σχεδιασμός του τραμ	Ποια είναι η στάση του κοινού απέναντι στο τραμ;	Γίνεται συζήτηση για το έργο.
Σχέση κατοίκων με τις αποφάσεις των αρχών για το περιβάλλον τους.	Σε ποιο βαθμό και με ποιο τρόπο συμμετέχουν οι πολίτες στο σχεδιασμό του χώρου και των μεταφορών;	Ερωτώνται αν έδειξαν ενδιαφέρον για το τραμ και πώς αυτό εκδηλώθηκε. Ερωτώνται για άλλα σχετικά θέματα της γειτονιάς τους, του δήμου ή ευρύτερα της πόλης τους τα οποία τους κίνησαν την περιέργεια και τους ενεργοποίησαν. Πώς εκδηλώθηκε το ενδιαφέρον τους;
	Το ενδιαφέρον και οι κινητοποιήσεις τους επέδρασαν στις αποφάσεις;	Ερωτάται αν η προσωπική τους συμβολή στις αποφάσεις επέφερε αποτέλεσμα.
	Υπάρχουν πολίτες που δεν συμμετέχουν στη λήψη τέτοιων αποφάσεων παρ' όλο που τους ενδιαφέρουν;	Προκύπτει από παραπάνω.

	<i>Τι είναι εκείνο που εμποδίζει ευαισθητοποιημένους πολίτες να συμμετέχουν στα κοινά;</i>	Ερωτώνται για τις περιπτώσεις αυτές, στις οποίες παρ' όλο που τους ενδιέφερε δε συμμετείχαν. Πιστεύουν ότι πρέπει να αλλάξει ο τρόπος που εμπλέκονται στις αποφάσεις;
	<i>Υπό ποιες προϋποθέσεις θα συμμετείχαν;</i>	Προκύπτει από παραπάνω.
	<i>Μήπως ο κόσμος πιστεύει ότι δε θα έπρεπε να συμμετέχει στις αποφάσεις;</i>	Ερωτώνται ευθέως αν πιστεύουν ότι ο κόσμος πρέπει να συμμετέχει σε τέτοιες αποφάσεις και αν όχι ποιοι πιστεύουν ότι θα έπρεπε.
	<i>Ποιους αναγνωρίζει ως εκπροσώπους του;</i>	Γίνονται έμμεσες ερωτήσεις όπως παραπάνω.
Σχέση κατοίκων με το νομοθετικό πλαίσιο της συμμετοχής	<i>Είναι γνωστό στον κόσμο πώς μπορεί να συμμετέχει θεσμοθετημένα στις αποφάσεις όταν τίγεται από τους σχεδιασμούς (Διαδικασία Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης, Ενστάσεις επί πολεοδομικών μελετών, Υποχρέωση ενημέρωσης επί του ΓΠΣ);</i>	Γίνονται έμμεσες ερωτήσεις όπως παραπάνω.
	<i>Αν το γνωρίζει, το αξιοποιεί;</i>	Προκύπτει από παραπάνω.
	<i>Για ποιο λόγο το αξιοποιεί/ δεν το αξιοποιεί (εφόσον το γνωρίζει);</i>	Ερωτώνται ευθέως.

Πίνακας 6.1 – Ερευνητικά ερωτήματα που έγινε προσπάθεια να απαντηθούν στην έρευνα.

Είναι φανερό ότι τα **ερευνητικά ερωτήματα απαιτούν μια ερμηνευτικού χαρακτήρα προσέγγιση** για τους παρακάτω λόγους:

- Ζητούμενο της έρευνας ήταν οι αντιλήψεις του κοινού. Οι αντιλήψεις αυτές δε θα μπορούσαν παρά να βγουν στην επιφάνεια μόνο από συνεντεύξεις βάθους. Ένα τυποποιημένο ερωτηματολόγιο θα επιδρούσε στην οπτική των ανθρώπων γύρω από τα ζητήματα αυτά και θα νοθευόταν η μεταφορά των απόψεών τους⁴¹.
- Πολλά ερωτήματα αφορούν ζητήματα “κοινού καλού”, στα οποία κανείς δε θα εκτίθετο απαντώντας κατά ένα τρόπο που θα τον υποβίβαζε, πρέπει λοιπόν η μέθοδος συλλογής δεδομένων να εμβαθύνει στην επικοινωνία με τα άτομα.
- Δεν είναι εκ των προτέρων γνωστοί, ούτε θεωρείται από το γράφοντα ότι θα μπορούσε να είναι, οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν το κοινό στη σχέση του με τη διοίκηση, με το περιβάλλον, με τη νομοθεσία και με το χώρο. Κατά συνέπεια η έρευνα στοχεύει στην ανάπτυξη μιας θεωρίας και όχι στον έλεγχό της, διαδικασία που ταιριάζει καλύτερα με την εφαρμογή ποιοτικής μεθόδου (Κυριαζή 1998: 51).
- Ιδεολογική θέση του ερευνητή είναι ότι οι γενικεύσεις θα μπορούσαν να προέλθουν μόνο από μία αναλυτική διαδικασία, η οποία θα έχει προκύψει με ενδεδεγμένη επικοινωνία που θα έδινε έμφαση στο ειδοποιό στοιχείο του κάθε ανθρώπου. Αυτό το ειδοποιό στοιχείο είναι που ενδιαφέρει το μηχανικό ενός

⁴¹ «Δε θα υπήρχε θέση για έναν “παγκόσμιο” παρατηρητή στη φυσική, πόσο μάλλον στην κοινωνιολογία... δεν είναι παρά ένα στοιχείο, ένας τροχός αυτής της κοινωνίας για την οποία θέλει να θεωρηθεί ότι είναι ένας ανώτερος αντικειμενικός γνώστης. Παράλληλα, διαταράσσει με την ίδια τη δράση του για γνώση, που παρεμβαίνει στην κατάσταση του παρατηρούμενου φαινομένου. Συμβαίνει έτσι, οι ίδιες οι δημοσκοπήσεις να επηρεάζουν τους ερωτώμενους» (Morin 1984: 28). Η επιτόπια ποιοτική μελέτη από την άλλη αποτελεί, στην ουσία, μία μετατόπιση του ερευνητή από το δικό του κόσμο στον κόσμο των υποκειμένων της έρευνάς του (Λυδάκη 2001: 134).

- συστήματος συμμετοχής του κοινού, ώστε να μπορεί να προσελκύσει με αποτελεσματικότητα τη συμμετοχή και να την οργανώσει⁴².
- Η μέθοδος της ποιοτικής έρευνας κρύβει μέσα της μία δημοκρατική αρχή, που επιδιώκει να μην είναι κατευθύνουσα και να δίνει το λόγο στον ερευνώμενο (Morin 1984: 298). Πρόκειται για μια συμμετοχική έρευνα συμβατή με το ιδεολογικό και ηθικό στόχο της.
 - Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιήθηκε και σε άλλες μελέτες που ερευνούσαν παρόμοια ζητήματα διεθνώς⁴³.

6.2 Αναλυτική περιγραφή της ερευνητικής μεθοδολογίας που ακολουθήθηκε

6.2.1. Επιλογή χρόνου έρευνας

Οι συνεντεύξεις έγιναν στη **φάση κατασκευής** του τραμ. Η φάση αυτή ήταν η καταλληλότερη για να αξιολογηθεί το τι προηγήθηκε όσον αφορά τη συμμετοχή των κατοίκων.

6.2.2 Δειγματοληψία

Στην έρευνα - για τους λόγους που εξηγήθηκαν παραπάνω - χρησιμοποιήθηκε η ποιοτική προσέγγιση που έχει ως βάση της την παραγωγή θεωρίας και όχι τον έλεγχο της. Στην προσέγγιση αυτή σημαίνουντα ρόλο έχει η **θεωρητική ή σκόπιμη δειγματοληψία**.

Έγινε αρχικά επαφή α) με κάποια πρόσωπα που ήταν γνωστά στον ερευνητή και β) με πρόσωπα που θεωρήθηκαν κλειδιά, επειδή πρωτοστατούσαν στις κινητοποιήσεις των κατοίκων. Τα πρόσωπα αυτά ανέλαβαν να φέρουν σε επαφή τον ερευνητή και με άλλα.

Καταγράφηκαν τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των ατόμων και συνεχώς συγκρίνονταν αυτά με τα κοινωνικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού του Π. Φαλήρου, ώστε να ελέγχεται αν το δείγμα είναι ένα τυπικό δείγμα των κατοίκων του Π. Φαλήρου.

⁴²Ο Highet από το 1950 είχε πει: «Μου φαίνεται πολύ επικίνδυνο να αποδεχτώ τους στόχους και τις μεθόδους τις επιστήμης σε ανθρώπους ως άτομα, παρ' όλο που οι αρχές της στατιστικής μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να εξηγήσουν τη συμπεριφορά τους σε μεγάλες ομάδες.» (Cooney 1994: 616).

⁴³Βλ. (Bedford, Clark & Harrison 2002), (Davies 2001), (Jenkins, Kirk & Smith 2002), (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001a), (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001β), (Prisma 2005β), (Webler, Tuler & Krueger 2001). Στις περισσότερες από αυτές τις έρευνες η ποιοτική προσέγγιση γινόταν με τη μέθοδο των focus groups, δηλαδή ομάδες ατόμων που συζητούσαν σε βάθος μεταξύ τους και με τον ερευνητή, που συντόνιζε τη συζήτηση και χρησιμοποιούσε ημι-δομημένο ερωτηματολόγιο (πρβλ. Κεφάλαιο 7). Παρ' όλο που οι ομαδικές συζητήσεις έχουν κάποια πλεονεκτήματα όσον αφορά την άμεση σύγκριση διαφωνιών και διαφορετικών οπτικών γωνιών, η μέθοδος αυτή έχει κατακριθεί, διότι θεωρείται ότι ο συντονιστής επηρεάζει σε μεγαλύτερο βαθμό την ελεύθερη έκφραση των υποκειμένων. Ακόμη σημαντικότερη όμως είναι η επίδραση των υπολοίπων μελών της ομάδας στις απόψεις που εκφράζονται. Τα ζητήματα αυτά κάνουν τις μεμονωμένες συνεντεύξεις σαφώς παραγωγικότερες στον τομέα της συλλογής απόψεων του κοινού (Morgan 1996). Γι' αυτό το λόγο προτιμήθηκαν και στην έρευνα αυτή.

Το Π. Φάληρο είναι μία περιοχή που ο μέσος όρος ηλικίας αυξάνει εξαιτίας της υπογεννητικότητας, του καλού βιοτικού επιπέδου και την πρόοδο στην ιατρική (όπως στο σύνολο της χώρας).

Παρακάτω δίνεται η ηλικιακή κατανομή του δήμου σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ:

Συνολικός πληθυσμός : 64 759 κάτοικοι.

Ηλικία:

<20: 12426 (6324 άνδρες)

20-39: 18386 (8619 άνδρες)

40-59: 18457 (8350 άνδρες)

>60: 15490 (6417 άνδρες)

Επίσης πρόκειται για μια περιοχή μεσαίων εισοδημάτων, όπως δείχνουν τα στοιχεία της Αττικό Μετρό (1998):

Εισόδημα:

Χαμηλό: 17.7 %

Μέσο: 33.9 %

Υψηλό: 17.8 %

Στη ζώνη επιρροής του τραμ (ζώνη πλάτους 250 μέτρων) βρίσκεται το 50 % των κατοίκων του Π. Φαλήρου (Αττικό Μετρό 2000: 34).

Δεν έγινε προσπάθεια το δείγμα να είναι μαθηματικά αντιπροσωπευτικό, αλλά απλά να μην υποεκπροσωπηθούν κοινωνικές κατηγορίες, δηλαδή επιδιώχθηκε να υπάρχουν απαντήσεις από **όλο το κοινωνικό φάσμα του Π. Φαλήρου**⁴⁴. Για παράδειγμα προς το τέλος της έρευνας έγινε φανερό, ότι παρ' όλο που τα ηλικιωμένα άτομα αποτελούν σημαντικό ποσοστό των κατοίκων, στην έρευνα δεν είχαν συμμετάσχει άλλοι ηλικιωμένοι, παρά δύο μηχανικοί. Αυτό οδήγησε στο να επεκταθεί η έρευνα στα ΚΑΠΗ. Με τον τρόπο αυτό έγινε δυνατό να ερωτηθεί σημαντικός αριθμός ανθρώπων από όλο το κοινωνικό φάσμα.

Συνολικά ερωτήθηκαν 47 άτομα, αριθμός ικανοποιητικός για ποιοτική προσέγγιση⁴⁵. Πράγματι στο σημείο αυτό είχε επέλθει θεωρητικός κορεσμός, δηλαδή οι νέες συνεντεύξεις δεν θα προσέφεραν κάτι καινούριο, αφού άρχισαν να επαναλαμβάνονται οι ίδιες σκέψεις, αντιλήψεις.

Παρακάτω δίνονται αναλυτικά στοιχεία του δείγματος της έρευνας:

Αριθμός ατόμων που προσκλήθηκαν σε συνέντευξη: 51

Αριθμός ατόμων που δέχτηκαν να συμμετέχουν στην έρευνα: 47

Ηλικία:

17 Νεαροί (20~ 39), 17 Μεσήλικες (40~59) και 13 Ηλικιωμένοι (>60)

Επάγγελμα:

⁴⁴ «Δεν είναι αναγκαία ακριβής αντιπροσωπευτικότητα, αλλά χρειάζεται μία καλή διασπορά χαρακτηριστικών των ερευνώμενων, ώστε να μπορούμε λογικά να ελπίζουμε ότι έχουμε μαγνητοφωνήσει πιθανές απαντήσεις κάθε είδους κοινωνικού υποβάθρου» (Oppenheim 1992: 68).

⁴⁵ Ο Oppenheim (1992: 68) αναφέρει ότι ένας τυπικός αριθμός ποιοτικών συνεντεύξεων είναι 30 με 40.

1 μέλος ΔΕΠ Ανωτάτου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος, 4 Διευθυντές Σχολείων, 1 Υποδιευθύντρια Σχολείου, 6 Ελεύθεροι Επαγγελματίες Μηχανικοί, 1 Δημόσιος Υπάλληλος Μηχανικός, 1 Προϊσταμένη ΚΑΠΗ, 1 Δικηγόρος, 1 Χημικός, 1 Οπτικός, 8 Δάσκαλοι, 1 Φυσιοθεραπεύτρια, 1 Γυμναστής, 2 Ιδιωτικοί Υπάλληλοι Μηχανικοί, 1 Ελεύθερος Επαγγελματίας Γραφίστας, 1 Ελεύθερος Επαγγελματίας δ. κυλικείο, 1 Γραμματέας σε Τεχνικό Γραφείο, 1 Υπάλληλος σε νυχτερινό κέντρο, 1 Εργάτης Καθαριότητας Δήμου, 1 Οικοδόμος, 1 Νοικοκυρά, 1 Φοιτητής, 10 Συνταξιούχοι

Φύλο: 19 Γυναίκες και 28 Άνδρες

Εθνικότητα: 46 Έλληνες και 1 Αλβανός.

Κάτοικοι Π. Φαλήρου: 37

Μόνο εργαζόμενοι στο Π. Φάληρο: 9

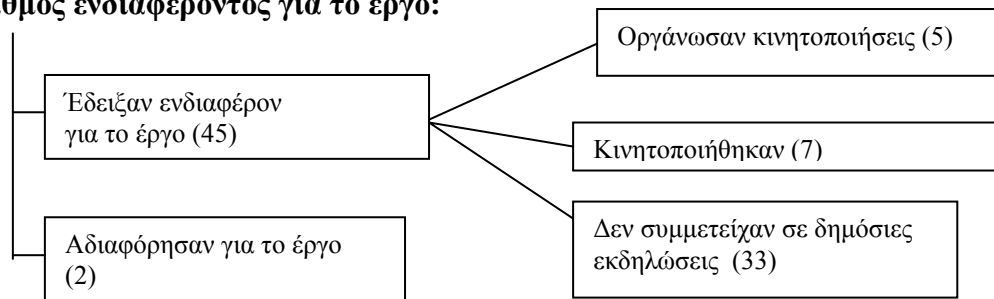
Βρίσκονταν για αναψυχή στο Π. Φάληρο: 1

Γεωγραφική κατανομή κατοικίας

και εργασίας (για μη κατοίκους):

6 επί των διαδρόμων του τραμ, 15 σε ακτίνα επιρροής του τραμ (3 οικοδομικά τετράγωνα), 26 μακριά από τους διαδρόμους

Βαθμός ενδιαφέροντος για το έργο:



6.2.3 Συνεντεύξεις

Η διαδικασία των συνεντεύξεων ξεκίνησε αφού πρώτα τέθηκαν με ακρίβεια τα ερευνητικά ερωτήματα και έγινε ένας σχεδιασμός για τη ροή που θα μπορούσε να έχει η “κουβέντα”, ώστε να απαντηθούν τα ερωτήματα αυτά. Στη διαδικασία αυτή αξιολογήθηκε ο ρόλος που θα έχει ο ερευνητής στη διαδικασία, ώστε σε καμία περίπτωση να μην επηρεάσει με τις ιδεολογικές του απόψεις τις απαντήσεις των ερωτώμενων⁴⁶. Οι αρχές που έγινε προσπάθεια να τηρηθούν κατά τη διάρκεια της κουβέντας ήταν οι εξής:

- Προσπάθεια τήρησης “ζεστού κλίματος” στις συνεντεύξεις - ιδιαίτερα στην αρχή τους⁴⁷ - και να έχει η διαδικασία το ύφος μιας “κουβέντας” με τα χαρακτηριστικά της ειλικρίνειας, της ευγένειας, αλλά και της προσοχής και ενίσχυσης των λεγομένων των συνεντευξιζόμενων, οι οποίοι αντιμετωπίζονταν ισότιμα⁴⁸.

⁴⁶Για την υποχρέωση συνεχούς αυτοκριτικής κατά τη διάρκεια των συνεντεύξεων και για την ανάγκη προσεκτικού σχεδιασμού της βλ. (Λυδάκη 2001: 157-159), (Mason 1996: 16, 94) και (Morin 1984: 43).

⁴⁷«Η πρώτη επαφή και επικοινωνία, λεκτική και μη λεκτική, θα επηρεάσει τη σχέση εν τη γενέσει της» (Λυδάκη 2001: 163).

⁴⁸«Είναι πολύ σημαντικό για κάποιον να υπάρχει ένας άνθρωπος που τον ακούει χωρίς να τον διακόπτει. Στον σύγχρονο κόσμο της αποξένωσης και απομόνωσης του ατόμου, της έλλειψης σχέσεων και κοινότητας συναισθημάτων, το υποκείμενο της έρευνας συναντά κάποιον – τον ερευνητή- που ζητά να ακούσει τον λόγο του, τις προσωπικές του εμπειρίες, την άποψή του» (Λυδάκη 2001: 171).

- Κατανοητός και απλός λόγος, ώστε να διευκολύνει τα παραπάνω.
- Προσπάθεια για χρήση μαγνητοφώνου, αλλά αποφυγή του, όπου ενοχλούσε τους ομιλούντες⁴⁹. Σε καμία περίπτωση δεν κρατήθηκαν σημειώσεις μπροστά τους. Κάτι τέτοιο θα επηρέαζε την ελευθερία του λόγου τους.
- Φυσική ροή κουβέντας, αποστήθιση ερευνητικών ερωτημάτων, ώστε να μη δημιουργηθεί η εντύπωση ότι σκοπός είναι η εξαγωγή συγκεκριμένων συμπερασμάτων.⁵⁰
- Άμεση απομαγνητοφώνηση των συνεντεύξεων ή καταγραφή σημειώσεων αμέσως μετά τη συνέντευξη⁵¹.
- Συλλογή όσο το δυνατόν πιο πολλών πληροφοριών από τη διαδικασία των συνεντεύξεων. Καθώς η ανάλυση των στοιχείων επικέντρωνε την έρευνα σε συγκεκριμένες κατευθύνσεις, οι πληροφορίες που συλλέγονταν περιορίζονταν. Αντίστροφα, όταν κατά την διάρκεια μιας συνέντευξης προέκυψε κάτι καινούριο και ενδιαφέρον για τα ερευνητικά ερωτήματα, έγινε προσπάθεια να θιγεί και στις υπόλοιπες συνεντεύξεις.

Είχαν προετοιμαστεί τα εξής σενάρια:

- **Σενάριο 1^ο: Τον ερευνώμενο δεν τον ενδιαφέρει το θέμα του τραμ**
Γίνεται προσπάθεια να συζητηθεί κάποιο άλλο θέμα που τον ενδιαφέρει.
- **Σενάριο 2: Τον ερευνώμενο τον ενδιαφέρει το θέμα του τραμ, αλλά δεν εκδήλωσε το ενδιαφέρον του**

Ερωτάται για ποιο λόγο δε συμμετείχε στις διαμαρτυρίες για το τραμ. Ερωτώνται τα σημεία του έργου που τον ενόχλησαν, αν θα ήθελε ο ίδιος να συμμετέχει στους σχεδιασμούς και με ποιες διαδικασίες. Ερωτάται αν γνωρίζει τις θεσμοθετημένες διαδικασίες. Γίνεται προσπάθεια μετά να συζητηθεί κάποιο άλλο θέμα που τον ενδιαφέρει.

- **Σενάριο 3: Τον ερευνώμενο τον ενδιαφέρει το θέμα του τραμ και εκδήλωσε το ενδιαφέρον του.**

Ερωτάται ποια στοιχεία του έργου τον ενόχλησαν, ο τρόπος με τον οποίο εκδηλώθηκε το ενδιαφέρον του και κατά πόσο είχε σχέση με τις θεσμοθετημένες διαδικασίες. Ερωτάται αν θεωρεί ότι ο προσωπικός του αγώνας ήταν αποτελεσματικός και ποιες διαδικασίες θα μπορούσαν να τον κάνουν πιο αποτελεσματικό. Έγινε προσπάθεια μετά να συζητηθεί κάποιο άλλο θέμα που τον ενδιέφερε.

6.2.4 Μη συμμετοχική παρατήρηση

Η μέθοδος της **παρατήρησης** εφαρμόστηκε στις κινητοποιήσεις των κατοίκων και στις συνεδριάσεις των δημοτικών συμβουλίων, χωρίς συμμετοχή στα γεγονότα, δηλαδή χωρίς να γνωρίζουν οι παρευρισκόμενοι, ότι καταγράφονται όσα συμβαίνουν.

⁴⁹ «Το μαγνητόφωνο δεν πρέπει να ανοίγει, αν δεν έχει εξασφαλιστεί η συναίνεση των ερευνώμενων» (Oppenheim 1992: 71).

⁵⁰ «Χρειάζεται να είστε ικανοί να διατυπώνετε και να εκφράζετε ερωτήσεις αμέσως και επί τόπου, αντί να ζητάτε από τον ερωτώμενο να περιμένει καθώς εσείς θα ψαχουλεύετε αδέξια στις σημειώσεις σας για μια προκατασκευασμένη ερώτηση που, καθώς θα την απευθύνετε, θα ανακαλύψετε ότι δεν είναι κατάλληλη γι' αυτήν τη συγκεκριμένη περίπτωση» (Mason 1996: 101). Πρβλ. και (Oppenheim 1992: 70). Για τη νόθευση του λόγου από την αδέξια χρήση μέσων καταγραφής βλ. και (Λυδάκη 2001: 223).

⁵¹ Για τη σημασία της «εν θερμώ» καταγραφής των απόψεων βλ. (Χρηστάκης 1999: 98).

Επρόκειτο για προγραμματισμένες και πολυπληθείς τυπικές διαδικασίες και δεν θεωρήθηκε ότι θα υπήρχε κάποιο κέρδος στην έρευνα από μία διαφορετική προσέγγιση.

Παράλληλα συγκεντρώθηκαν όλες οι γραπτές απόψεις των κατοίκων του Π. Φαλήρου για το τραμ μέσω του **τύπου** και μέσω **επιστολών** προς την Τραμ ΑΕ. Τα στοιχεία αυτά συγκεντρώθηκαν, κατηγοριοποιήθηκαν και αξιολογήθηκαν.

6.2.5 Ανάλυση των στοιχείων

Οι συνεντεύξεις τερματίστηκαν όταν είχε επέλθει **θεωρητικός κορεσμός**, «δηλαδή όταν παύουν να εμπλουτίζουν τις υπάρχουσες εννοιολογικές κατηγορίες πρόσθετα στοιχεία που συλλέγονται και απλώς επαναλαμβάνονται» (Κυριαζή 1998: 259).

Κατά διαστήματα γινόταν διακοπή της έρευνας, ώστε να γίνεται επεξεργασία των στοιχείων που είχαν καταγραφεί μέχρι εκείνη τη στιγμή και να αναζητηθούν παραδείγματα που θα ενίσχυαν ή θα απέρριπταν τις θεωρίες που είχαν ήδη αρχίσει να αποκρυσταλλώνονται. Κατά συνέπεια έγινε προσπάθεια η θεωρία, η παραγωγή δεδομένων και η ανάλυση των δεδομένων να αναπτύσσονται ταυτόχρονα μέσα από μία διαλεκτικού χαρακτήρα διαδικασία⁵².

6.2.6 Παρουσίαση των ευρημάτων της έρευνας

Μετά την κατηγοριοποίηση των στοιχείων και την εξαγωγή συμπερασμάτων συντάχθηκε το τελικό κείμενο. Σε αυτό οι ερευνώμενοι δεν είναι αναγνωρίσιμοι⁵³.

Για την παρουσίαση των απόψεων των κατοίκων παρακάτω εφαρμόζονται δύο τρόποι. Όταν δεν κρίθηκε σκόπιμη η παρουσίαση διαλόγου μεταξύ των κατοίκων ή μεταξύ κατοίκων-ερευνητή, παρουσιάζονται τμήματα των λεγομένων των κατοίκων. Σε άλλες περιπτώσεις παρουσιάζεται ολόκληρος ο διάλογος. Όπου στους διαλόγους εμφανίζεται “Ε” πρόκειται για τον ερευνητή.

Κάθε κάτοικος έχει ένα ξεχωριστό κωδικό, π.χ. “Α64”. Το πρώτο γράμμα του κωδικού (Α) δείχνει το **φύλο** (άνδρας), ενώ το δεύτερο γράμμα την **ηλικία**. Επειδή η ακριβής ηλικία των ερευνώμενων δεν είχε σημασία δε ρωτήθηκε. Παρουσιάζεται απλά μία ενδεικτική ηλικία κατ’ εκτίμηση του ερευνητή.

6.3 Διερεύνηση της συμμετοχής του κοινού στην υλοποίηση του τραμ στο Π. Φάληρο

6.3.1 Ο σχεδιασμός του έργου

⁵²Βλ. και (Mason 1996: 318), (Oppenheim 1992: 70).

⁵³Βλ. και (Λυδάκη 2001: 230).

6.3.1.1 Ιστορικό των μελετών για το τραμ

Η δημιουργία τραμ στην Αθήνα έχει συνδεθεί με τον πολιτικό και πολεοδόμο **Α. Τρίτση**. Όταν ήταν υπουργός Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος, από το 1981 έως το 1984, δρομολόγησε τη σύνταξη του **Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας**. Το παράρτημα του Ρυθμιστικού Σχεδίου που αφορά τα μέσα σταθερής τροχιάς συνέταξε το 1984 ομάδα μελέτης αποτελούμενη από τους Γ. Αργυράκο, Κ. Μπίστη και Κ. Πετράκη. Στο εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1985 (μετά την αποχώρηση του Α. Τρίτση) τελικά προβλέφθηκε η σύνδεση με μέσο μαζικής μεταφοράς της θάλασσας με το κέντρο της Αθήνας, αλλά δεν προσδιορίστηκε το μέσο μεταφοράς. Κατά τη διαδικασία της σύνταξης και έγκρισης του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας δεν ακολουθήθηκαν συμμετοχικές διαδικασίες, διότι κάτι τέτοιο δεν προβλεπόταν τότε από τη νομοθεσία.

Έκτοτε έγιναν άλλες τρεις μελέτες από το **Δήμο Αθηναίων** για τη δημιουργία τραμ στην Αθήνα. Η πρώτη έγινε, όταν δήμαρχος ήταν ο Α.Τρίτσης (Δήμος Αθηναίων, 1991) και αφορούσε τη δημιουργία τραμ στην ιστορική Αθήνα με μελετητές την Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος ΕΠΕ και την DENCO Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ. Μετά το θάνατο του Α. Τρίτση ακολούθησαν άλλες δύο μελέτες από το Δήμο Αθηναίων (1994 και 1995) (επί δημαρχίας Λ. Κουρή και Δ. Αβραμόπουλου αντίστοιχα). Η πρώτη ήταν μελέτη σκοπιμότητας και συντάχθηκε από τη SEMALY-TRENDS-BECHTEL. Η δεύτερη μελέτη αφορούσε την κατασκευή διαδημοτικού τραμ που θα υλοποιούσε τις προβλέψεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου, δηλαδή την ένωση του κέντρου της Αθήνας με τη θάλασσα (χάραξη από Συγγρού και Ποσειδώνος). Η ομάδα μελέτης αποτελούνταν από τους Πετράκη Γ., Αραβαντινό Α., Γκόλια Ι. και Βλαστό Θ. Δεδομένου ότι δεν πάρθηκε ποτέ η πολιτική απόφαση να υλοποιηθούν οι μελέτες αυτές δεν πραγματοποιήθηκαν και διαδικασίες ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού.

Η μεγάλη μελέτη της **Αττικό Μετρό το 1996** που προηγήθηκε της κατασκευής του μετρό εξέτασε και αυτή την πιθανή επιβατική κίνηση και τη σκοπιμότητα γραμμών τραμ. Πρότεινε ωστόσο μία διαφορετική διαδρομή από αυτή του Ρυθμιστικού Σχεδίου, μία γραμμή τροφοδοτική της γραμμής 3 του μετρό με προέλευση τους δήμους Νέας Σμύρνης και Παλαιού Φαλήρου και χάραξη από την Ελευθερίου Βενιζέλου και όχι μέσω της λ. Συγγρού. Ούτε για τη μελέτη της Αττικό Μετρό (που καθόρισε σε μεγάλο βαθμό το σημερινό συγκοινωνιακό σύστημα στην Αττική) έγινε δημόσια διαβούλευση, δεδομένου ότι για το στρατηγικό σχεδιασμό της δημόσιας συγκοινωνίας σε μία πόλη δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού από τη νομοθεσία (Βλ. Κεφάλαιο 5).

Καμία από τις παραπάνω μελέτες για την υλοποίηση γραμμών τραμ δεν υλοποιήθηκε έως την **ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων από την Αθήνα**. Στο φάκελο υποψηφιότητας της Ελλάδας, επειδή μια σειρά από στάδια βρισκόντουσαν κατά μήκος της παραλίας έγινε αναγκαστική η σύνδεσή τους με το κέντρο της Αθήνας με τραμ δεδομένου ότι η λεωφορειακή σύνδεση δε θα μπορούσε να καλύψει τη ζήτηση κατά τη διάρκεια των αγώνων. Το έργο του τραμ εντάχθηκε στο Κεφάλαιο Μεταφορές του φακέλου υποψηφιότητας της Αθήνας για την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων και αποτέλεσε μέρος του στρατηγικού σχεδιασμού για την Ολυμπιάδα του 2004.

6.3.1.2 Η υλοποίηση του έργου: Γνωμοδότηση των καθηγητών του Πολυτεχνείου το 2000 για τις γραμμές α' προτεραιότητας

Το Σεπτέμβριο 2000 εκπονήθηκε η μελέτη “Γνωμοδότηση για τη δημιουργία δικτύου Σύγχρονου Τραμ στην περιοχή της Αθήνας”⁵⁴. Η μελέτη πρότεινε τις γραμμές πρώτης προτεραιότητας, που ταυτίζονται σε μεγάλο βαθμό με προτάσεις, που είχε κάνει προγενέστερα η Μελέτη της Αττικό Μετρό για τις περιοχές της νότιας Αθήνας. Από τη μελέτη προτάθηκαν και γραμμές β' προτεραιότητας, οι οποίες όμως δεν προωθήθηκαν προς υλοποίηση. Τα **κριτήρια** που ελήφθησαν υπόψη για τη χάραξη των γραμμών σύμφωνα με τη μελέτη των καθηγητών ήταν⁵⁵:

1. Να αναδειχθούν τα πλεονεκτήματα του τραμ (Υψηλή ταχύτητα, μεγάλη μεταφορική ικανότητα, αξιοπιστία, αναβάθμιση των περιοχών από τις οποίες διέρχεται).
2. Να μειώνονται τα μειονεκτήματα του μέσου (Οπτική ενόχληση από εναέριες καλωδιώσεις, επιπτώσεις κατά τη διάρκεια κατασκευής, επιπτώσεις στην οδική κυκλοφορία και στην κυκλοφορία πεζών όσον αφορά τις παρόδιες χρήσεις και τις υφιστάμενες γραμμές συγκοινωνιών).
3. Να είναι τεχνικά εφικτή η λύση (μηκοτομή, οριζοντιογραφία).
4. Να ιεραρχείται το μέσο (να είναι τροφοδοτικό του μετρό και όχι ανταγωνιστικό, να είναι συμπληρωματικό των λεωφορείων και τρόλεϊ).
5. Να εξυπηρετεί υποεξυπηρετούμενες περιοχές.
6. Να μειώνει τα ΙΧ που εισέρχονται στο κέντρο της Αθήνας.
7. Να εξυπηρετεί τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων.

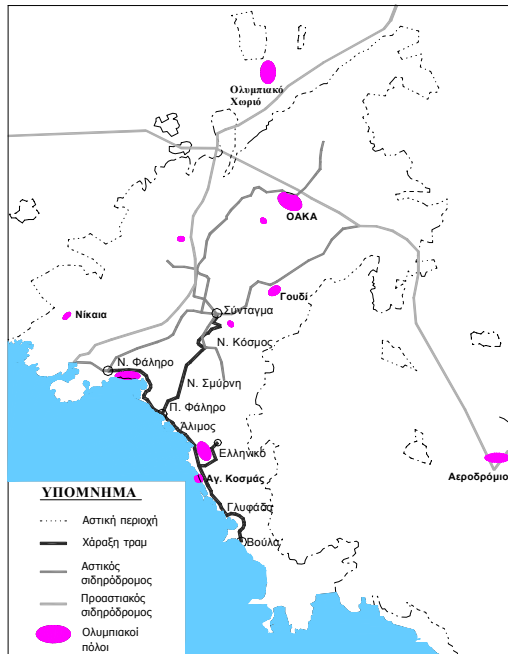
Εκτός από τα παραπάνω, που περιγράφηκαν στη μελέτη, οι καθηγητές σε παρουσιάσεις των επιλογών τους⁵⁶ περιέγραψαν και άλλα κριτήρια με τα οποία απέρριψαν άλλες εναλλακτικές λύσεις, όπως:

- i. Απεξάρτηση από τη χρήση αυτοκινήτου στις τοπικές αγορές μέσω μιας πολεοδομικής ανάπτυξης που θα στηρίζεται στο τραμ.
- ii. Δημιουργία νέων ανταγωνιστικών του αυτοκινήτου διαδρόμων υψηλής μεταφορικής ικανότητας, χωρίς αρνητικές επιπτώσεις.
- iii. Να εξυπηρετήσει τη ζώνη αναψυχής της Αθήνας που θα είναι στο μέλλον όλο το παραλιακό μέτωπο από το Ν. Φάληρο έως το Ελληνικό.
- iv. Αποφυγή εγγραφής του τραμ σε ήδη κορεσμένους κυκλοφοριακά άξονες, όπως η λεωφόρος Κηφισίας και η λεωφόρος Συγγρού στο βόρειο τμήμα της (στο κέντρο).
- v. Αποφυγή σχεδιασμών που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την έγκαιρη παράδοση του έργου στους Ολυμπιακούς Αγώνες (όπως τεχνικά έργα στο Φαληρικό Δέλτα).
- vi. Αποφυγή σχεδιασμών για τους οποίους δεν τεκμηριώνεται η σκοπιμότητα κατασκευής τους. Για παράδειγμα επειδή ο άξονας της Θησέως είναι κοντά στη γραμμή του ΗΣΑΠ και δεν τεκμηριώθηκε η σκοπιμότητα κατασκευής τραμ στη Θησέως από τη Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό απορρίφθηκε ως εναλλακτική λύση (Αττικό Μετρό 2000: 10).

⁵⁴ Τη μελέτη συνέταξαν οι Σταθόπουλος, Πυργίδης, καθηγητές συγκοινωνιολόγοι του ΕΜΠ και του ΑΠΘ αντίστοιχα.

⁵⁵ Βλ. (Αττικό Μετρό 2000: 8) και (Pyrgidis & Stathopoulos 2004: 7).

⁵⁶ Βλ. Ημερίδα Π. Φαλήρου παρακάτω και (Σταθόπουλος 2000).



Οι γραμμές που προτάθηκαν από τη μελέτη αυτή ως πρώτη προτεραιότητα και που αποφασίστηκε τελικά να υλοποιηθούν ήταν (Σχέδιο 6.1)⁵⁷:

1. Ζάππειο - ΦΙΕ - Ν. Κόσμος - Π. Φάληρο - Ν. Φάληρο σταθμός ΗΣΑΠ μήκους 12.7 χιλ. χρησιμοποιώντας τους άξονες Ελευθερίου Βενιζέλου – Αχιλλέως.
2. Ν. Φάληρο - Π.Φάληρο - Αγ. Κοσμάς – Γλυφάδα μήκους 13.6 χλμ. χρησιμοποιώντας τη λεωφόρο Ποσειδώνος.

Σχέδιο 6.1– Ο σχεδιασμός του τραμ με στόχο τη συγκοινωνιακή σύνδεση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων.

6.3.1.3 Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

Τον Απρίλιο του 2001 ξεκίνησαν οι διαδικασίες κατασκευής για τη χάραξη αυτή. Η Τραμ ΑΕ, θυγατρική της Αττικό Μετρό, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, ανέλαβε να μελετήσει, να επιβλέψει, να κατασκευάσει, να οργανώσει, να διαχειριστεί και να λειτουργήσει το νέο μέσο.

Τον ίδιο μήνα γίνεται η **προέγκριση χωροθέτησης**⁵⁸ του έργου (ΟΙΚ. 102967/30.4.2001) για την ίδια χάραξη. Είχε προηγηθεί έγγραφη ενημέρωση της Δημοτικής Αρχής για το έργο (επιστολή ΤΡ-013/18.3.01). Μετά την προέγκριση χωροθέτησης του έργου έγινε στις 8 Μαΐου παρουσίαση του έργου στο Δημοτικό Συμβούλιο Παλαιού Φαλήρου και σε εκπροσώπους της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου.

Στις 12.06.2001 (φύλλο της Ημερησίας) δημοσιεύτηκε **πρόσκληση προς το κοινό να πληροφορηθεί για το περιεχόμενο της ΜΠΕ**. Η πρόσκληση δεν αναρτήθηκε όμως στον οικείο πίνακα ανακοινώσεων, όπως προβλέπει η νομοθεσία (258/2004 ΣτΕ). **Δεν υποβλήθηκαν ενστάσεις κατά της μελέτης.**

Στη ΜΠΕ περιγράφηκε αναλυτικότερα η θέση του τραμ στον οδικό χώρο. Αντίθετα με ότι συμβαίνει στην υπόλοιπη Ευρώπη, όπου το τραμ συνοδεύεται με μέτρα περιορισμού της χρήσης του ΙΧ, **το τραμ της Αθήνας στο 70% της συνολικής χάραξης δεν επηρεάζει καθόλου την οδική κυκλοφορία** (με εξαίρεση ένα τοπικό στένεμα του πλάτους των λωρίδων στην περιοχή του Π. Φαλήρου). Καταλαμβάνει άλλοτε αδιαμόρφωτους χώρους, άλλοτε χώρους πρασίνου (Ναυτικό Πάρκο

⁵⁷ (Αττικό Μετρό 2000: 1, 7, 12) και (Τραμ ΑΕ 2001: 4).

⁵⁸ Η προέγκριση χωροθέτησης είναι η διαδικασία που περιέγραφε ο Ν. 1650/1986 για έργα που δεν προβλέπονται από εγκεκριμένο χωροταξικό ή πολεοδομικό σχεδιασμό. Σήμερα η διαδικασία αυτή έχει αντικατασταθεί από την Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση (ΠΠΕΑ) (Βλ. Κεφάλαιο 5).

Παράδοσης και Πάρκο Αλίμου), άλλοτε πεζοδρόμια και άλλοτε μεσαιές νησίδες (Ποσειδώνος, Καλλιρρόης, Βενιζέλου) (Βλαστός, Μπαρμπούπουλος & Αθανασόπουλος 2003: 5)⁵⁹. Για την επιλογή αυτή σημαντικό ρόλο έπαιξε ο **όρος του ΥΠΕΧΩΔΕ**, το τραμ να μην επηρεάσει την οδική κυκλοφορία (ΔΜΕΟ 2001).

Η ΜΠΕ στηρίχθηκε ως προς την επιλογή των αξόνων στην προέγκριση χωροθέτησης. Εξετάστηκε και η μηδενική λύση (της μη κατασκευής του έργου) (Αττικό Μετρό 2000: 12). Στην ανάλυση της κατάστασης του ανθρωπογενούς και του φυσικού περιβάλλοντος τονίζεται η καλή ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος και του πρασίνου στην οδό Αχιλλέως (τμήμα Λ. Αμφιθέας – Λ. Ποσειδώνος) και στη Λ. Ποσειδώνος (από πάρκο Π. Φαλήρου μέχρι Αεροδρόμιο) (Αττικό Μετρό 2000: 28). Επιπλέον υποστηρίχθηκε ότι η αυξητική επιρροή του τραμ στο ακουστικό περιβάλλον των περιοχών, από τις οποίες διερχόταν, ήταν ασήμαντη, αφού οι άξονες αυτοί ήταν ήδη επιβαρυνμένοι με κυκλοφορία (Αττικό Μετρό 2000, σελ. 43). Παράλληλα, κατά τη ΜΠΕ, θα είχε θετικές κοινωνικοοικονομικές – πολεοδομικές και χωροταξικές επιπτώσεις στους άξονες που θα περνούσε: Θα αυξανόταν η αξία της γης κατά μήκος της χάραξης, αφού θα υπήρχε ζήτηση για χώρους γραφείου και καταστήματα, αλλά και για κατοικία στην ευρύτερη περιοχή. Η στάθμευση θα έπαυε να είναι άναρχη και θα οργανωνόταν. Παράλληλα το τραμ θα ήταν κινητήριος μοχλός ανάπτυξης του Φαληρικού Δέλτα. Αναμενόταν επίσης να απορροφήσει τις υπερτοπικές κινήσεις που συνεχώς αυξάνονταν από τις Νότιες Περιοχές (Βάρη, Άνω Βούλα, Πηγαδάκια) (Αττικό Μετρό 2000: 196, 197).

Οι (σημαντικές) επιπτώσεις του έργου στη χλωρίδα υποεκτιμήθηκαν. Για παράδειγμα στην Αχιλλέως προβλέφθηκε μεταφύτευση της βλάστησης της κεντρικής νησίδας στα εκατέρωθεν πεζοδρόμια, χωρίς να μπορούσε να γίνει αυτό πρακτικά, αφού επρόκειτο για δένδρα πλήρους ανάπτυξης (Αμπακούμκιν 2002: 48). Για το Πάρκο Ναυτικής Παράδοσης αναφερόταν στη μελέτη ότι το έργο δεν θα επηρέαζε τη χλωρίδα κατά την κατασκευή, ενώ θα περνούσε από το εσωτερικό του⁶⁰! Η ΜΠΕ ανέφερε πάντως ότι ο φορέας υλοποίησης και ο ανάδοχος θα ήταν υποχρεωμένοι να αντικαταστήσουν τα δένδρα που θα κοβόντουσαν με άλλα ικανοποιητικής ηλικίας, όσο το δυνατόν πιο κοντά στο αρχικό σημείο τους (Αττικό Μετρό 2000: 100). Και **οι αισθητικές επιπτώσεις υποεκτιμήθηκαν.** Η μελέτη ανέφερε ότι η αισθητική ρύπανση που θα προερχόταν από τους πυλώνες δε θα ήταν σημαντική (Αττικό Μετρό 2000: 198), ενώ το θέμα αυτό αποτέλεσε στη συνέχεια σημείο ενόχλησης των κατοίκων (§ 6.4.3.4). Μάλιστα το Αρχαιολογικό Συμβούλιο (υπουργείο Πολιτισμού) τελικά αρνήθηκε να επιτρέψει τη δημιουργία των πυλώνων μπροστά από το Ολυμπείο κατόπιν αντιδράσεων. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την εύρεση αρχαίων στο σκάμμα κατά τη διάρκεια κατασκευής του τραμ (αρχαίο τείχος κάτω από την λεωφόρο Αμαλίας) και ο φόβος ότι οι δονήσεις από το τραμ θα επηρέαζαν τα αρχαία οδήγησαν τελικά στη ματαίωση του κλάδου Βασ. Αμαλίας, που προέβλεπε η οριστική μελέτη (Τραμ ΑΕ 2001), από τη χάραξη Βασ. Κωνσταντίνου – Βασ. Όλγας⁶¹.

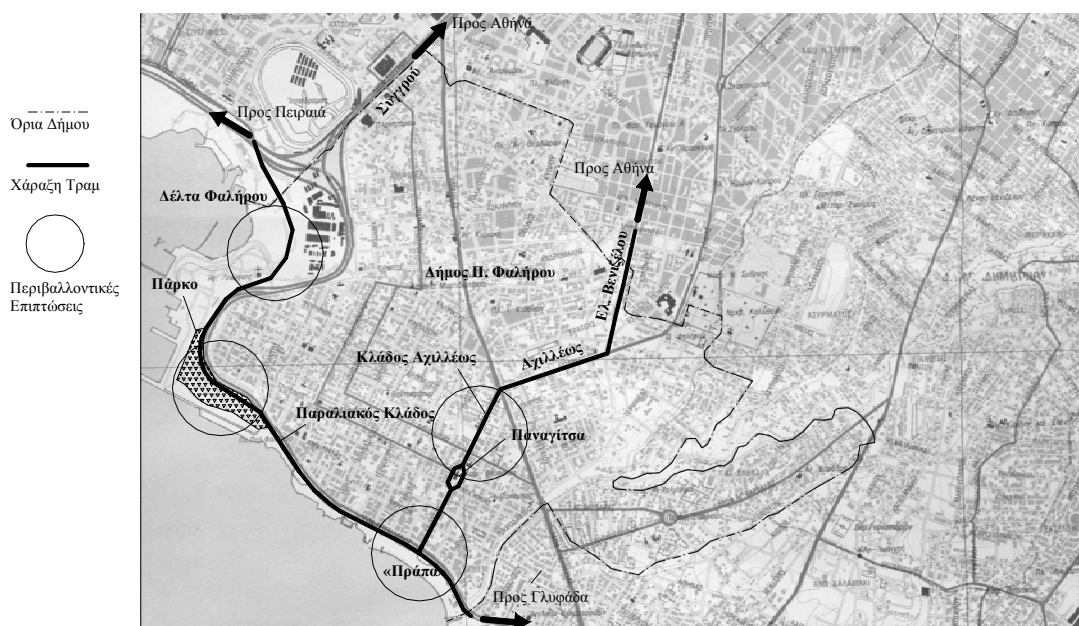
⁵⁹ Πρβλ. (Αμπακούμκιν 2003: 6)

⁶⁰ Βλ. απόφαση Αρ. 215/2002 της Επιτροπής Αναστολών του Συμβουλίου της Επικρατείας και (Αττικό Μετρό 2000: 98).

⁶¹ Για τις αντιδράσεις στην πιθανότητα κατασκευής του τραμ μπροστά από το Ολυμπείο και την απόφαση του Αρχαιολογικού Συμβουλίου βλ. (Ελευθεροτυπία, 21/08/2002). Για την αλλαγή της χάραξης (www.in.gr, 01/10/2002), (www.flash.gr, 30/09/2002).

Παρ' όλες τις εμφανείς **αδυναμίες της ΜΠΕ** δεν ασκήθηκε καμία ένσταση κατά της μελέτης (ίσως έπαιξε ρόλο ότι η πρόσκληση για ενημέρωση επί της ΜΠΕ δημοσιεύτηκε σε μέτριας κυκλοφορίας εφημερίδα, την “Ημερησία”, καλοκαιρινό μήνα). Στις 18.07.2001 – μετά τη λήξη της προθεσμίας για ενστάσεις - εστάλησαν τα σχέδια οριζοντιογραφίας και ενημερωτικό τεύχος στο Δήμο. Στις 25.07.2001 έγινε δεύτερη παρουσίαση του έργου στο Δημοτικό Συμβούλιο. Το Δημοτικό Συμβούλιο ήταν τότε θετικό στο έργο. Εκ των υστέρων δηλώθηκε ότι τότε «είχε παραπλανηθεί από ωραιοποιημένα σχέδια» (Δήμος Παλαιού Φαλήρου 2002).

Σχέδιο 6.2 Η χάραξη του τραμ διαμέσου του Π. Φαλήρου



Οι **περιβαλλοντικοί όροι** για το έργο υποστήριξης Ολυμπιακών Αγώνων “Σύγχρονος Τροχόδρομος (TRAM) στην περιοχή της Αθήνας” εγκρίθηκαν με την 105061/29.8.2001 κοινή απόφαση των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ, Πολιτισμού, Εμπορικής Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η απόφαση αυτή αναρτήθηκε στη νομαρχία στις 17.09.2001 στον πίνακα αναρτήσεων-δημοσιεύσεων του καταστήματος του Νομαρχιακού Διαμερίσματος. Στον τύπο δημοσιεύτηκε στις 07.11.2001 σχετική ανακοίνωση του Νομαρχιακού Συμβουλίου (2173/2002, 258/2004 ΣτΕ). Προηγουμένως με την Α – ΟΙΚ. 19836/1467/29.6.2001 (ΦΕΚ 965/Β/26.07.2001) κοινή απόφαση των ΥΠΕΧΩΔΕ, Πολιτισμού και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που εκδόθηκε κατ’ εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 5 του ν. 2730/1999 το έργο του τραμ είχε οριστεί ως έργο απαραίτητο για την εξυπηρέτηση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων.

6.3.1.4 Παραχώρηση δημοτικών χώρων από τους δήμους

Η Τραμ Α.Ε. επεδίωξε για την υλοποίηση του έργου να παραχωρηθούν οι δημοτικοί κοινόχρηστοι χώροι που ήταν απαραίτητοι για τις προσωρινές και μόνιμες εγκαταστάσεις του τραμ με πρωτόκολλα παράδοσης. Για να κερδίσει τη συναίνεσή των δήμων δόθηκαν υποσχέσεις για αντισταθμιστικά έργα. Ο υπουργός ανακοίνωσε ότι κονδύλι της τάξης του 7,5 δις. δρχ., που αντιστοιχεί στο 7% του συνολικού προϋπολογισμού θα δαπανηθεί για την ανάπλαση των περιοχών, από τις οποίες θα

διέλθει το τραμ.⁶² Στάλθηκαν διαδοχικές επιστολές στο Δήμο Π. Φαλήρου (αρ. πρωτ. 463/14.12.2001, 532/23.01.2002) για να εκδοθούν τα αναγκαία πρωτόκολλα παράδοσης. Με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου στις 20.02.2002 απορρίφθηκαν οι προτεινόμενες χαράξεις και ζητήθηκε η εξέταση εναλλακτικών λύσεων, όπως η λεωφόρος Συγγρού ή το ρέμα της Πικροδάφνης. **Οι δημοτικοί χώροι δεν παραχωρήθηκαν**⁶³. Για την αντιμετώπιση του εμποδίου αυτού, η κυβέρνηση κατέθεσε ειδική τροπολογία σε νομοσχέδιο για να διατεθούν οι απαραίτητοι χώροι στην Τραμ ΑΕ, χωρίς τη συγκατάθεση του δήμου⁶⁴.

6.3.1.5 Προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας

Κάτοικοι της περιοχής στην προσπάθειά τους να ματαιώσουν την κατασκευή του έργου προσέφυγαν στο Συμβούλιο της Επικρατείας κατά της απόφασης έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων και της άδειας κοπής δένδρων από το δασάρχη. Οι κάτοικοι υποστήριζαν ότι θα καταστραφεί ο παραλιακός χώρος αναψυχής, θα κοπούν πλήθος δένδρων και θα επιβαρυνθεί η κυκλοφορία στη λεωφόρο Ποσειδώνος. Υποστήριξαν ότι, εφόσον η ΜΠΕ αναφέρει ότι το έργο δε θα επηρεάσει τη χλωρίδα, είναι παράνομες οι άδειες κοπής δένδρων.

Σε όλες τις περιπτώσεις **οι αιτήσεις ακυρώσεως απορρίφθηκαν** (αποφάσεις 215/2002 και 349/2003 Επιτροπής Αναστολών ΣτΕ αντίστοιχα και απόφαση 2173/2002 ΣτΕ). Το ΣτΕ έκρινε ότι η χωροθέτηση του έργου από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας στην παραλιακή λεωφόρο είναι νόμιμη και με γνώμονα την περιβαλλοντική προστασία της Αθήνας, αφού συμβάλλει στην ενοποίηση των χώρων αναψυχής της πόλης με δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας. Παράλληλα αποφάνθηκε ότι το τραμ δεν δημιουργούσε προβλήματα αποκοπής στην επικοινωνία περιοχών, διότι είχαν προβλεφθεί διαβάσεις για τους πεζούς, ότι οι επιπτώσεις στο πράσινο της περιοχής αντισταθμίζονταν από την αντικατάσταση των δένδρων και των θάμνων σε θέσεις όσο το δυνατόν πλησιέστερα των αρχικών και από τη φύτευση και ανάπλαση όλων των ελεύθερων επιφανειών που θα αποδίδονταν και που επιδέχονταν βλάστηση, όπως περιγραφόταν από τους περιβαλλοντικούς όρους του έργου. Ως εκ τούτου οι άδειες κοπής των δένδρων ήταν νόμιμες, εφόσον το έργο εκτελούνταν όπως προέβλεπε η ΜΠΕ. Τέλος το έργο δεν επηρέαζε το παραλιακό πεζοδρόμιο, εκτός από ένα περιορισμένο μήκος (200 μ.) στη συμβολή των οδών Αχιλλέως και Ποσειδώνος, το οποίο δε συνιστούσε ανεπίτρεπτη επέμβαση στην ακτή.

6.3.2 Ιστορικό των κινητοποιήσεων εναντίον του έργου

Οι **αντιδράσεις** για την κατασκευή του τραμ στο Π. Φάληρο εμφανίστηκαν σταδιακά. Όσο διαδιδόταν ότι το τραμ “θα καταστρέψει” το Π. Φάληρο, έκαναν την εμφάνισή τους πολλά κείμενα επιτροπών κατοίκων, όπως «Επιτροπή Κατοίκων ενάντια στο Τραμ», «Επιτροπή Κατοίκων Ν. Σμύρνης – Π. Φαλήρου», «Επιτροπή Κατοίκων για τη Διάσωση του Σαρωνικού», «Επιτροπή Κατοίκων Π. Φαλήρου για το Τραμ». Οι πρώτοι προβληματισμοί για το έργο άρχισαν μετά την αποστολή των

⁶² (Ελευθεροτυπία, 19/12/2001) και (Τα Νέα, 19/12/2001).

⁶³ Για την πίεση που ασκείτο στο δήμαρχο από την κυβέρνηση να παραχωρήσει τους χώρους και από το δημοτικό συμβούλιο να μη τους παραχωρήσει βλ. (Η Ηχώ του Φαλήρου 2003α).

⁶⁴ Βλ. (Τα Νέα, 10/12/2002), (Απογευματινή, 11/12/2002), (www.in.gr, 10/12/2002) και (Νέα Γνώμη, 13/12/2002).

αναλυτικών σχεδίων (τέλη Ιουλίου 2001) και μετά τις καλοκαιρινές διακοπές, δηλαδή το Φθινόπωρο του 2001 (Η Ηχώ του Φαλήρου 2001α). Τότε οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου είχαν εγκριθεί.

Η αντίδραση για το τραμ αποτέλεσε κεντρικό θέμα της προεκλογικής εκστρατείας των δημοτικών παρατάξεων για τις εκλογές του Οκτωβρίου 2002 και άσκησε πίεση στην τοπική αυτοδιοίκηση. Από τη μία η κεντρική εξουσία πίεζε για ταχύτατη υλοποίηση του έργου, εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, από την άλλη ο κόσμος πίεζε τη διοίκηση του Δήμου να μην είναι ενδοτική για ένα τόσο σοβαρό θέμα⁶⁵. Στη **συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου** Π. Φαλήρου της 20.2.2002 δεκάδες κάτοικοι είχαν κατακλύσει την μικρή αίθουσα του δημοτικού συμβουλίου και μάλιστα είχε τοποθετηθεί και megáφωνο έξω από το κτίριο για να ακούν οι πολίτες που δεν μπορούσαν να μπουν μέσα. Η πλειοψηφία του κόσμου, που είχε συγκεντρωθεί, υποστήριζε εμφανώς τις θέσεις των συμβούλων που αντιτίθονταν στο τραμ. Ο Δήμαρχος είχε αποφασίσει να προτείνει τη διενέργεια δημοψηφίσματος «ώστε να κατανοήσουμε την επιθυμία των ίδιων των κατοίκων της πόλης μας.»⁶⁶. Την ίδια εποχή κάτοικοι της περιοχής κατέφυγαν στο ΣτΕ. Από τον Απρίλιο του 2002 άρχισαν να οργανώνονται **συγκεντρώσεις διαμαρτυρίας** με συμμετοχή πολιτικών⁶⁷.

Στις **δημοτικές εκλογές** του Οκτωβρίου 2002 το τραμ επηρέασε το αποτέλεσμα. Ο νικητής είχε προεκλογικά αγωνιστεί εναντίον της χάραξης του τραμ. Στη συνέχεια πράγματι αγωνίστηκε πολύ δυναμικά με αποτέλεσμα να κατηγορηθεί από την τότε κυβέρνηση ότι εξυπηρετεί κομματικές σκοπιμότητες⁶⁸. Ο δήμος Παλαιού Φαλήρου αρνήθηκε να μισθωθούν οι χώροι που ανήκουν σε αυτόν για την εξυπηρέτηση του Τραμ.

Στη φάση κατασκευής του έργου οι **κινητοποιήσεις των κατοίκων** κορυφώθηκαν. Σχεδόν κάθε εβδομάδα, το χειμώνα του 2002-2003 γινόντουσαν εκδηλώσεις διαμαρτυρίας με πορεία και αποκλεισμό της κυκλοφορίας στη λεωφόρο Ποσειδώνος. Στις κινητοποιήσεις συμμετείχαν από 1000 έως 3000 κάτοικοι⁶⁹. Για την κινητοποίηση των κατοίκων εκδόθηκαν φυλλάδια, αναρτήθηκαν πανό, γινόταν ενημέρωση με megáφωνα σε αυτοκίνητα του δήμου. Οι κινητοποιήσεις υποστηρίχθηκαν οικονομικά από το δήμο. Σε μία περίπτωση κάποιοι κάτοικοι - και μεταξύ τους ο ίδιος ο δήμαρχος - εμπόδισαν με φυσική παρουσία την εκτέλεση των έργων με αποτέλεσμα να επέμβουν οι Μονάδες Αποκατάστασης Τάξης. Έγιναν και συλλήψεις⁷⁰.

⁶⁵ Η κυβερνητική πίεση ασκήθηκε από τον ίδιο τον πρωθυπουργό, ο οποίος ζήτησε από τους δημάρχους του Π. Φαλήρου, Αλίμου και Μοσχάτου να μην υποκύπτουν σε τοπικές πιέσεις και να μην καθυστερούν τα ολυμπιακά έργα. Βλ. (Ελευθεροτυπία 23/04/2002), (Καθημερινή, 23/04/2002), και (Νέα Γνώμη, 21/05/2002).

⁶⁶ (Νέα Γνώμη, 21/05/2002) και (Ελευθεροτυπία, 06/02/2002).

⁶⁷ Βλ. (Φαληρική 2002β).

⁶⁸ Βλ. (Τα Νέα, 18/03/2004). Ο κ. Χατζηδάκης, ο οποίος εκλέχτηκε δήμαρχος Παλαιού Φαλήρου το 2002, άνηκε πολιτικά στο χώρο της Νέας Δημοκρατίας, που βρισκόταν στην αντιπολίτευση.

⁶⁹ Βλ. (Απογευματινή, 02/12/2002), (Ελεύθερος Τύπος, 02/12/2002), (Καθημερινή, 02/11/2002), (Νέα Γνώμη, 08/01/2003), (Τα Νέα, 02/12/2002), (Φαληρική 2003).

⁷⁰ Κατά τις συμπλοκές αυτές τραυματίστηκε ο πρόεδρος επί τιμή Δημήτριος Βάσσης, ενώ συνελήφθη και ο δήμαρχος (Καθημερινή, 14/08/2003), (www.in.gr, 11/07/2003) και (www.flash.gr, 11/07/2003).

6.3.3 Στοιχεία του έργου που αξιολογήθηκαν ως σημαντικά από τον κόσμο

Οι απόψεις των κατοίκων συγκεντρώθηκαν από πλήθος δημοσιεύσεων στον τοπικό και στον ευρείας κυκλοφορίας τύπο, από επιστολές στην Τραμ ΑΕ και από απομαγνητοφώνηση ομιλιών σε δημοτικά συμβούλια και σε ημερίδες, καθώς και από τις εμβαθυντικές συνεντεύξεις με τους κατοίκους.

6.3.3.1 Πράσινο - Περιβάλλον

Οι προσφυγόντες στο Συμβούλιο Επικρατείας κάτοικοι του Π. Φαλήρου υποστήριξαν ότι, αν και η περιοχή της παραλίας του Π. Φαλήρου είναι τοπίο φυσικού κάλλους, για την κατασκευή του τραμ θα κοπούν αιωνόβιοι φοίνικες, ευκάλυπτοι και άλλα δένδρα μεγάλης ηλικίας. Για τους κατοίκους, η περιοχή από το άλσος του Π. Φαλήρου (“Φλοίσβος”) μέχρι του “Πράπα”, ήταν η λεγόμενη “βόλτα”, μία περιοχή με πανέμορφη θέα στο Σαρωνικό, όπου είχε διαμορφωθεί ένα παραλιακό πεζοδρόμιο με φοίνικες και ευκαλύπτους. Κάτω από το πεζοδρόμιο υπήρχε φυσική αμμουδιά, από τις ελάχιστες που έχουν απομείνει στον όρμο του Φαλήρου, ο οποίος έχει στο μεγαλύτερο μέρος μπαζωθεί⁷¹. Η “βόλτα” γεμίζει τα απογεύματα με κατοίκους, αποτελεί τόπο αναψυχής. Από την αρχή οι μελετητές της οριστικής μελέτης απέφυγαν να θίξουν το χώρο αυτό, εκτός από την περιοχή του “Πράπα”, στη συμβολή Ποσειδώνος και Αχιλλέως, όπου πολλοί υπεραιωνόβιοι φοίνικες προβλέφτηκε να κοπούν (Τραμ ΑΕ 2001). Η **διάσωση του παραλιακού πεζοδρομίου** αποτέλεσε σημείο αιχμής στις κινητοποιήσεις των κατοίκων⁷². Τελικά επέφεραν κατάργηση της τριπλής γραμμής που προβλεπόταν στο σημείο αυτό και διασώθηκαν πολλά δένδρα, παρ’ όλο που είχε εγκριθεί η κοπή τους από το ΣτΕ. Κόπηκαν ωστόσο μικρότερης σημασίας δένδρα, κυρίως στην κεντρική νησίδα της παραλιακής λεωφόρου. Κόπηκαν πολλά δένδρα και επί της Αχιλλέως, ορισμένα σημαντικής ηλικίας, καθώς και στην περιοχή από Δέλτα Φαλήρου έως τον παραλιακό πεζόδρομο⁷³. Η **κοπή των δένδρων** και η μείωση του πράσινου ήταν λοιπόν μια σοβαρή ανησυχία των κατοίκων.

6.3.3.2 Θόρυβος

Ο **θόρυβος και οι κραδασμοί** αποτέλεσαν σοβαρή ανησυχία, καθώς κυριαρχεί στην περιοχή ως χρήση γης η κατοικία⁷⁴. Η ανησυχία αυτή ενισχύθηκε από την εικόνα που είχαν οι παλαιότεροι κάτοικοι της Αθήνας για το θορυβώδες τραμ της δεκαετίας του ’50⁷⁵, καθώς και από το γεγονός ότι η Αρχαιολογική Υπηρεσία τελικά δε δέχτηκε το τραμ να περάσει κοντά στις Στήλες του Ολυμπίου Διός με το επιχείρημα της ανάγκης προστασίας των αρχαίων από τους κραδασμούς, ενώ οι εργασίες είχαν ήδη

⁷¹ Βλ. (Τα Νέα, 22/05/2002) και (Μαγκάκης 2002).

⁷² (Athens News, 04/01/2002), (Αυγερινός 2003), (Ελευθεροτυπία, 25/02/2002 και 22/04/2002), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002α), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002η), (Τα Νέα, 07/12/2002), (Φαληρική 2002α).

⁷³ Στην περιοχή αυτή δόθηκε η άδεια για να κοπούν 190 δένδρα και θάμνοι και να μεταφυτευτούν 59 δένδρα και θάμνοι (349/2003 Επιτροπής Αναστολών ΣτΕ).

⁷⁴ Βλ. (Αμπακούμκιν 2002: 49) και (Επιτροπή Κατοίκων Ενάντια στο Τραμ 2002).

⁷⁵ Επιστολή κατοίκου με αυτήν την επιχειρηματολογία δημοσιεύτηκε στην (Ελευθεροτυπία, 27/12/2001).

ξεκινήσει⁷⁶. Ωστόσο αυτοί που είχαν παρακολουθήσει την ενημέρωση από τους φορείς σχεδιασμού είχαν πειστεί ότι θα είναι αθόρυβο. Αυτό τεκμηριώνει τη μεγάλη αναγκαιότητα της επαφής με τους κατοίκους:

6.3.3.3 Κίνδυνος ατυχημάτων

Ο κάτοικοι στάθηκαν στον κίνδυνο ατυχημάτων που αντιμετωπίζουν από ένα καινούριο μέσο μεταφοράς που προστίθεται στο δρόμο:

«Μέχρι να το συνηθίσει ο κόσμος, κυρίως οι ηλικιωμένοι και τα παιδιά, το τραμ θα αποτελεί πηγή κινδύνου» (Athens News, 04/01/2002).

6.3.3.4 Αισθητική

Το θέμα των αισθητικών επιπτώσεων του έργου ήταν από τα πιο σημαντικά και έγινε ιδιαίτερα φανερό μετά την πρώτη τοποθέτηση των πυλώνων⁷⁷.

A40: «Δεν υπολογίζουν το περιβάλλον, δεν υπολογίζουν την οπτική του ανθρώπου. Όταν γεμίσαμε όλο καλώδια και όλο κολώνες όλη την παραλία, [...] δεν είναι ένα θέαμα αυτό το πράγμα...» (Άνδρας, 40~45 ετών, μηχανικός).

6.3.3.5 Αλλοίωση του πολεοδομικού χαρακτήρα της περιοχής

Υπήρχε σε μερικούς συνομιλητές μία **αβεβαιότητα** για το χαρακτήρα που θα αποκτήσει η περιοχή μετά την ολοκλήρωση του τραμ. Ο φόβος για το άγνωστο που έρχεται φανερώνει επιθυμία για αντικειμενική, αξιόπιστη, επιστημονική ενημέρωση.

Γ32: Θα έχει μεγαλύτερη συγκέντρωση κόσμου πιστεύω στις παραλίες εδώ πέρα. Ειδικά που είναι η παραλία... θα έρχεται περισσότερος κόσμος για μπάνιο. Δεν ξέρω αν είναι καλό ή κακό αυτό.

[...]

Γ32: Για τα σπίτια εγώ νομίζω θα είναι επιβάρυνση! Γιατί είναι η περιοχή...

E: ...της Αχιλλέως;

Γ32: Γενικώς η περιοχή είναι ήσυχη περιοχή.

E: Α, μάλιστα!

Γ32: Αλλά για τα μαγαζιά, για την παραλία... Θα έχουν πιο πολλούς πελάτες, δουλειά δηλαδή! (Γυναίκα, 30~35 ετών, δημόσιος υπάλληλος).

A35: Ναι. Για τους κατοίκους δε θα είναι (Άνδρας, 30~40 ετών, χημικός).

6.3.3.6 Μείωση προσβασιμότητας χρήσεων, δημιουργία “φράγματος”

Οι κάτοικοι φοβόντουσαν ότι το έργο θα δράσει ως “φράγμα” που θα χωρίζει περιοχές, διότι υπήρχε η αίσθηση ότι δεν θα είναι **ασφαλής** η διάβαση των γραμμών

⁷⁶ Για το γεγονός βλ. (Τα Νέα, 22/04/2002), ενώ για τον αντίκτυπο της απόφασης αυτής στις ανησυχίες των κατοίκων (Δήμος Ν. Σμύρνης 2002).

⁷⁷ Βλ. (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002η), (www.skairadio.gr, 01/04/2004).

από τους πεζούς. Οι κάτοικοι που προσέφυγαν στο ΣτΕ υποστήριξαν ότι το τραμ θα **αποκόψει την πόλη από τη θάλασσα**. Σε φυλλάδια που κυκλοφόρησαν υποστηρίχθηκε ότι θα γίνει δυσχερής η προσέλευση των πιστών στην εκκλησία της Κοιμήσεως της Θεοτόκου (Παναγίτσα)⁷⁸. Οι συνεντεύξεις φανερώνουν ότι οι κάτοικοι ζουν την πόλη μέσα από το αυτοκίνητό τους, οπότε η μείωση των δυνατοτήτων διάσχισης των γραμμών με το αυτοκίνητο είναι και αυτή γι' αυτούς αποκοπή:

A27: «Για παράδειγμα τα Άνω Πετράλωνα χωρίζονται με τα Κάτω, γιατί δεν υπάρχουν προσβάσεις από τη μία περιοχή στην άλλη... Γιατί τους χωρίζει το τραίνο. Το ίδιο θα κάνει και το τραμ. Εγώ για παράδειγμα πήγαινα στο Σκλαβενίτη σε ένα πεντάλεπτο και γύρναγα σε ένα πεντάλεπτο.

E: Με το αμάξι;

A27: Με το αμάξι. Πήγαινα και γύρναγα σε ένα πεντάλεπτο. Τώρα, πέντε τετράγωνα παραπάνω για να μπορέσω να κάνω αναστροφή σε προσωρινό κόμβο, ο οποίος μάλλον θα κλείσει, για να μπορέσω να περάσω από την κάτω μεριά του δρόμου κοντά στο σπίτι.

E: Κατάλαβα, ναι. Κλείνουν οι προσβάσεις»

[...]

A27: Σε λίγο καιρό δε θα μπορώ να το κάνω. Κάτι φτιάχνουν εκεί πέρα, καγκελάκια, ένα κράσπεδο, κάτι φτιάχνουν, δε θα μπορώ να περάσω. Τι, να κάνω το kit;

E: (Γέλια)

A27: Καταλαβαίνεις ότι με τους από πάνω θα αποξενωθώ. Θα είναι ένα τετράγωνο απόσταση και δε θα μπορώ να την κάνω αυτή την απόσταση, γιατί χωρίζονται. Δεύτερο κακό. Τώρα τα υπόλοιπα κακά είναι, σύμφωνα με αυτά που λένε... (Άνδρας, 27 ετών, μηχανικός).

6.3.3.7 Δε δόθηκε σημασία στις ανάγκες των πεζών

Πολλοί κάτοικοι θεωρούσαν ότι οι μελετητές δεν είχαν σκύψει όσο θα έπρεπε στις ανάγκες των πεζών. Διαμαρτυρίες υπήρχαν για στένεμα του πεζοδρομίου στην Αχιλλέως, αλλά και στην παραλιακή λεωφόρο προς την πλευρά των πολυκατοικιών⁷⁹.

Γ40: «...γιατί όταν θέλω να πάρω τα παιδιά μου, θέλω να βγω μια βόλτα, περπατήσω, να βγω στο δρόμο, να πάω στο Φάληρο, να ψωνίσω κάτι, να πάω τα παιδιά μου σε μία δουλειά, που είναι στο Φάληρο και το τραμ έχει κόψει το πεζοδρόμιο και από ενάμιση μέτρο που είναι το πεζοδρόμιο έχει καταντήσει μισό και πάνω στο μισό παρκάρουν τα αυτοκίνητα. Υπάρχουν οι γραμμές που μ' εμποδίζουν, δηλαδή το τραμ μου έχει φέρει τη ζωή άνω κάτω όσον αφορά τη βόλτα μου... Υπήρχε μία παραλία, τέσσερα μέτρα πεζοδρόμιο, ο πεζόδρομος ο παραλιακός, μειώθηκε και αυτός... Θα χάσουμε τη βόλτα μας, το περπάτημα. Ξέρεις τι είναι να μη μπορώ να περπατάω με τα παιδιά μου; Είναι το σημαντικότερο πράγμα!» (Δασκάλα, 35~45 ετών).

⁷⁸ Βλ. (Επιτροπή Κατοίκων Ενάντια στο Τραμ 2002) και (Επιτροπή Κατοίκων Ν. Σμύρνης – Π. Φαλήρου).

⁷⁹ Βλ. (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002β) και (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002η).

6.3.3.8 Δε δόθηκε σημασία στις ανάγκες των ΙΧ

Οι περισσότεροι κάτοικοι τις περισσότερες φορές χρησιμοποιούσαν ΙΧ για τις καθημερινές τους μετακινήσεις. Είχαν λοιπόν ένα αυτοκινητοκεντρικό τρόπο αντίληψης και θεωρούσαν ότι η καθημερινότητά τους θα επιδεινωθεί με την κατασκευή του τραμ. Υπήρχε η εντύπωση ότι το τραμ θα δημιουργήσει σημαντικά **κυκλοφοριακά προβλήματα**, κάτι που υποστηρίχθηκε και στην προσφυγή ενώπιον του ΣτΕ⁸⁰.

Α40: «Δημιουργεί χειρότερα προβλήματα κυκλοφοριακά. Δεν είχαμε πρόβλημα με την κυκλοφορία, δεν έχουμε που να παρκάρουμε τα αυτοκίνητά μας [...] Υπήρχε μία λωρίδα πάρκινγκ εκεί τώρα που περνάει το τραμ. Όποιος ήθελε κατέβαινε και μπορούσε να παρκάρει για να πάει να περπατήσει στην προκυμαία. Αυτό τους το αφαιρέσανε! Δηλαδή δε μπορείς να κάνεις πράγματα και να μην υπολογίζεις» (Άνδρας, 40~45 ετών, μηχανικός).

6.3.3.9 Έλλειψη τοπικού κυκλοφοριακού σχεδίου

Ήταν εμφανής η έλλειψη ενός κυκλοφοριακού σχεδίου με έμφαση στις τοπικές ανάγκες. Οι κάτοικοι δε γνώριζαν και αγωνιούσαν για το πώς θα διαμορφωθεί η κυκλοφορία μετά το έργο, αν θα έχει επίπτωση στους γειτονικούς του τραμ δρόμους⁸¹, αν οι υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές, που εξασφάλιζαν πλήρη γεωγραφική κάλυψη στα όρια του δήμου θα διατηρούνταν⁸². Οι κάτοικοι πίστευαν ότι η κατασκευή γινόταν με μία μελέτη “εξωτερική”, που δεν είχε σκύψει στα δικά τους τοπικά προβλήματα.

6.3.3.10 Χρόνος μετακίνησης

Το μεγάλο βάρος στις συζητήσεις δόθηκε στο χρόνο που χρειάζεται κάποιος για να μετακινηθεί. Όσοι συμφωνούσαν με το έργο πίστευαν ότι θα εξυπηρετούνται πιο γρήγορα, ενώ όσοι διαφωνούσαν πίστευαν ότι το τραμ θα είναι πολύ πιο αργό από το μετρό, το ΙΧ ή το λεωφορείο, εξαιτίας της στρεβλής χάραξης⁸³.

6.3.3.11 Αξιοπιστία μετακίνησης

Για άλλους αυτό που επηρέασε την εικόνα τους για το μέσο δεν ήταν τόσο ο χρόνος μετακίνησης, όσο η αξιοπιστία της. Όσοι υποστήριζαν το τραμ πίστευαν ότι θα αλλάξει την καθημερινότητά τους, αφού θα ξέρουν με ακρίβεια το χρόνο μετακίνησής τους.

⁸⁰ Βλ. και (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002α), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002θ).

⁸¹ Ο κ. Αμπακούμκιν (2002: 49) και (2003: 13) υποστήριξε ότι η ΜΠΕ έπρεπε να εξετάσει την επιρροή που θα έχει το τραμ στους γειτονικούς δρόμους, διότι θα μπορούσε να παρουσιαστεί μετατόπιση της κυκλοφορίας στους παράλληλους του τραμ άξονες.

⁸² Βλ. και (Επιτροπή Κατοίκων Ν. Σμύρνης – Π. Φαλήρου 2002).

⁸³ Βλ. για παράδειγμα (Νέα Γνώμη, 10/09/2003).

A45: «Θα ξέρεις, ότι θα πας στη δουλειά σου σε ένα ορισμένο χρονικό διάστημα.»
(Ανδρας, 40~50 ετών, διευθυντής σχολείου).

A74: «Ο κόσμος θα πηγαίνει άνετα, ούτε μπλοκαρίσματα, ούτε τίποτε, τίποτε... »
(Ανδρας, 70~75 ετών, συνταξιούχος).

Όσοι διαφωνούσαν με το τραμ πίστευαν ότι δε θα είναι αξιόπιστο:

A27: «Αυτά τα βαγόνια πρέπει να περνάνε από διασταυρώσεις, εντάξει; Στις διασταυρώσεις δε μπορούν να περνάνε αέρα πατέρα (γέλια). Θα πρέπει να σταματάνε, θα πρέπει να σέβονται τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, οπότε φανερά θα έχουν κάποια χρονοκαθυστέρηση. [...] Θα περιμένουν 40 βαγόνια μέχρι να θυμηθεί ο Ντατσουνς να αδειάσει το δρόμο να περάσει το τραμ. Το Ντάτσουν με την πατάτα, δε γίνεται αυτό. Είναι δεδομένο αυτό. Όταν μποτιλιάρει η Αμφιθέας. Συγκεκριμένα στην Αμφιθέας, είσαι στην Αχιλλέως θες να στρίψεις στην Αμφιθέας να συνεχίσεις κάτω για Παναγίτσα. Όταν μποτιλιάρει η Αμφιθέας κάνεις με το αμάξι να περάσεις δέκα λεπτά και περιμένεις τρία φανάρια και δεν περνάς με το αυτοκίνητο. Θα περάσει το τραμ, ποιος είναι;» (Ανδρας, 27 ετών, μηχανικός).

6.3.3.12 Γεωγραφική κάλυψη

Σημαντικό κριτήριο για την αξιολόγηση του τραμ ήταν και η γεωγραφική κάλυψή του, δηλαδή κατά πόσον εξυπηρετεί τις περιοχές που αποτελούν σημεία αφετηρίας και προορισμού των μετακινήσεων των κατοίκων. Όσοι έβλεπαν θετικά το έργο πίστευαν ότι θα εξυπηρετήσει περιοχές που δεν είχαν επαρκή κάλυψη με δημόσια συγκοινωνία:

Γ30: «Γιατί καλύπτει και μια περιοχή που μέχρι τώρα έπρεπε να πάρεις δυο λεωφορεία να πας μέχρι τη Γλυφάδα [...] και τη διαδρομή που κάνει. Δεν την καλύπτουν τώρα, δεν την καλύπτει τίποτα» (Δασκάλα, 25~35 ετών).

Από την άλλη όσοι πίστευαν ότι το έργο δεν έπρεπε να γίνει, θεωρούσαν ότι δεν είχε χαραχθεί σωστά και δεν εξασφάλιζε επαρκή γεωγραφική κάλυψη του δήμου:

A40: «Είναι πιο ηλίθιο, γιατί εξυπηρετεί τη θάλασσα και όλο τον υπόλοιπο πληθυσμό, ενώ αν περνούσε μέσα από το Φάληρο θα εξυπηρετούσε το μισό πληθυσμό από πάνω και το μισό πληθυσμό από κάτω [...] Πιστεύω αυτά που λέω εγώ το 50 % από τους πολίτες θα το λέγανε, δηλαδή: “γιατί να περνάει από εδώ και εγώ που μένω στην άλλη άκρη του Φαλήρου να μη μπορώ να εξυπηρετηθώ από αυτό το τραμ για να ανεβαίνω επάνω στο...”» (Ανδρας, 40~45 ετών, μηχανικός).

6.3.3.13 Κόστος μετακίνησης

Το κόστος μετακίνησης εμφανίστηκε ως ζήτημα σε κείμενα διαμαρτυρίας εναντίον του τραμ. Πιο συγκεκριμένα υποστηρίχθηκε ότι η αρχική χάραξη του τραμ μέχρι το Ζάππειο θα προκαλέσει αναγκαστική μετεπιβίβαση στο μετρό και αύξηση του συνολικού κόστους της μετακίνησης Π. Φάληρο – Αθήνα⁸⁴.

⁸⁴ Βλ. (Επιτροπή Κατοίκων Ενάντια στο Τραμ 2002), (Επιτροπή Κατοίκων Ν. Σμύρνης – Π. Φαλήρου 2002).

6.3.3.14 Ως προς εναλλακτικές λύσεις

Βασικό παράπονο όσων δεν εκφράστηκαν θετικά για το τραμ ήταν ότι **δεν εξετάστηκαν άλλες λύσεις** πριν αποφασιστεί να περάσει το τραμ από την περιοχή τους. Εξέλιξη που θεωρούν ότι συνοδεύεται με σημαντικές επιπτώσεις και έχει μόνιμο χαρακτήρα. Το ίδιο παράπονο για έλλειψη εναλλακτικών λύσεων εκφράστηκε και για τη χάραξη⁸⁵.

A40: «Το να κάνεις κάτι, το οποίο – ξέρω ‘γώ – ένας συγγραφέας ή ένας... το να γράψω εγώ δέκα βλακείες σε μία εφημερίδα, μείνανε απάνω σε χάρτη και δεν πειράζαν’ τίποτα, μπορεί να πείραζα με τα λόγια μου, να ενόχλησα εσένα ή κάποιον άλλον, αλλά εκεί σταμάτησε. Αυτό εδώ θα το... το έχουμε μπροστά μας και... Δεν είναι κάτι το οποίο μπορούμε να σβήσουμε με μία γόμα, που γράψαμε επάνω σε μία κόλλα χαρτί. Εντάξει; Γι’ αυτό πρέπει μία μελέτη να γίνεται ΜΕΛΕΤΗ. Μπορεί να χρειαστεί δύο, τρία χρόνια μελέτη και η κατασκευή πρέπει να γίνει σε έξι μήνες! Και μπορεί να γίνει σε έξι μήνες! Το να κάνεις μία μελέτη σε έξι μήνες και να κατασκευάζεις τρία χρόνια είναι ότι χειρότερο υπάρχει στο επάγγελμα το δικό μας, είτε λεγόμαστε μηχανικοί, είτε λεγόμαστε κατασκευαστές είτε οτιδήποτε... Η μελέτη μελετιέται και εφόσον την έχεις μελετήσει, την έχεις γυρίσει από εδώ, έχεις δει όλα τα προβλήματα, όλα... Να μιλήσεις με τον κόσμο [...] Χίλιες φορές ένα μετρό! Αλλά και πάλι, αν δε γινότανε ένα μετρό, δεν είμαι εναντίον του τραμ, να περάσει ακόμα στην παραλία – αν και είναι μια πολυτέλεια για μένα να περάσει από την παραλία. Αλλά, αφού θέλεις να το κάνεις, μπορούσε να μην υπήρχαν τα καλώδια. Εντάξει, υπάρχει τραμ που παίρνει το ρεύμα από κάτω, απ’ όσα ξέρω. Και αυτό θα ήθελα να το ερευνήσεις, γιατί δεν ασχολήθηκα ιδιαίτερα, αλλά εγώ ξέρω πόλεις που δεν βλέπεις τέτοια κατάσταση» (Ανδρας, 40~45 ετών, μηχανικός).

Εναλλακτικές λύσεις που προτάθηκαν:

- **Λεωφορειακές γραμμές (σε λεωφορειολωρίδες) αντί για τραμ⁸⁶.**
- **Μετρό αντί για τραμ⁸⁷.**
- **Διαφορετική χάραξη.**
 - ο Χάραξη από Συγγρού αντί για Ελευθερίου Βενιζέλου⁸⁸.
 - ο Χάραξη από Πικροδάφνη αντί για Αχιλλέως⁸⁹.
 - ο Χάραξη από λεωφόρο Αμφιθέας αντί για παραλιακή⁹⁰.
- **Απομάκρυνση της κυκλοφορίας ΙΧ από τη λεωφόρο Ποσειδώνος, ώστε να διέλθει το τραμ και να αυξηθεί το πλάτος του παραλιακού πεζοδρομίου.**
 - ο Πεζοδρόμηση της παραλίας με υπογειοποίηση της παραλιακής λεωφόρου⁹¹.

⁸⁵ Πρβλ. (Αμπακούμκιν 2003).

⁸⁶ Βλ. και (Δήμος Ν. Σμύρνης 2002), (Επιτροπή Κατοίκων Ενάντια στο Τραμ 2002), (Ελευθεροτυπία, 08/12/2001), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002β), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002γ) και (Φαληρική 2002α).

⁸⁷ Βλ. και (Δήμος Ν. Σμύρνης 2002).

⁸⁸ Βλ. και (Δήμος Ν. Σμύρνης 2002), (Ελευθεροτυπία, 08/12/2001) και (Επιτροπή Κατοίκων Ν. Σμύρνης – Π. Φαλήρου 2002), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002α) και (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002β). Την άποψη αυτή υποστήριξε και ο δήμαρχος Παλαιού Φαλήρου (Τα Νέα, 27/03/2003).

⁸⁹ Πρόταση του δημάρχου (Τα Νέα, 27/03/2003). Βλ. και (Δήμος Παλαιού Φαλήρου 2002), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002θ).

⁹⁰ Βλ. και (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002γ).

- ο Πεζοδρόμηση της παραλίας και χρήση της λεωφόρου Αμφιθέας από τα ΙΧ⁹².
- ο Μονοδρόμηση της λεωφόρου Ποσειδώνος, ώστε να μειωθεί το πλάτος του οδοστρώματος στο μισό, και χρήση της λεωφόρου Αμφιθέας για την άλλη κατεύθυνση⁹³
- ο Μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας της λεωφόρου Ποσειδώνος.
- **Πεζοδρόμηση της Αχιλλέως ή μικτή κίνηση τραμ-οχημάτων στην Αχιλλέως⁹⁴.**
- **Τροποποιήσεις στο σχεδιασμό του τραμ, ώστε να μην επηρεαστεί το παραλιακό πεζοδρόμιο.**
 - ο Μονή γραμμή τραμ στην παραλία, αντί για διπλή⁹⁵.
 - ο Κατάργηση της γραμμής αναμονής στον κόμβο Αχιλλέως/ Ποσειδώνος⁹⁶.
 - ο Ρευματοδότηση από κάτω και όχι από εναέρια αντιαισθητικά καλώδια.
- **Εναέριο τραμ.**

6.3.4 Η επικοινωνία κατοίκων, δήμου και Τραμ ΑΕ

6.3.4.1 Επικοινωνία με το δήμο

Όπως προαναφέρθηκε η Τραμ μετά την προέγκριση χωροθέτησης και μετά την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων έκανε δύο παρουσιάσεις του έργου στο Δημοτικό Συμβούλιο. Οι παρουσιάσεις αυτές έγιναν και σε άλλους δήμους (Ν. Σμύρνη, Γλυφάδα). Ορισμένοι κάτοικοι που συμμετείχαν σε αυτές τις χαρακτήρισαν “διαφημιστικές” (Δήμος Νέας Σμύρνης 2002). Πλήρη σχέδια δόθηκαν στο δήμο τέλος Ιουλίου, **μετά τη λήξη της προθεσμίας για ενστάσεις**. Το φθινόπωρο, όταν είχαν εκδηλωθεί οι πρώτες αντιδράσεις στα σχέδια της Τραμ ΑΕ, ζητήθηκε η παραχώρηση δημοτικών χώρων για τις ανάγκες κατασκευής. Η επιφύλαξη του Δήμου Παλαιού Φαλήρου για το έργο υποχρέωσε στελέχη της Τραμ ΑΕ να επισκεφτούν το Παλιό Φάληρο και να **χαράξουν** μαζί με το Δημοτικό Συμβούλιο τη **ζώνη διέλευσης του τραμ πάνω στους υφιστάμενους δρόμους** στις 11.01.2002. Το Δημοτικό Συμβούλιο συγκρότησε Διαπαραταξιακή Επιτροπή. Στις 29.03.2002 και στις 02.05.2002 έγινε πλήρης ενημέρωση της Τραμ ΑΕ στην επιτροπή και ανταλλάχθηκαν απόψεις. Ο δήμος δεν ήταν ικανοποιημένος από την ενημέρωση και ζήτησε λεπτομερή **καταγραφή των δένδρων που θα χρειαστεί να κοπούν** και αναλυτικά σχέδια για την **αντικραδασμική προστασία**. Αντιπρότεινε στην Τραμ υπογειοποίηση της κυκλοφορίας στη λεωφόρο Ποσειδώνος και χάραξη από Συγγρού ή από Πικροδάφνη (κατάργηση της χάραξης της Αχιλλέως). Οι προτάσεις αυτές δεν έγιναν ποτέ δεκτές, αφού προϋπέθεταν ριζικό επανασχεδιασμό του έργου.

⁹¹ Την πρόταση αυτή διαμόρφωσε για λογαριασμό των κατοίκων ο κ. Αμπακούμκιν και υποστηρίχθηκε στη συνέχεια από τοπικούς παράγοντες. Βλ. (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002β), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002γ), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002δ), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002στ), (Καθημερινή, 02/11/2002), (Τα Νέα, 22/05/2002) και (Τα Νέα, 27/03/2003).

⁹² (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002γ).

⁹³ Πρόταση του δημάρχου (Δήμος Παλαιού Φαλήρου 2003). Βλ. και (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002γ), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002θ).

⁹⁴ (Δήμος Παλαιού Φαλήρου 2002). Η πρόταση για πεζοδρόμηση υποστηρίχθηκε στη συνέχεια και από την επιτροπή εμπειρογνομόνων (βλ. παρακάτω).

⁹⁵ Βλ. (Η Ηχώ του Φαλήρου 2003β).

⁹⁶ Βλ. (Δήμος Παλαιού Φαλήρου 2002), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2001β). Η πρόταση αυτή τελικά υλοποιήθηκε από την Τραμ ΑΕ (βλ. παραπάνω § 6.4.3.1)

Ο δήμος δεν έδωσε ποτέ στην Τραμ τα πρωτόκολλα παράδοσης που ζητούσε για τη διέλευση από την Αχιλλέως, που ήταν δημοτική οδός, συμμετείχε οικονομικά στην **κινητοποίηση των κατοίκων** εναντίον του έργου και σε **δικαστικές προσφυγές** για ακύρωση του έργου.

Όταν πια έγινε φανερό ότι το τραμ θα περάσει από το Παλαιό Φάληρο, παρά την άρνηση του δήμου, δηλαδή το καλοκαίρι του 2003, ο Δήμος άρχισε να συνεργάζεται με την Τραμ ΑΕ για τη **βελτίωση επιμέρους σημείων της χάραξης**. Έτσι πρότεινε με το αριθ. πρωτ. 28/10.7.2003 και 40/26.07.2003 έγγραφό του να πεζοδρομηθεί και το πάνω από την Παναγίτσα τμήμα της οδού Αχιλλέως μέχρι τη Λ. Αμφιθέας, να δενδροφυτεύσει όλο το μήκος του πεζοδρόμου της Αχιλλέως με ψηλούς φοίνικες, να υπάρξει μικτή κυκλοφορία ΙΧ και τραμ στο τμήμα που δε θα πεζοδρομηθεί, ώστε να διευρυνθούν τα πεζοδρόμια και να σωθούν τα μεγάλα δένδρα που θα κοβόντουσαν. Όσον αφορά την παραλία πρότεινε να καταργήσει την τρίτη γραμμή αναμονής στον κόμβο Ποσειδώνος και Αχιλλέως, να μην επηρεάσει το παραλιακό πεζοδρόμιο σε όλο το μήκος του, να μειωθούν οι λωρίδες κυκλοφορίας στη λεωφόρο Ποσειδώνος από 3 σε 2 και να γίνει κυκλοφοριακή μελέτη που θα αντιμετωπίζει τις συνέπειες των επιλογών αυτών. Η πρόταση του δήμου για πεζοδρόμηση ικανοποιήθηκε. Παρ' όλο που η Αχιλλέως πεζοδρομήθηκε δεν κατέστη πάντως δυνατόν να σωθεί το πράσινο, αφού η χάραξη του τραμ έμεινε ίδια. Στην παραλιακή λεωφόρο αντίθετα καταργήθηκε η τρίτη γραμμή αναμονής με αποτέλεσμα να σωθούν αρκετά δένδρα και να μην επηρεαστεί καθόλου η “βόλτα”.

Σε οικόπεδο που υπέδειξε ο δήμος έγινε το Νοέμβριο του 2003 και ο υποσταθμός ισχύος έλξης του τραμ με αντάλλαγμα να γίνει υπόγειος και να διαμορφωθεί ο επίγειος χώρος.

Ο δήμος συνέχισε την άνοιξη του 2004 να συνεργάζεται με την Τραμ ΑΕ και να ζητάει ανάπλαση των πεζοδρομίων, αντικατάσταση και κατασκευή αστικού εξοπλισμού και τοποθέτηση μεγάλων δένδρων (6769/15.03.2004, 11386/12.05.2004, 110/04.06.2004, 116/23.06.2004). Ζήτησε την τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη στη στάση “Αμφιθέα” για ασφαλή διάσχιση της παλιάς λεωφόρου Ποσειδώνος από τους πεζούς (11283/10.05.2004).

Ο δήμος λειτούργησε μονόπλευρα στο ρόλο του να μεταφέρει κοινωνικές ανησυχίες προς τους σχεδιαστές του έργου. Ως προς τις περιβαλλοντικές ανησυχίες τις μετέφερε στην ΤΡΑΜ πλήρως. Αντίθετα όμως **δε μετέφερε αιτήματα που αφορούσαν το επίπεδο εξυπηρέτησης του τραμ**, που ήταν επίσης σημαντική ανησυχία των κατοίκων. Θέματα όπως χρόνος μετακίνησης, αξιοπιστία μετακίνησης και γεωγραφική κάλυψη του μέσου με τις προτάσεις του δήμου μάλλον δεν βελτιώνονταν, αντιθέτως επιδεινώνονταν. Η κατάργηση της λωρίδας αναμονής στον κόμβο Ποσειδώνος- Αχιλλέως για να σωθούν δένδρα προκαλεί σήμερα μικρές καθυστερήσεις, χάραξη από Πικροδάφνη ή Συγγρού θα μείωνε τη γεωγραφική κάλυψη στο Δήμο Παλαιού Φαλήρου, η μικτή κίνηση οχημάτων και τραμ που ζητούσε ο δήμος θα μείωνε την αξιοπιστία του.

6.3.4.2 Ανοιχτή Ημερίδα στο κοινό

Εκτός από την επικοινωνία με το κοινό μέσω επιστολών και παρεμβάσεων του δήμου Παλαιού Φαλήρου, έγινε με πρωτοβουλία του στις 4 Φεβρουαρίου του 2002 και μία **ημερίδα**, στην οποία το κοινό μπορούσε άμεσα να ενημερωθεί από τους συντελεστές υλοποίησης. Προσκεκλημένοι στην ημερίδα ήταν οι υπεύθυνοι της Τραμ ΑΕ, καθηγητές του Πολυτεχνείου και περιβαλλοντικές οργανώσεις για να καταθέσουν την άποψή τους. Δόθηκε η δυνατότητα και στους κατοίκους του Π. Φαλήρου να μιλήσουν.

Έγινε πλήρη ενημέρωση από τους μελετητές και τους καθηγητές του Πολυτεχνείου, που απάντησαν στις ανησυχίες των κατοίκων στα ζητήματα:

Πράσινο-Περιβάλλον

Υποστηρίχθηκε ότι το τραμ όχι μόνο δε θα περιόριζε το παραλιακό πεζοδρόμιο, αλλά θα δρούσε ως ασπίδα, διευρύνοντας ουσιαστικά το πεζοδρόμιο. Η εσοχή στάθμευσης για τα αυτοκίνητα που ήθελαν να επισκεφθούν την παραλιακή ζώνη θα καταργείτο και επιπλέον θα απομακρυνόταν περαιτέρω η διερχόμενη κίνηση της παραλιακής λεωφόρου από το πεζοδρόμιο. Επιπλέον θα διατίθεντο συνολικά 7.5 δις για την ανάπλαση των περιοχών, από τις οποίες διέρχεται το τραμ. Υποστηρίχθηκε επίσης ότι πολλοί οδηγοί ΙΧ θα στρέφονταν στο τραμ, μειώνοντας την κυκλοφορία και περιορίζοντας τη ρύπανση.

Θόρυβος

Υποστηρίχθηκε ότι το τραμ με την τοποθέτηση αντιθορυβικής και αντικραδασμικής υποδομής, που εξασφαλίζεται από διπλά ειδικά ελαστικά υποθέματα και άλλο μονωτικό υλικό μεταξύ σιδηροτροχιών και υποδομής θα ήταν 2 έως 3 φορές πιο αθόρυβο από ΙΧ ή λεωφορείο για ισοδύναμο μεταφορικό έργο.

Κίνδυνος ατυχημάτων

Για το θέμα των ατυχημάτων, η Τραμ ΑΕ παρουσίασε διαγράμματα που έδειχναν, ότι το τραμ είναι το ασφαλέστερο μέσο. Το τραμ κινείται με πολύ χαμηλή ταχύτητα και έχει πολύ ισχυρό σύστημα πέδησης εξασφαλίζοντας την αποφυγή ατυχημάτων.

Προσβασιμότητα Χρήσεων

Οι καθηγητές και η Τραμ ΑΕ τόνισαν τα σημαντικά πολεοδομικά και κυκλοφοριακά οφέλη που θα είχαν οι ίδιοι οι κάτοικοι από αυτήν τη χάραξη, αφού θα αυξάνονταν η προσβασιμότητα των χρήσεων. Η απομάκρυνση της παράνομης στάθμευσης θα συνέβαλε στην ανάπλαση της περιοχής και οι αξίες γης στον άξονα του τραμ θα αυξάνονταν.

Ταχύτητα και αξιοπιστία μετακίνησης

Υποστηρίχθηκε ότι το τραμ θα είναι πιο γρήγορο και πιο αξιόπιστο μεταφορικό μέσο από το ΙΧ και θα προκαλέσει τη στροφή των χρηστών προς αυτό.

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης αυτής έγιναν φανερές οι **δυσκολίες ενημέρωσης** κατά της διαδικασίες μαζικές συμμετοχής του κοινού. Φωνές και διαμαρτυρίες ακούστηκαν, σε βάρος όχι μόνο των μελετητών, αλλά και όσων υποστήριζαν τη συγκεκριμένη λύση. Οι ίδιες φωνές επιδοκίμαζαν έντονα άλλες ομιλίες, οι οποίες στρέφονταν κατά του τραμ. Στην αίθουσα βέβαια δεν έλειπαν και εκείνοι οι κάτοικοι

που υποστήριζαν τη διέλευση του τραμ μέσα από το Δήμο, αλλά αποτελούσαν εμφανώς τη μειοψηφία και δεν τολμούσαν να εκφραστούν μεγαλόφωνα.

Η συζήτηση τορπιλιζόταν από τα εξής δεδομένα:

- Το έργο είχε ήδη δρομολογηθεί, οι συμβάσεις είχαν ήδη υπογραφεί, άρα το αίτημα των κατοίκων για αλλαγή της χάραξης δεν υπήρχε περίπτωση να εισακουστεί⁹⁷.
- Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου ήταν ασφυκτικό και σαφώς προσανατολισμένο στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των Ολυμπιακών Αγώνων. Αυτό γεννούσε την υποψία ότι οι σχεδιασμοί ήταν αφενός πρόχειροι και οι πραγματικές επιπτώσεις του έργου υποτιμημένες, αφετέρου ότι αλλαγές στο σχεδιασμό, που απαιτούσαν κάποιο χρόνο υλοποίησης, δε θα ήταν εφικτές. Υπήρχε ίσως η δυσπιστία κάποιων ότι η πραγματική έγνοια των υπευθύνων ήταν απλά να ξεπεραστούν οι αντιδράσεις των κατοίκων, ώστε το έργο να προχωρήσει και να εξυπηρετήσει όχι αυτούς, αλλά τις ανάγκες των αγώνων.
- Το σύγχρονο τραμ ήταν κάτι τελείως νέο για τον ελληνικό χώρο. Το ίδιο ίσχυε και για πολλές ευρωπαϊκές πόλεις. Οι κάτοικοι δεν γνώριζαν τις πραγματικές διαστάσεις του έργου. Αυτό συνέβαινε ακόμα και γι' αυτούς που είχαν επισκεφθεί ευρωπαϊκές χώρες⁹⁸.

Αντιπροτάσεις των κατοίκων δεν υπήρξαν. Κυριάρχησε απλά μια γενική άρνηση των σχεδιασμών. Ο Αμπακούμκιν, κάτοικος της περιοχής, συγκοινωνιολόγος -ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ, διαφωνούσε με τη χάραξη του τραμ. Λειτουργήσε κατά κάποιο τρόπο ως “τεχνικός σύμβουλος” όσων διαφωνούσαν. Έκανε ορισμένες αντιπροτάσεις, οι οποίες χειροκροτήθηκαν από τους διαφωνούντες, καμία ωστόσο δεν προωθήθηκε από την Τραμ ΑΕ, εξαιτίας της ριζικής επαναχάραξης και των σχετικών εγκρίσεων που ήταν απαραίτητες, ενώ ο χρόνος έτρεχε ασφυκτικά για τους Ολυμπιακούς Αγώνες:

- Να δημιουργηθούν λεωφορειόδρομοι αντί για τραμ που είναι φθηνότεροι κατασκευαστικά και δε παγιώνουν μία κατάσταση.
- Να συσταθεί μία ομάδα με πλήρη συμμετοχή όσων πολιτών επιθυμούν, ώστε να εξασφαλιστεί η επαφή της μελέτης με τους κατοίκους και η κοινωνική αποδοχή της.
- Να απορριφθεί η διέλευση του τραμ από τη λεωφόρο Αχιλλέως και να προτιμηθεί η λεωφόρος Συγγρού.
- Να υπογειοποιηθεί η οδική κυκλοφορία της Λεωφόρου Ποσειδώνος σε μήκος 2.5 χλμ, ώστε να εξασφαλιστεί επαρκής χώρος για την ανάπλαση της περιοχής και την απρόσκοπτη κίνηση του τραμ, χωρίς να πειραχτεί ο παραλιακός πεζόδρομος.

⁹⁷ Και στο εγχειρίδιο συμμετοχής του κοινού στις ΗΠΑ (US DOT 1996: 2.7) τονίζεται ότι αν η συμμετοχή περιλαμβάνει μόνο δημόσιες συναντήσεις και αυτές γίνονται στο τέλος της διαδικασίας «το κοινό νιώθει ότι οι ανησυχίες του δεν μπορούν να ληφθούν υπ' όψη, γιατί έχει ειδοποιηθεί καθυστερημένα και επομένως υπάρχουν μικρές πιθανότητες οι ανησυχίες του να ενσωματωθούν στις τελικές αποφάσεις.»

⁹⁸ Το 2002 λειτουργούσαν παγκοσμίως 1300 γραμμές τραμ συνολικού μήκους 13 500 χλμ. (Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου 2002), ωστόσο το τραμ δεν υπάρχει ή μόλις τώρα δημιουργείται στις μεγάλες πόλεις του εξωτερικού (Παρίσι, Λονδίνο κ.τ.λ.), οπότε πολλοί, ακόμα και αν είχαν επισκεφθεί το εξωτερικό, δεν είχαν δει ποτέ τραμ.

- Να απεμπλακεί η κατασκευή του τραμ από τη λογική του 2004.

Η συζήτηση διεξήχθη λοιπόν σε ένα **αρνητικό κλίμα**. Οι κάτοικοι του Δήμου δεν φαίνονταν να επηρεάζονται από τις απόψεις αυτών που υπερμάχονταν το τραμ, αντίθετα ήταν δύσπιστοι ως προς το σκοπό τους και τις πραγματικές επιπτώσεις στην περιοχή τους. Όταν η Τραμ ΑΕ έδειχνε διαφάνειες με φωτογραφίες από το εξωτερικό, ο κόσμος διέκοπτε και ζητούσε διαφάνειες για το Παλαιό Φάληρο⁹⁹. Γενικά **εξέλειπε η πραγματική επικοινωνία**, δηλαδή η επιρροή του κόσμου στους μελετητές και το αντίστροφο, στην αίθουσα υπερίσχυαν οι φωνές, οι κατηγορίες και το σύνθημα ότι το “τραμ δε θα περάσει”. Φαινόμενα τέτοια σε δημόσιες συζητήσεις δεν είναι καινούρια, ούτε στην Ελλάδα, ούτε στο εξωτερικό¹⁰⁰.

Η ημερίδα αυτή τελικά δεν προκάλεσε καμία επιρροή στους σχεδιασμούς, ούτε βελτίωσε την κοινωνική αποδοχή του μέσου.

6.3.4.3 Η επιτροπή εμπειρογνομόνων των καθηγητών του Πολυτεχνείου.

Η αντίδραση του κόσμου, κυρίως όπως εκδηλώθηκε από την επίσημη θέση του Δήμου Παλαιού Φαλήρου να απορρίψει τους σχεδιασμούς του τραμ και να μην επιτρέψει την παραχώρηση του δημόσιου χώρου του έως ότου βελτιωθεί η χάραξη, οδήγησε το Υπουργείο Μεταφορών (απόφαση 23039/2305/19.4.2002) να δημιουργήσει μία **επιτροπή εμπειρογνομόνων** από επτά καθηγητές του Πολυτεχνείου¹⁰¹, οι οποίοι θα **μεσολαβούσαν**, ώστε να γίνει ο σχεδιασμός κοινωνικά πιο αποδεκτός. Ο ρόλος της επιτροπής ήταν να τοποθετηθεί ανάμεσα στους πολίτες και στην Τραμ ΑΕ, να εξομαλύνει τις αντιδράσεις, να συζητά ενδεχόμενες τεχνικές διορθώσεις και να πάρει κάποιες διακριτικές πρωτοβουλίες για έναν ολοκληρωμένο διάλογο γύρω από το έργο.

Πράγματι η επιτροπή, αφού ενημερώθηκε από την Τραμ ΑΕ σε λεπτομέρεια για το σχεδιαζόμενο έργο, συναντήθηκε άλλοτε μαζί με στελέχη της διεύθυνσης σχεδιασμού και το διευθύνοντα σύμβουλο της Τραμ ΑΕ, άλλοτε με το δήμαρχο Παλαιού Φαλήρου και άλλοτε με τον Υπουργό Μεταφορών με στόχο την τροποποίηση των

⁹⁹ Τέτοια προβλήματα έχουν επισημανθεί και σε εκδηλώσεις ενημέρωσης στο εξωτερικό. Για παράδειγμα για την εκστρατεία ενημέρωσης του Δήμου της Βοστώνης, όταν ήθελε να ανακατασκευάσει μία γειτονιά μειονοτήτων, η Σεφέρη (1982:22) αναφέρει : «*Η πληροφόρηση του Δήμου ήταν συνήθως πολύ επίσημη με χάρτες που δε μπορούσε κανείς να διαβάσει, με γλώσσα που κανείς δεν καταλάβαινε, με σλάιντς που έδειναν τεράστια κτίρια σε άλλες πόλεις (ο άλλος νοιαζόταν για το σπιτάκι του, δεν καταλάβαινε τι σχέση έχουν όλα αυτά) και γενικώς δεν εξηγούσαν τους λόγους για τους οποίους είχαν παρθεί αυτές οι αποφάσεις.*»

¹⁰⁰ Ο Skitt J. περιγράφει ως εξής τις δημόσιες συζητήσεις στις τοπικές αυτοδιοικήσεις της Αγγλίας: «*Πολύ συχνά αυτό καταλήγει σε μία μακροσκελή διαδικασία κατά τη διάρκεια της οποίας μια σειρά από σύμβουλοι και υπηρεσιακοί παράγοντες ξοδεύουν άπειρο χρόνο για να εξηγήσουν την πολιτική του συμβουλίου, ενώ το κοινό περιμένει με αυξανόμενη απογοήτευση για να ξεκινήσει η πραγματική συμμετοχή. Όταν τελικά ο πρόεδρος ρωτήσει για την πρώτη ερώτηση από το κοινό, όλοι εκπλήσσονται από την αρνητική ανταπόκριση στα τεκμηριωμένα επιχειρήματα που μόλις ολοκλήρωσαν. Οι φωνές υψώνονται, η ζέση κορυφώνεται, οι σύμβουλοι υπερασπίζονται τις προηγούμενες ενέργειές τους και οι χειρότεροι φόβοι του κοινού για τη σχέση τους με το τοπικό όργανο λήψης αποφάσεων επιβεβαιώνονται....» (Skitt 1975: 128).*

¹⁰¹ Οι καθηγητές του Πολυτεχνείου ήταν οι κ.κ. Αραβαντινός, Βλαστός, Γκόλιας, Μαντουβάλου, Πολύζος, Σαρηγιάννης, Φραντζεσκάκης, όλοι διδάσκουν στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο πολεοδομικά και κυκλοφοριακά μαθήματα

σχεδιασμών προς κοινά αποδεκτές λύσεις¹⁰². Ασκήθηκαν συγκεκριμένες πιέσεις προς τις παρακάτω κατευθύνσεις:

Πράσινο - Περιβάλλον

Η πρόταση για υπογειοποίηση της κυκλοφορίας στο Παλαιό Φάληρο δεν υιοθετήθηκε από την επιτροπή, επειδή δε θα μπορούσε να υλοποιηθεί πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Στο θέμα του πρασίνου η επιτροπή δεν μπορούσε να συμβάλλει, παρ' όλο που και η δική της θέση ήταν κατά της κοπής δένδρων. Η βασική επιλογή του σχεδιασμού για μη επηρεασμό της οδικής κυκλοφορίας είχε ήδη παγιωθεί από την ΚΥΑ έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων, οπότε η χάραξη στράφηκε αναγκαστικά στους χώρους πρασίνου (νησίδες, πάρκα).

Θόρυβος

Τέθηκε θέμα δονήσεων. Η Τραμ ΑΕ διαβεβαίωσε ότι με τις τεχνικές λύσεις που έδωσε τέτοιο πρόβλημα δε θα υπάρξει.

Αισθητική του έργου

Για να αμβλυνθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις τονίστηκε η ανάγκη αστικού σχεδιασμού του δημόσιου χώρου με τις πιο σύγχρονες πολεοδομικές αρχές οργάνωσης (βιοκλιματικός σχεδιασμός, οικολογικά υλικά, σωστά σχεδιασμένες στάσεις). Η Τραμ ΑΕ τόνισε ότι πράγματι είχε ανατεθεί ο αστικός σχεδιασμός σε αρχιτέκτονα, ο οποίος θα επιλαμβάνονταν των θεμάτων αυτών και παρουσίασε ένα πρώτο προσχέδιο της όψης των στάσεων.

Πολεοδομικός χαρακτήρας περιοχής

Τονίστηκε η ανάγκη από την επιτροπή να εκπονηθούν μελέτες χρήσεων γης σε όλο το μήκος της χάραξης, ώστε οι πολεοδομικές επιπτώσεις του τραμ να είναι σχεδιασμένες και όχι ανεξέλεγκτες. Τέτοια μελέτη τελικά δεν υλοποιήθηκε.

Ανάγκες πεζών

Το τμήμα χάραξης του τραμ στην οδό Αχιλλέως από τον Ιερό Ναό Κοιμήσεως Θεοτόκου (Παναγίτσα) μέχρι την παραλία αξιολογήθηκε από τους καθηγητές ως προβληματικό, καθώς γινόταν σημαντική συρρίκνωση πεζοδρομίων για να χωρέσει και το τραμ και τα ΙΧ. Η Επιτροπή πρότεινε την πεζοδρόμηση του τμήματος και η Τραμ ΑΕ δεν έφερε αντίρρηση στην προοπτική αυτή, ώστε να βελτιωθεί ο σχεδιασμός σε μία περιοχή τοπικού κέντρου. Και ο δήμος συμφώνησε, μάλιστα πρότεινε την επιμήκυνση του τμήματος μέχρι τη Λεωφόρο Αμφιθέας. Σήμερα το τμήμα αυτό έχει πεζοδρομηθεί. Επιπλέον τονίστηκε η ανάγκη να δοθεί έμφαση στις διαβάσεις των πεζών, ώστε να εξασφαλιστεί ασφαλής διάσχιση κοντά στους σταθμούς.

Τοπικό κυκλοφοριακό σχέδιο

Η επιτροπή συστρατεύτηκε με την άποψη του δήμου ότι πρέπει να γίνει κυκλοφοριακή μελέτη προσαρμογής της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων στην παρουσία του τραμ. Η κυκλοφοριακή αυτή μελέτη έγινε τελικά και εγκρίθηκε από το δημοτικό συμβούλιο.

Αξιοπιστία μετακίνησης

¹⁰² Βλ. (Επιτροπή Εμπειρογνομόνων για το τραμ 2002).

Προτάθηκε από την επιτροπή στον κλάδο της Αρδηττού να εξασφαλιστεί η αποκλειστική κυκλοφορία Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ώστε να μη κινδυνέψει η αξιοπιστία των δρομολογίων του Τραμ¹⁰³, καθώς είναι ο μοναδικός κορεσμένος άξονας στον οποίο το τραμ συνυπάρχει με το ΙΧ. Η Τραμ ενημέρωσε την επιτροπή ότι δε θα είχε αντίρρηση για τη ρύθμιση αυτή, πιεζόταν όμως από το ΥΠΕΧΩΔΕ για απόδοση της λωρίδας και στην κυκλοφορία των οχημάτων. Τελικά η βούληση του ΥΠΕΧΩΔΕ επικράτησε.

Ταχύτητα μετακίνησης

Η επιτροπή αντέδρασε έντονα στην αλλαγή της χάραξης του τραμ από την Αμαλίας στην Αρδηττού, ώστε να μην περνάει κοντά από την Πύλη του Αδριανού. Θεώρησε ότι χάνεται η άμεση σύνδεση με το κέντρο της πόλης. Παράλληλα πρότεινε να μην έχει ανταπόκριση το τραμ στο σταθμό Νέο Κόσμο του Μετρό, αλλά μόνο στο σταθμό Φιξ, ώστε να συντομεύσει η διαδρομή και να φθάνει το τραμ ταχύτερα στο κέντρο της πόλης μέσω της Σαρκουδίνου αντί της Κασομούλης. Η Τραμ ΑΕ απέρριψε άμεσα την πρόταση αυτή τονίζοντας τη μεγάλη σημασία για τους κατοίκους της άμεσης ανταπόκρισης με το μετρό, καθώς και τη μεγάλη καθυστέρηση της επανέγκρισης των περιβαλλοντικών όρων, αν άλλαζε η πορεία. Επιπλέον ζητήθηκε από την Τραμ ΑΕ να δημιουργήσει “πράσινο κύμα” στους σηματοδότες, ώστε να μην καθυστερεί σε αυτούς. Παρ’ όλο που η Τραμ ΑΕ συμφώνησε με την πρόταση αυτή, το πρόγραμμα καθυστέρησε να εγκριθεί με ευθύνη του ΥΠΕΧΩΔΕ. Μάλιστα στους βασικούς κόμβους δεν έγινε δεκτό να έχει προτεραιότητα το τραμ¹⁰⁴. Για την αποφυγή μετεπιβιώσεων οι καθηγητές πρότειναν την επέκταση του Τραμ και τη μετακίνηση των αφετηριών σε πολεοδομικά σημεία έλξης μετακινήσεων ισχυρότερα από τα επιλεγμένα στην Οριστική Μελέτη. Πρότειναν επέκταση βόρεια από το Ζάππειο μέχρι το Σύνταγμα, νότια από το κολυμβητήριο της Γλυφάδας μέχρι το Ασκληπιείο Νοσοκομείο Βούλας και δυτικά από το ΣΕΦ μέχρι το σταθμό του ΟΣΕ στον Πειραιά¹⁰⁵. Η Τραμ ΑΕ συμφώνησε και επεσήμανε ότι τέτοιες επεκτάσεις θα αυξήσουν την εμπορικότητα της γραμμής. Το υπουργείο τελικά συμφώνησε να επεκταθεί η γραμμή μέχρι το Σύνταγμα, κάτι που ήταν εφικτό έως τους Ολυμπιακούς Αγώνες¹⁰⁶. Σήμερα προωθείται η επέκταση προς Πειραιά. Η επέκταση μέχρι το Ασκληπιείο Βούλας ολοκληρώθηκε.

Βελτίωση της επικοινωνίας της ΤΡΑΜ με το κοινό

Η επιτροπή παρότρυνε τον υπουργό να εγκαταστήσει περίπτερα ενημέρωσης ανά δήμο και να μοιράσει φυλλάδια στα σπίτια. Παράλληλα μετέφερε το παράπονο του δήμου Παλαιού Φαλήρου για ελλιπή ενημέρωση. Ο υπουργός είπε ότι αυτές οι δράσεις είχαν ήδη προγραμματιστεί και πράγματι υλοποιήθηκαν μετά τις δημοτικές εκλογές του Οκτωβρίου.

Σε όλα τα ζητήματα υπήρξε **πραγματική επικοινωνία και ανταλλαγή απόψεων** μεταξύ της επιτροπής εμπειρογνομόνων και των συντελεστών υλοποίησης του έργου (ΤΡΑΜ, Υπουργείο Μεταφορών) εν αντιθέσει προς την ένταση, το μηδενισμό, την άρνηση που ήταν τα χαρακτηριστικά της άμεσης επικοινωνίας με το κοινό¹⁰⁷. Τα

¹⁰³ Βλ. και (Ελευθεροτυπία, 19/10/2002: 53).

¹⁰⁴ Βλ. αριθ. Πρωτ. 3515/14.10.2003 έγγραφο της Διευθύνουσας Υπηρεσίας Τραμ ΑΕ

¹⁰⁵ Βλ. Πρακτικά Επιτροπής Εμπειρογνομόνων για το Τραμ και (Ελευθεροτυπία, 19/10/2002: 53).

¹⁰⁶ Βλ. (Ελευθεροτυπία, 29/06/2002), (www.in.gr, 29/06/2002 και 10/07/2002).

¹⁰⁷ Παρατήρηση που προκύπτει από άμεση συμμετοχή.

ζητήματα που τέθηκαν από την επιτροπή όντως απαντούσαν σε ορισμένα κοινωνικά αιτήματα, όπως:

- για γρήγορη μετακίνηση στο κέντρο της πόλης χωρίς μετεπιβίβαση.
- για επαρκή υποδομή για τον πεζό τουλάχιστον στο τμήμα από Παναγίτσα μέχρι παραλία.
- για αξιοπιστία του μέσου.
- για ασφαλή διάσχιση των γραμμών από τους πεζούς.
- για κυκλοφοριακό σχεδιασμό του δήμου.
- για μείωση του θορύβου και των κραδασμών.
- για αποφυγή πολεοδομικών επιπτώσεων.

Ωστόσο, πολλά ζητήματα που είχαν τεθεί επί τάπητος από τους κατοίκους έμεναν αναπάντητα:

- Στο ζήτημα της εξέτασης εναλλακτικών λύσεων για τη χάραξη. Ήταν ανέφικτη η αλλαγή της χάραξης και η ολοκλήρωση του έργου πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες.
- Η αποκατάσταση των θέσεων στάθμευσης που θα χαθούν. Η επιτροπή θεώρησε ότι το ζήτημα αυτό είναι αρμοδιότητας του δήμου και όχι του υπουργείου.
- Δεν τέθηκε το ζήτημα των αισθητικών επιπτώσεων των στύλων.

Τελικά πολλές από τις προτάσεις της επιτροπής δεν υλοποιήθηκαν από την κυβέρνηση:

- Δεν υλοποιήθηκε το “πράσινο κύμα”.
- Δεν άλλαξε χάραξη το τραμ, ώστε να διέρχεται μέσω της Σαρκουδίνου αντί της Κασομούλη και να φθάνει πιο γρήγορα στο κέντρο της Αθήνας. Αντίθετα επειδή το Αρχαιολογικό Συμβούλιο δεν έδωσε έγκριση να περάσει από την Αμαλίας το τραμ εκτός από τον κύκλο που κάνει στην περιοχή του Ν. Κόσμου κάνει ένα ακόμη κύκλο γύρω από τις στήλες του Ολυμπίου Διός για να φθάσει στο Σύνταγμα.
- Δεν απεφεύχθησαν οι κοπές δένδρων.

6.3.4.4 Επιστολές κατοίκων

Η Τραμ ΑΕ έλαβε πλήθος **επιστολών και εξώδικων κατοίκων**. Τα θέματα μερικών ήταν η τροποποίηση επιμέρους σημείων του έργου που ενοχλούσαν τις ιδιοκτησίες κατοίκων. Πρατηριούχος ζητούσε τη μετατόπιση στάσης τραμ μακριά από το πρατήριο καυσίμων (7048/09.12.2003)¹⁰⁸, δύο ιδιοκτήτες πολυκατοικίας ζητούσαν τη μετατόπιση τσιμεντένιας κολώνας από την πρόσοψη της πολυκατοικίας τους (8655/21.04.2004 και 9515/18.06.2004). Σε τέτοιου είδους αιτήματα η Τραμ ΑΕ δεν απαντούσε. Άλλα αιτήματα αφορούσαν τη μετατόπιση κόμβων διάσχισης του τραμ από μία οδό σε μία άλλη (8032/03.03.2004 και 116/30.03.2004). Στα αιτήματα αυτά η απάντηση της Τραμ ΑΕ εξηγούσε ότι δεν είναι δυνατόν τέτοια τροποποίηση στη φάση της κατασκευής (4489/19.03.2004). Αντίθετα τα θέματα ασφάλειας των πεζών που ανέφεραν οι κάτοικοι (8859/05.05.2004) αντιμετωπίζονταν άμεσα. Τέλος πολλές επιστολές είχαν ως θέμα την ενημέρωση: για την τάση των εναέριων καλωδίων (8828/04.05.2004) και για το αν θα πεζοδρομηθεί η οδός Αχιλλέως (6397/17.10.2003, 7923/24.02.2004 και 7924/24.02.2004). Η Τραμ ΑΕ έδινε στους κατοίκους τις πληροφορίες που ζητούσαν.

¹⁰⁸ Αριθμός πρωτοκόλλου Τραμ ΑΕ.

6.3.4.5 Εκθέσεις – Προβολή Βίντεο

Διοργανώθηκαν δύο εκθέσεις, μία στο **σταθμό μετρό του Συντάγματος** για μια εβδομάδα και μία στην **κεντρική πλατεία της Νέας Σμύρνης** για περίπου ένα μήνα την άνοιξη του 2003¹⁰⁹. Στις εκθέσεις μπορούσε κανείς να δει εικόνες από το παλιό τραμ της Αθήνας, από υλοποιήσεις σε άλλες χώρες του εξωτερικού, να δει σε μακέτα τα υλικά κατασκευής των σιδηροτροχιών και να πληροφορηθεί σε λεπτομέρεια για τη χάραξη του μέσου. Μοιράστηκαν φυλλάδια από το Υπουργείο και από μη κυβερνητικές οργανώσεις (Ευώνυμος Οικολογική Βιβλιοθήκη, Ελληνικό Γραφείο της Greenpeace & Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου 2003), που ήταν συνδιοργανωτές των εκθέσεων για την οικολογική σημασία του μέσου. Παράλληλα προβαλλόταν βίντεο με εικόνες από πώς συνδυάστηκε η υλοποίηση τραμ με ευρύτερη ανάπλαση του αστικού περιβάλλοντος στο εξωτερικό. Τις εκθέσεις αυτές επισκέπτονταν οργανωμένα και ομάδες μαθητών.

6.3.4.6 Φυλλάδια - Δημοσιεύσεις στο διαδίκτυο και στον τύπο

Σε όλες τις εκδηλώσεις, στις οποίες υπήρχε επικοινωνία με το κοινό, κυκλοφόρησαν **φυλλάδια** από τους φορείς σχεδιασμού¹¹⁰. Παράλληλα φιλοξενήθηκαν εκτενή **αφιέρωματα στο διαδίκτυο** (www.yme.gr) **και στον τύπο** με παράλληλες **συνεντεύξεις** του αρμόδιου Υπουργού Μεταφορών και του διευθύνοντος συμβούλου της Τραμ ΑΕ¹¹¹. Παρουσιαζόταν αναλυτικά η χάραξη του μέσου και τονιζόταν ότι:

- Περιβαλλοντικά θα αναβαθμίζονταν οι περιοχές από τις οποίες θα διερχόταν.
- Το τραμ θα ήταν 2 έως 3 φορές πιο αθόρυβο από ΙΧ και λεωφορεία για το ίδιο μεταφορικό έργο.
- Το τραμ θα κινείτο με μικρότερες ταχύτητες από τα άλλα οχήματα. Ότι χάρη στο ότι έχει προβλέψιμη τροχιά θα ήταν 3 φορές πιο ασφαλές από τα λεωφορεία και 30 φορές πιο ασφαλές από το ΙΧ.
- Δημοσιεύτηκαν φωτογραφίες του νέου τραμ, όπου φαινόταν η (εντυπωσιακή) αισθητική του, που «προσδίδει “πρεστίτζ” στην πόλη, ενώ ταυτόχρονα δίνει “ανθρώπινο” χρώμα στους δρόμους της» (YME 2003).
- Το τραμ θα ήταν προσβάσιμο στα άτομα μειωμένης κινητικότητας. Θα βελτιωνόταν η προσπελασιμότητα και άρα η κίνηση των καταστημάτων.
- Το τραμ θα συνεισέφερε στη βελτίωση της κυκλοφορίας, που χρόνο με το χρόνο επιδεινωνόταν, αφού πολλοί οδηγοί ΙΧ θα αφήναν τα αυτοκίνητά τους και θα μετακινούντο με το αξιόπιστο τραμ..
- Θα ήταν αξιόπιστο και γρήγορο, αφού θα κινείτο σε δικό του διάδρομο με προτεραιότητα στη φωτεινή σηματοδότηση (το οποίο τελικά αποδείχθηκε ανακριβές) και θα εξασφάλιζε μεγαλύτερες ταχύτητες μετακίνησης για τους επιβάτες.
- Το κόστος μετακίνησης θα ήταν προσιτό στο κοινό. Οι χρήστες του θα γλίτωναν χρόνο, βενζίνη, άγχος και ταλαιπωρία.

¹⁰⁹ Βλ. και (Καθημερινή, 29/03/2003), (Τα Νέα, 14/05/2003).

¹¹⁰ (Μετρό 2003) και (YME 2003). Χρηματοδοτήθηκαν και μη κυβερνητικές οργανώσεις για να εκδώσουν και να διανείμουν φυλλάδια (Ευώνυμος Οικολογική Βιβλιοθήκη, Ελληνικό Γραφείο Greenpeace & Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου 2003).

¹¹¹ Βλ. (Athens News, 04/01/2002), (ΒΗΜΑgazino 23/06/2002), (Ελευθεροτυπία, 08/12/2001), (Νέα Γνώμη, 11/07/2002), (Τα Νέα, 14/06/2002).

6.3.4.7 Δημοσκοπήσεις

Το υπουργείο Μεταφορών οργάνωσε δημοσκόπηση το Μάιο του 2002, την οποία ανέθεσε στην Κάππα Research. Τα βασικά συμπεράσματα της έρευνας ήταν τα εξής¹¹²:

Το 96% των κατοίκων των περιοχών, από τις οποίες θα πέρναγε το τραμ, δήλωνε ενήμερο ή ότι τουλάχιστον κάτι είχε ακούσει σχετικά. Αντίθετα, στο σύνολο των ερωτηθέντων, διαπιστώθηκε πως 6 στους 10 δεν γνώριζαν ποιες ακριβώς περιοχές θα εξυπηρετούσε το τραμ.

Παρ' όλο που υπήρχε μία **θολή εικόνα για το έργο**, το τραμ συγκέντρωνε **υψηλότερα ποσοστά αποδοχής**, που ξεπερνούσαν το 80%. Πιο συγκεκριμένα πάνω από 90% θεωρούσε ότι η επανεμφάνιση του τραμ αποτελούσε θετικό γεγονός, 87,5% των ερωτηθέντων προέβλεπε αναβάθμιση των περιοχών από τις οποίες θα πέρναγε το τραμ και 62% χαρακτήριζε απολύτως αναγκαία τη λειτουργία του. Μάλιστα το 55% το χαρακτήριζε “οικολογικό μέσο”. Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης προέβλεπε όμως μόνο το 43%.

Είναι φανερό ότι οι εκθέσεις, οι προβολές βίντεο και τα φυλλάδια δεν μπορούσαν να προσφέρουν βελτίωση των σχεδιασμών. Λειτουργούσαν ενίοτε ενημερωτικά, όταν έλυναν παρεξηγήσεις (π.χ. ότι το τραμ αποκόπτει περιοχές), ενίοτε “διαφημιστικά” (§6.5.4.2). Είχαν ως στόχο τη **βελτίωση της κοινωνικής αποδοχής των σχεδιασμών χωρίς αλλαγές**. Οι δημοσκοπήσεις έδειχναν απλά τάσεις του κοινού και μπορούσαν μόνο να προσφέρουν μια αξιολόγηση της πολιτικής δημοσίων σχέσεων του φορέα σχεδιασμού.

6.3.5 Συμπεράσματα: Βαθμός συμμετοχής των κατοίκων στο έργο

Παρατηρούμε ότι το έργο του τραμ φτιάχτηκε με όλες τις παθογένειες που θεσμικού πλαισίου που είχαν εντοπιστεί στο 5^ο Κεφάλαιο:

- ❖ Δεν υπήρχε καθόλου ενθάρρυνση της συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό του έργου. Η δυνατότητα υποβολής σχολίων για τη ΜΠΕ δημοσιεύτηκε σε μέτριας κυκλοφορίας οικονομική εφημερίδα (Ημερησία). Η πλήρης ενημέρωση του δήμου έγινε μόνο μετά τη λήξη της διαδικασίας δημοσιοποίησης της ΜΠΕ. Ως αποτέλεσμα δεν ενημερώθηκε κανένας κάτοικος όταν είχε τη δυνατότητα υποβολή γραπτών απόψεων και μπορούσε να επηρεάσει τις εξελίξεις.
- ❖ Το τραμ κατασκευάστηκε, επειδή προβλεπόταν από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και είχε ενταχθεί στο φάκελο της Ολυμπιάδας της Αθήνας, χωρίς να συμμετέχει το κοινό στις επιλογές αυτές.
- ❖ Η προέγκριση χωροθέτησης έγινε με βάση μία έκθεση καθηγητών του Πολυτεχνείου. Τα κριτήρια επιλογής των αξόνων δεν αποτέλεσαν θέμα συζήτησης, απλά εγκρίθηκαν με βάση το κύρος των καθηγητών που τα πρότειναν. Μία κλειστή, τεχνοκρατική διαδικασία. Με βάση τα κριτήρια αυτά αξιολογήθηκαν στη συνέχεια οι εναλλακτικές λύσεις χάραξης και

¹¹² Βλ. (Ελευθεροτυπία, 11/07/2002) και (www.in.gr, 10/07/2002).

επιλέχθηκαν οι άξονες, χωρίς βέβαια συμμετοχή κοινού. Το κοινό διαμαρτυρήθηκε στη συνέχεια για τους άξονες που επιλέχθηκαν, χωρίς να είναι δυνατόν τις ανησυχίες αυτές να τις εκφράσει εκ των προτέρων και να ληφθούν υπ' όψη.

- ❖ Η ΜΠΕ απλά επικρότησε αποφάσεις που είχαν ληφθεί με τη συνεργασία Τραμ ΑΕ και ΥΠΕΧΩΔΕ, δηλαδή να μην επηρεαστεί η κυκλοφορία των ΙΧ. Απουσιάζει στη ΜΠΕ η εξέταση εναλλακτικών λύσεων όσων αφορά τη διαμόρφωση του δημόσιου χώρου στους άξονες από τους οποίους διέρχεται το τραμ και η αξιολόγησή τους όσον αφορά τις επιπτώσεις στο περιβάλλον.
- ❖ Στη ΜΠΕ υποτιμήθηκαν οι σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου.
- ❖ Η ΜΠΕ δεν εξέτασε ζητήματα που εκ των υστέρων θεωρήθηκαν σημαντικά, όπως η επίδραση του τραμ στην κυκλοφορία γειτονικών οδών.
- ❖ Το κοινό δε συμμετείχε, όταν είχε τη δυνατότητα (ΜΠΕ). Επέλεξε μετά αναγκαστικά τη δικαστική προσφυγή. Από τη φύση της η αντίδραση αυτή ή θα ακύρωνε το έργο ή θα το ενέκρινε, δε μπορούσε να δράσει προς την κατεύθυνση της βελτίωσης του σχεδιασμού.
- ❖ Στην κατασκευή του τραμ ενεπλάκη το υπουργείο Πολιτισμού (αρχαιολογικά στο Ολυμπείο), το υπουργείο Γεωργίας (κοπές δένδρων), το υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ (οδική κυκλοφορία, περιβαλλοντική αδειοδότηση) και το υπουργείο Μεταφορών (σχεδιασμός και δημοπράτηση έργου). Η διαβούλευση με τους κατοίκους γινόταν με την Τραμ ΑΕ, που εποπτευόταν από το υπουργείο Μεταφορών. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων με το δήμο και με την επιτροπή εμπειρογνομόνων αποκλείονταν τα αιτήματα που αφορούσαν άλλα υπουργεία με αποτέλεσμα να εμποδίζεται η βελτίωση της χάραξης (π.χ. μείωση του οδικού χώρου στη λεωφόρο Ποσειδώνος που εμπλεκόταν το ΥΠΕΧΩΔΕ).
- ❖ Η διαπραγμάτευση με το δήμο, με την επιτροπή εμπειρογνομόνων και με το ίδιο το κοινό (ημερίδα) δεν είχε νόημα, καθώς όλες αυτές οι διαβουλεύσεις γινόντουσαν καθυστερημένα. Όταν είχαν εγκριθεί η προέγκριση χωροθέτησης και οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου, οι αλλαγές δε μπορούσαν να αφορούν τη χάραξη, αλλά επιμέρους ζητήματα (φύτευση πρασίνου, αστικός εξοπλισμός, χρήση οδικού χώρου).
- ❖ Οι κάτοικοι δεν είχαν κανένα λόγο ούτε σε θέματα αρχιτεκτονικής διαμόρφωσης. Ο σχεδιασμός έγινε από ιδιώτη μελετητή και εγκρίθηκε από την Τραμ ΑΕ. Οι κάτοικοι κατάφεραν μόνο μέσω επιστολών να κάνουν μικροδιορθώσεις για την ασφάλεια των πεζών. Μικροαλλαγές στον αστικό εξοπλισμό έγιναν μέσω του δήμου.
- ❖ Μερικές σημαντικές αλλαγές στο οδικό περιβάλλον (κατάργηση λωρίδας αναμονής στον κόμβο Αχιλλέως/ Ποσειδώνος, πεζοδρόμηση Αχιλλέως) δεν προήλθαν από θεσμικές διαδικασίες, αλλά άτυπες (κινητοποιήσεις κατοίκων, διαπραγμάτευση με το δήμο, παρεμβάσεις της επιτροπής εμπειρογνομόνων).
- ❖ Ο δήμος ήταν ουσιαστικός συνομιλητής και υπερασπίστηκε περιβαλλοντικά ζητήματα, που αφορούσαν ένα μεγάλο μέρος του κοινού. Δε μετέφερε ωστόσο τις απόψεις εκείνων των κατοίκων που έκριναν σημαντικά τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του μέσου¹¹³.

¹¹³ Για την αδυναμία ενός δήμου να λειτουργεί ως εκπρόσωπος όλου του πληθυσμού βλ. και (Αμπακούμκιν 1982: 7).

- ❖ Υπήρχε έλλειψη ενημέρωσης των κατοίκων σε όλη τη φάση του σχεδιασμού μέχρι και την κατασκευή του¹¹⁴. Οι κάτοικοι δεν ξέρουν πώς γίνεται ο σχεδιασμός των έργων και δεν είναι καθόλου ενημερωμένοι για αυτά. Μέσω επιστολών, δύο χρόνια αφού ξεκίνησε η κατασκευή του έργου, ζητούσαν να μάθουν πληροφορίες για το τι προβλέπεται έξω από το σπίτι τους.
- ❖ Κίνητρο σε τέτοιου είδους συμμετοχή τελευταίας στιγμής δεν μπορεί να είναι άλλο από την προάσπιση ιδιωτικών συμφερόντων.
- ❖ Υπήρχε μία φανερή έλλειψη ουσιαστικής συμμετοχής του κοινού στην αρχή της διαδικασίας (πριν την προέγκριση χωροθέτησης), όταν όλες οι επιλογές ήταν ανοιχτές. Στο στάδιο αυτό δε συμμετείχε ούτε ο δήμος, αφού δεν προβλέπεται στο στάδιο αυτό ενημέρωσή του. Και αν συμμετείχε πάντως, δε θα μπορούσε να υποκαταστήσει όλες τις κατηγορίες των πολιτών, γιατί στη σύνθεση του δημοτικού συμβουλίου δεν εκπροσωπούντο όλοι (για παράδειγμα στο δήμο Παλαιού Φαλήρου υπήρχε εκπροσώπηση οικολόγων, αλλά όχι ατόμων εξαρτημένων από τη δημόσια συγκοινωνία που ενδιαφέρονταν για τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του μέσου και τη γεωγραφική κάλυψη της πόλης).

6.4 Συμπεράσματα για τη σχέση κατοίκων και σχεδιασμό

6.4.1 Χρήση του θεσμικού πλαισίου συμμετοχής του κοινού από τους κατοίκους

6.4.1.1 Γνώση του θεσμικού πλαισίου συμμετοχής στο σχεδιασμό

- Το θεσμικό πλαίσιο συμμετοχής στις διαδικασίες σχεδιασμού (Σύλληψη του έργου, Διαδικασία Περιβαλλοντικής Αξιολόγησης και Εκτίμησης, Ενημέρωση Δημοτικών Συμβουλίων και του Νομαρχιακού Συμβουλίου, Ενημέρωση του κοινού με ανάρτηση και δημοσίευση σε εφημερίδες, Δυνατότητα υποβολής σχολίων, Περιβαλλοντική αδειοδότηση και έγκριση του έργου, Δυνατότητα προσφυγής στο Συμβούλιο της Επικρατείας) το γνώριζαν 7 από τους 47 ομιλητές, 3 που πρωταγωνιστούσαν σε τοπικούς συλλόγους και 4 που ήταν μηχανικοί.
- Η νομοθεσία αυτή δεν ήταν γνωστή σε μέλος ΔΕΠ Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος, σε δικηγόρο και σε ελεύθερο επαγγελματία μηχανικό που δεν ασχολούνταν με τα δημόσια έργα, σε 3 διευθυντές σχολείων, και σε δύο ιδιωτικούς υπάλληλους μηχανικούς.
- Η άγνοια αυτή αποδόθηκε από κάτοικο στο γεγονός ότι οι νόμοι αλλάζουν συνέχεια και είναι αδύνατον κάποιος να τους παρακολουθεί.
- Κανένας κάτοικος του Π. Φαλήρου δεν υπέβαλλε ένσταση, όταν στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης το θέμα δημοσιεύτηκε στις εφημερίδες. Οι ενδιαφερόμενοι δήλωσαν ότι εκείνη την εποχή δεν είχαν ενημερωθεί πλήρως για τους σχεδιασμούς.

¹¹⁴ Σε πολλά κείμενα τονίζονταν η έλλειψη ενημέρωσης και η άρνηση συνεργασίας της Τραμ ΑΕ με απλούς πολίτες (Επιτροπή Κατοίκων Ν. Σμύρνης – Π. Φαλήρου 2002), (Δήμος Ν. Σμύρνης 2002). Τη διαπίστωση της έλλειψης επικοινωνίας μεταξύ πολιτείας – φορέων υλοποίηση και κατοίκων μοιράζονται και συγκοινωνιολόγοι (Αμπακούμκιν 2002: 48) και (Βλαστός 2002β), (Γιαννής 2002).

- Υπήρξε δικαστική προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας και στην Επιτροπή Αναστολών. Παράλληλα προσέφυγαν κατά του Δασάρχη, ο οποίος έδωσε άδεια για κοπή δένδρων που δεν περιλαμβάνονταν στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Όλες οι προσφυγές απορρίφθηκαν.
- Υπήρξε κινητοποίηση και σε ευρωπαϊκό επίπεδο χωρίς αποτελέσματα.
- Η μικρή τροποποίηση των σχεδιασμών στην παραλία και η διάσωση δένδρων επετεύχθη εξαιτίας των δυναμικών κινητοποιήσεων, οι οποίες θεωρούνται πιο αποτελεσματικές από τους περισσότερους που είχαν δηλώσει ότι κινητοποιήθηκαν.

Από αρκετούς εκφράζονταν άγνοια για το γεγονός ότι υπάρχουν δυνατότητες συμμετοχής των πολιτών στη διαμόρφωση του περιβάλλοντός τους¹¹⁵. Χαρακτηριστικά είναι τα παρακάτω αποσπάσματα:

Γ41: «*Μα δεν υπάρχει άμεση επαφή του πολίτη με το κράτος, πώς θα την εκφράσω εγώ, να βγω στην τηλεόραση;*» (Δασκάλα, 35~45 ετών).

Γ29: «*Τι δικαιώματα είχαν οι πολίτες που λέτε αν τα έχουμε ψάξει; Υπήρχαν κάποια δικαιώματα που είχαν οι πολίτες;*» (Γυναίκα, 27~37 ετών, φυσικοθεραπεύτρια).

Ε: *Ο κόσμος πιστεύετε πρέπει να συμμετέχει σε τέτοιες αποφάσεις ή ας πούμε αυτό είναι μία αρμοδιότητα των δήμων και αν μπλεκόταν και ο κόσμος θα ήταν ακόμα χειρότερα τα πράγματα για να βρεθεί μια χρυσή τομή, ας πούμε, και...*

Α42: *Ο κόσμος τι; Ο κόσμος είναι ο δήμος, έτσι;* (Ανδρας, 35~45 ετών, Οπτικός).

6.4.1.2 Αξιολόγηση του θεσμικού πλαισίου συμμετοχής στο σχεδιασμό

Το θεσμικό πλαίσιο σχεδιασμού των έργων αξιολογήθηκε από αυτούς που το γνώριζαν, που ήταν οι 7 από τους 47 συμμετέχοντες. Παράλληλα ερωτήθηκαν υπάλληλος υπεύθυνος για τις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις (ΕΥΠΕ), μελετητής που ασχολείται με περιβαλλοντικές μελέτες, μελετητής που ασχολείται με πολεοδομικές μελέτες και υπάλληλος στην τοπική αυτοδιοίκηση. Επισημάνθηκαν ως προβλήματα:

- Η απόσταση του νομαρχιακού συμβουλίου από τους πολίτες.
- Οι δήμοι θεωρούνται από όλους αυτοί οι οποίοι εκφράζουν το κοινό, καθώς, επειδή έχουν τοπική αναφορά, εκφράζουν την τοπική άποψη για έργα τα οποία έχουν υπερτοπική σημασία. Για όλα τα έργα υπάρχει από τη διοίκηση ενημέρωση των δήμων.

¹¹⁵ Η άγνοια του κοινού για τις δυνατότητες συμμετοχής του στις αποφάσεις έχει επισημανθεί και σε άλλες έρευνες (Albrechts 2002), (Davies 2001), (Jenkins, Kirk & Smith 2002), (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001β). Η Ομοσπονδία Οργανώσεων Πολιτών για το Περιβάλλον (European Environmental Bureau) ύστερα από έρευνα που διεξήγαγε συμπέρανε ότι οι πληροφορίες για τις δυνατότητες συμμετοχής στις αποφάσεις πρέπει να παρέχονται με περισσότερο φιλικούς προς το κοινό τρόπους, όπως είναι για παράδειγμα το διαδίκτυο, ώστε οι πολίτες να κινητοποιηθούν να συμμετέχουν στις αποφάσεις (EEB 2007: 5).

- Η δεσμευτικότητα των αποφάσεων του ΣτΕ και του Αρχαιολογικού Συμβουλίου που δυσκολεύουν το σχεδιασμό της Διοίκησης.
- Ο περιορισμένος ρόλος του Νομαρχιακού Συμβουλίου (γνωμοδοτικός) και η αδυναμία του να επηρεάσει τους σχεδιασμούς.
- Η αποσπασματικότητα των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, οι οποίες αδυνατούν να εντοπίσουν ολοκληρωμένα όλες τις επιπτώσεις ενός έργου.
- Η έλλειψη ενημέρωσης των πολιτών, όταν κατατίθεται η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Ο κόσμος πάντα αντιδρά όταν αρχίζει η υλοποίηση, στα σχέδια δεν καταλαβαίνει και πολύ καλά τη θα γίνει στην πραγματικότητα.
- Τα γραπτά σχόλια του κοινού και των αρμόδιων φορέων λαμβάνονται υπόψη από τις αρχές και στις πολεοδομικές μελέτες και στις ΜΠΕ. Συνήθως όμως δεν είναι υποβοηθητικά του έργου τους, αφού στερούνται χρήσιμων αντιπροτάσεων ή είναι εκτός θέματος. Για παράδειγμα σπάνια ενστάσεις σε ΜΠΕ αφορούν το περιβάλλον. Το κοινό δεν είναι καταρτισμένο.
- Η μη τήρηση όλων των περιβαλλοντικών όρων.

Όπως έγινε φανερό κατά τη διάρκεια της έρευνας κριτήριο όλων για την αξιολόγηση των μέσων συμμετοχής του κοινού είναι η **αποτελεσματικότητά τους**¹¹⁶:

A52: «*Πώς θα ήθελα να συμμετέχω; Με δικηγόριστικούς τρόπους, ενστάσεις, μέσω πολιτικών γνωριμιών, ότι θεωρώ ότι είναι αποτελεσματικό. [...] Στην περίπτωση του ρέματος της Πικροδάφνης ευτυχώς πήρε την πρωτοβουλία ένας κάτοικος, ο οποίος μας παρακίνησε και κάναμε καταγγελίες και μηνύσεις στο ΥΠΕΧΩΔΕ. Τελικά προσφύγαμε στο Συμβούλιο της Επικρατείας, το οποίο μας δικάωσε...*» (Άνδρας, 50~60 ετών, μηχανικός).

E (ερευνητής): *Εσείς εκεί έχετε ασχοληθεί με νομοθεσίες τέτοιες πώς μπορείτε να – ας πούμε – εμπλακείτε σ' ένα έργο, να συμμετέχετε κι αυτά, ας πούμε...*

Γ35: *Να συμμετέχω, τι εννοείτε;*

E: *Δηλαδή να πείτε την, τις μελέτες που γίνονται: Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων κι όλα αυτά*

Γ35: *Ναι, έχουν γίνει, όλα αυτά έχουν γίνει. Μέχρι την Ευρωπαϊκή Κοινότητα – αλλά δε θυμάμαι τώρα πώς λένε ακριβώς το Τμήμα ας το πούμε το οποίο ασχολείται, όχι στα Δικαστήρια.*

E: *Και αυτά πώς τα κάνετε; Έχετε κάποιο δικηγόρο ας πούμε;*

Γ35: *Ναι, έχουμε. Όχι δικηγόρο μόνο. Έχουμε δικηγόρους, μηχανικούς...*

E: *Οι οποίοι σας καθοδηγούν για το πώς...*

Γ35: *...έχουμε μία ομάδα επιστημονική, η οποία είναι μέσα στο σύλλογο. Είναι μέλη του συλλόγου, οι οποίοι ασχολήθηκαν πάρα πολύ! Όταν λέμε πολύ, ατέλειωτες ώρες! Πόσο είναι που ασχολούνται με αυτό το πράγμα; Κοντά 2 χρόνια!*

E: *Ναι.*

¹¹⁶ Έχει βρεθεί και σε άλλες έρευνες ότι ο παράγοντας αυτός είναι καθοριστικός για την προσέλκυση του κοινού στις συμμετοχικές διαδικασίες. Το κοινό που δεν αισθάνεται ότι η γνώμη του λαμβάνεται υπ' όψη δε συμμετέχει (Bedford, Clark & Harrison 2002), (Davies 2001), (Jenkins, Kirk & Smith 2002), (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001b).

Γ35: Έχουμε φάει πάρα πολύ χρόνο. Εκείνοι ειδικά πολύ περισσότερο, που ασχολούνται για να συντάξουν... Και δεν έγινε τίποτα φυσικά. Κατ' αρχάς αυτοί αργούνε να απαντήσουν. Πήρα το φάκελο, να το πάει από το ένα Τμήμα στο άλλο, να το μελετήσουνε, να απαντήσουνε... Έως ότου να γίνουν όλα αυτά, αυτοί προχωρούσαν, κόβανε δένδρα.

Ε: Μάλιστα.

Γ35: Δεν ξέρω κάποια στιγμή τι μπορεί να γίνει.

Ε: Δηλαδή λέτε ότι όλες αυτές οι διαδικασίες δεν είναι και τόσο αποτελεσματικές, ας πούμε...

Γ35: Ναι, έτσι είναι!

Ε: ...οι νομικές.

Γ35: Έτσι απολύτως είναι (Γυναίκα, 35~40 ετών, υπάλληλος νυκτερινού κέντρου).

6.4.2 Μη θεσμικές μορφές συμμετοχής του κοινού

Η αποτυχία των τυπικών διαδικασιών συμμετοχής του κοινού να ενσωματώσουν τις ανησυχίες του κοινού στη διαδικασία αποφάσεων και η άγνοιά του γι' αυτές τις διαδικασίες το οδηγεί σε άλλες μορφές συμμετοχής με περισσότερο **συμβολικό και δυναμικό χαρακτήρα** και όχι τυπικό. Κριτήριο για την επιλογή μεθόδου συμμετοχής είναι φυσικά η **αποτελεσματικότητά** της (βλ. παραπάνω). Παραδείγματα τέτοιων δραστηριοτήτων είναι

- κινητοποίηση μέσω τοπικών συλλόγων και τοπικών πολιτευτών,
- οργάνωση κινητοποιήσεων,
- επιστολές-αιτήσεις στο δήμο,
- συναντήσεις με το δήμαρχο¹¹⁷
- χρήση πολιτικών γνωριμιών (βουλευτές κλπ.),
- αρθρογραφία στον τοπικό τύπο,
- ενεργοποίηση των μέσων μαζικής ενημέρωσης ,
- καλλιτεχνικές εκδηλώσεις.

Γ26: Κοίτα, μπορεί να έστειλα ένα γράμμα διαμαρτυρίας στην... στο Υπουργείο που έχει σχέση με το έργο, αν νόμιζα... ή μέσω κάποιων συλλόγων γειτονιάς...

Ε: Κατάλαβα, μέσω έτσι...

Γ26: Ναι. Με κάποιους τοπικούς παράγοντες, συνήθως έτσι έχει καλύτερη απήχηση το πράγμα.

Ε: Ναι.

Γ26: Μέσα από τον τοπικό τύπο ή – ξέρω 'γώ - από ένα γράμμα σε μια εφημερίδα, κάπως έτσι... Δηλαδή αν κάτι μ' ενοχλούσε σοβαρά, έτσι; (Δασκάλα, 23~30 ετών).

Π: Ε... Εμείς είχαμε στείλει κάποιες επιστολές παλιά και στην τραμ - στις οποίες βέβαια ουδέποτε μας απάντησαν - καθαρά για το θέμα του σχολείου.

Ε: Στην τραμ...

Π: Και στο Δήμο. Και μέσω του Δήμου είχαμε κινηθεί, γιατί ταλαιπωρηθήκαμε πάρα πολύ εδώ όλη αυτή την χρονιά, απ' έξω ήταν σκαμμένο το σχολείο. (Ανδρας, 38 ετών).

¹¹⁷ Πρβλ. και (Prisma 2005 β: 6).

Η συμμετοχή των κατοίκων εκδηλώνεται σε **τοπικό επίπεδο**. Στο επίπεδο αυτό τα πρόσωπα είναι πιο οικεία, οι γνωριμίες περισσότερες. Αυτό δημιουργεί ένα πιο ευχάριστο κλίμα και βοηθάει στη δραστηριοποίησή τους. Ο δήμος λοιπόν θα έπρεπε να αναλαμβάνει την ενημέρωση και κινητοποίηση των κατοίκων. Αντίθετα στις ΜΠΕ προβλέπεται η ενημέρωση του κοινού να αναλαμβάνεται από το νομαρχιακό συμβούλιο.

A50: «...νομίζω καταλληλότερος και αποτελεσματικότερος τρόπος είναι η δημοσίευση των απόψεων στον τοπικό τύπο, εδώ ας πούμε και τα λοιπά, που υπάρχει για παράδειγμα και γίνονται δημοσιεύσεις, να παίρνει κανείς το λόγο όταν γίνονται συγκεντρώσεις αυτής της σημασίας και δεν διατυπώνουν τις σκέψεις τους, ας πούμε και τα λοιπά. Νομίζω αυτό άμεσα μπορεί να κάνει κανείς. Άλλο... τι παραπάνω να κάνει; [...] έγραψα ένα σχόλιο στην Καθημερινή ένα ωραιότατο, έτσι, άρθρο. Είχε και συναισθηματικές αποχρώσεις, πάρα πολύ καλό όμως άρθρο. Είχα δώσει μια συνέντευξη σε έναν –πως λεγόταν; Γιάννης; - Είχα δώσει μία συνέντευξη για το καρκίνωμα στο προαύλιο. Γιάννης Δημαράς, ήταν τότε στο ΣΚΑΪ ή σε κάποιο ραδιοφωνικό σταθμό, υποψήφιος νομάρχης, υποψήφιος βουλευτής, νομίζω έχει εκλεγεί κιόλας τώρα. Λοιπόν, ένας από τους ρεπόρτερ, δηλαδή καλέσαμε και μέσα που ήταν δυνατό να ακουστούμε [...] Εδώ κάναμε κινητοποίηση όταν πήγε να γίνει το καζίνο. Συμμετείχα. Και έκανα ένα ωραίο θεατρικό πάνω σ' αυτό για το καζίνο, το παίζαμε, συμμετείχαμε.» (Ανδρας, 45~55 ετών, διευθυντής σχολείου).

Εκτός από τους τοπικούς παράγοντες καταφύγιο για την εκδήλωση απόψεων, ενστάσεων και πηγές ενημέρωσης αποτελούν τα **μέσα μαζικής ενημέρωσης**. Ούτε αυτά όμως ορίζονται από τη νομοθεσία ως μέσα ενημέρωσης και συμμετοχής των κατοίκων (εκτός από τις εφημερίδες):

Γ41: «Επιπτώσεις; Κοίταξε - με αυτά που έχω δει στην τηλεόραση – γιατί προσωπική άποψη δε μπορώ να έχω, δεν ξέρω.» (Δασκάλα, 35~45 ετών).

A38: «Το τραμ θα σου αυξήσει το πρόβλημα και το άκουσα με τα ίδια μου..., δηλαδή το είδα εγώ στην τηλεόραση. Ήταν ένας υπεύθυνος του τραμ, δε θυμάμαι σε πιο κανάλι...» (Δάσκαλος, 30~40 ετών).

A45: «Εγώ πολλά ακούω μόνο από τις εφημερίδες, τις συζητήσεις αυτές που γίνονται στα τηλεοπτικά μέσα, τα ραδιόφωνα, τέτοια...» (Ανδρας, 40~50 ετών, διευθυντής σχολείου).

6.4.3 Τα εμπόδια συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό

6.4.3.1 Έλλειψη εκπαίδευσης για το σχεδιασμό και τις δυνατότητες συμμετοχής στις αποφάσεις

Όπως έγινε φανερό από την έρευνα ελάχιστοι πολίτες (μία ελίτ μηχανικών και δικηγόρων που ασχολείται με την παραγωγή των δημοσίων έργων και μία μειοψηφία πολιτών που ασχολούνται με τα θέματα αυτά μέσω τοπικών συλλόγων) γνωρίζουν το θεσμικό πλαίσιο σχεδιασμού του χώρου και το πώς μπορούν να συμμετέχουν στις

αποφάσεις. Σε πρόσφατη ποιοτική και ποσοτική έρευνα στο δήμο της Αγίας Βαρβάρας (Prisma 2005β: 3) κανείς από τους συμμετέχοντες δεν ήξερε τι είναι το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, που έχει εγκριθεί από το 1989! Το πρόβλημα αυτό δεν είναι μόνο του επιπέδου εκπαίδευσης των Ελλήνων, αλλά και στις δυτικές χώρες το κοινό παραπονείται ότι το σύστημα σχεδιασμού και τα επίσημα πολεοδομικά κείμενα είναι ακατανόητα¹¹⁸.

6.4.3.2 Ελλιπής ενημέρωση για τους σχεδιασμούς

Η υιοθέτηση από δήμο της Σκωτίας (North Ayrshire) προσωπικών ειδοποιητηρίων για την ενεργοποίηση του κοινού κατά τη σύνταξη ενός νέου πολεοδομικού σχεδίου της περιοχής και η ανταπόκριση του κόσμου αποκάλυψε ότι η συμβατική προσέγγιση της δημοσίευσης στον τοπικό τύπο αφήνει πολλούς απληροφόρητους (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 41, 44). Σε έρευνα στην περιοχή της Αγίας Βαρβάρας οι δημότες δήλωσαν ότι πάντα μαθαίνουν για το σχεδιασμό των έργων στο στάδιο της υλοποίησης (Prisma 2005 β: 7). Στο Παλαιό Φάληρο αρκετοί κάτοικοι δεν γνώριζαν καν από πού θα διέλθει, ενώ τα έργα είχαν ήδη ξεκινήσει:

A32: «Πού θα περάσει, εδώ;» (Άνδρας, 30~40 ετών, οικοδόμος).

G25: «Από πού θα περάσει, ούτε ξέρω!» (Γυναίκα, 20~30 ετών, ιδιωτική υπάλληλος).

Όσοι έμαθαν για το έργο, ενημερώθηκαν αφού ολοκληρώθηκε όλη η διαδικασία σχεδιασμού (έγκριση περιβαλλοντικών όρων και οριστικής μελέτης) και αποφασίστηκε η υλοποίηση του έργου. Και αυτό, παρ' όλο που η περιοχή του Παλαιού Φαλήρου είναι περιοχή υψηλών εισοδημάτων και υψηλού μορφωτικού επιπέδου. Η μόνη δυνατότητα που είχαν τότε να αντιδράσουν στο έργο ήταν να προσφύγουν στο ΣτΕ.

Γ47: Όχι, όχι, όχι, όχι. Δε συμμετείχαμε. Αυτές ήταν αποφάσεις κυβερνητικές, οι άλλες οι αποφάσεις ήταν δημοτικές.... Από 'κεί και πέρα δε συμμετείχαμε σε κάτι τέτοιο, γιατί... είχαν παρθεί οι αποφάσεις!

Ε: Δηλαδή δεν πιστεύατε ότι θα μπορούσε να αλλάξει κάτι...

Γ47: Με τις κινητοποιήσεις;

Γ29: Ναι...

Γ47: Ε, ναι! Όταν ήταν τελειωμένα τα πράγματα, δοσμένες οι... (Προϊσταμένη δημόσιας υπηρεσίας, 40~50 ετών)

Γ29: Ήταν θέατρο! (Γυναίκα, 27~37 ετών, φυσικοθεραπεύτρια).

Η καθυστέρηση ενημέρωσης για τους σχεδιασμούς αποτέλεσε αιτία για αρκετούς κατοίκους να δεχτούν την υλοποίηση του έργου και την αλλαγή στο περιβάλλον τους μοιρολατρικά, παρ' όλο που οι ευαισθησίες για τον τόπο τους γεννούσαν αντιρρήσεις. Η έλλειψη τεχνικών γνώσεων, πληροφοριών για το έργο και την επίδραση που θα είχε για το τοπικό περιβάλλον και η έλλειψη γνώσης ως προς τις δυνατότητες συμμετοχής που έχουν για την έκφραση των απόψεων βρέθηκαν ότι είναι σημαντικοί παράγοντες αποθάρρυνσης των κατοίκων να συμμετέχουν στη διαδικασία

¹¹⁸ Βλ. (Albrechts 2002: 335), (Davies 2001: 202). (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 145), (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 3, 15, 20, 34, 48, 52, 55), (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001β: 451).

σχεδιασμού¹¹⁹. Και στη Μεγάλη Βρετανία, όπου το σύστημα σχεδιασμού μοιάζει με το δικό μας, το κοινό διαμαρτύρεται για τα ασφυκτικά χρονικά πλαίσια της συμμετοχής, που δεν αφήνουν περιθώρια ουσιαστικής ενημέρωσης (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 145).

Γ45: «Ο άνδρας μου ήθελε να πάει στη συγκέντρωση, στην Αγία Παρασκευή, και εγώ με την κόρη μου το σταματήσαμε, του λέγαμε: “Πού πάς; Είναι ένα έργο πολιτισμού, είναι...” Δε ξέραμε τότε, δε φανταζόμασταν τι συνέπειες θα έχει!» (Γυναίκα, 40~50 ετών, διευθύντρια σχολείου).

Γ35: Ανταποκρίθηκε ένα μέρος του κόσμου. Ο περισσότερος κόσμος ήταν αδιάφορος. Άλλος το ήθελε, γιατί το θεωρούσε σαν κάτι ωραίο. Οι μακέτες που μας μοιράσανε... Τα φυλλάδια που μοίρασε – η Τραμ νομίζω τα μοίρασε – είχανε παρουσιάσει ωραιολογισμένο το έργο, το γκαζόν δηλαδή φαινότανε. Οι κολώνες ας πούμε αυτές πάνω ήτανε...

Ε: Δεν φαινόταν...

Γ35: Όχι, δεν υπήρχανε! Και...

Ε: Τα 'χα δει εγώ αυτά.

Γ35: Τα 'χατε δει. Και θεωρούσαν ότι είναι κάτι πολύ ωραίο. Εμείς επειδή είχαμε ασχοληθεί, όχι προσωπικά εγώ, γιατί οι άλλοι ασχολιόντουσαν και κάτι μαθαίναμε κι εμείς και τα λέγαμε στον κόσμο. Γιατί ξέραμε ότι δεν είναι έτσι τα πράγματα: Ότι θα έχει αυτά τα προβλήματα, ότι θα κόψει πεζοδρόμιο. Μας λέγαν' όχι. Ότι θα κόψει δένδρα. Μας λέγαν' όχι.

Ε: Ναι.

Γ35: Μας είπαν ότι δεν κόβεται ούτε ένα δένδρο.

Ε: Ενώ...

Γ35: Ενώ κόπηκαν όχι ένα, χιλιάδες δένδρα... “Ούτε ένα”, έτσι;
(Γυναίκα, 35~40 ετών, υπάλληλος νυκτερινού κέντρου)

Οι κάτοικοι όχι μόνο δεν ήταν πληροφορημένοι, αλλά αρκετοί δήλωσαν ότι είχαν παραπλανηθεί από “διαφημιστικά” φυλλάδια.

Γ49: «Η Τραμ Α.Ε. μας εξαπάτησε. Αν δείτε τις μακέτες δείχνουν πράσινο, δένδρα, πουλάκια... Αν ξέραμε ότι θα δημιουργηθεί βιομηχανικό τοπίο μπροστά στα σπίτια μας οι αντιδράσεις θα ήταν πολύ μεγαλύτερες» (Γυναίκα, 45~55 ετών, μέλος ΔΕΠ ΑΕΙ).

«Χρησιμοποιήθηκε η πλαστή εικονική πραγματικότητα για να παραπλανηθεί η Δημοτική μας Αρχή και να εξασφαλισθεί η συναίνεση ή έστω η σιωπηλή ανοχή της. Επομένως αυτή τη στιγμή δεν έχουμε στη διάθεσή μας τα απαραίτητα στοιχεία, ώστε να μορφώσουμε τεκμηριωμένη άποψη» (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002γ).

Α40: «Δε μας λέγανε τι συνέβαινε! Μας δώσανε ένα φυλλάδιο... άμα δεις το φυλλάδιο θα δεις ένα τραμ να περνάει χωρίς καλώδιο, χωρίς τίποτα, το ιδανικό... Αυτό είναι παραπλάνηση!» (Ανδρας, 40~45 ετών, μηχανικός).

¹¹⁹ «Η εξεπτεροκρατία, ως ολιγαρχία της γνώσης, αλλά και η μυστική διπλωματία των τετελεσμένων γεγονότων μοιάζουν ειδικά σήμερα να είναι το μεγαλύτερο ουσιαστικό εμπόδιο της διαβουλευτικής πολιτικής» (Παρούσης 2005: 95). Πρβλ. (Simmons & Birchall 2005: 262).

6.4.3.3 Η αίσθηση ότι τα χρήματα που ξοδεύονται στα έργα αυτά δεν είναι δικά τους

Ορισμένοι κάτοικοι δεν είχαν καταλάβει ότι τα χρήματα που ξοδεύονται στο έργο είναι χρήματα που έχουν προέλθει από τη φορολογία τους, είναι δηλαδή δικά τους χρήματα. Είναι χαρακτηριστικές οι απαντήσεις τους στην ερώτηση αν θεωρούν ότι θα έπρεπε να πληρώνουν το έργο του τραμ:

Ε: Μάλιστα. Εσείς τώρα με το έργο αυτό θα ήσασταν διατεθειμένος, ας πούμε, να δώσετε λεφτά, δηλαδή λέει κάποιος χρειάζεται να κάνουμε αυτό το έργο, το έχει η ανάγκη η Αθήνα, ας πούμε, χρειάζονται λεφτά για το τραμ. Εσείς θα ήσασταν διατεθειμένος να δώσετε λεφτά, ας πούμε γι' αυτό το έργο;

A50: Ένα μέτρο και εδώ, ένα μέτρο, τα πράγματα έτσι; Να κοιτάζουμε τις ανάγκες, να ιεραρχούμε τις ανάγκες, ας πούμε. Να δούμε ποιες είναι οι ανάγκες, ας πούμε. Θέλει μια εγκράτεια εδώ πέρα, όχι έργα για τα έργα, όχι έργα, ας πούμε έτσι, για άλλες σκοπιμότητες, ας πούμε. Γιατί σκοπιμότητες, αναφερόμουν προηγουμένως στην εκμετάλλευση που γίνεται, υπάρχει η σκοπιμότητα η άλλη να γίνεται ένα έργο με καιροσκοπικό καθαρά χαρακτήρα, ας πούμε, έτσι; Και αυτό δεν είναι έντιμο να γίνεται. Λοιπόν, να γίνεται ένα έργο που σημαδεύουμε καλά τις ανάγκες που υπάρχουν στην πόλη, στους δήμους και μετά και τις πραγματικές αυτές ανάγκες... Και τότε θα αξίζει κανείς να πληρώνει. Να πληρώνει ένα έργο το δημόσιο, μα για να κερδίζει ένας εργολάβος, δε νομίζω ότι... (Άνδρας, 45~55 ετών, διευθυντής σχολείου).

Ε: Εσείς για τέτοια έργα, έτσι, που θεωρείτε ότι είναι προς το καλό σας, θα ήσασταν διατεθειμένη να δώσετε και παραπάνω χρήματα μέσω του φόρου και αυτά, δηλαδή να διαθέσετε...

Γ30: Ναι, κοίταξε. Είμαστε λίγο καχύποπτοι πάντα. Αυτή τη στιγμή δε θα μπορούσε, δεν έχω εμπιστοσύνη να το κάνω, αλλά ίσως αν μετά από λίγα χρόνια που θα γίνουν κάποια έργα και δούμε ότι πράγματι γίνονται...

Ε: Προς όφελος των...

Γ30: ... με σωστές προδιαγραφές φαντάζομαι ότι θα αλλάξει και η στάση του πολίτη... (Δασκάλα, 25~35 ετών).

Όσοι (λίγοι) είχαν συνειδητοποιήσει ότι και εκείνοι συμμετέχουν οικονομικά έμμεσα στην κατασκευή του έργου αυτού ήταν οργισμένοι για το γεγονός ότι δεν έχουν καμία εξουσία επηρεασμού των κρατικών αποφάσεων:

A73: «Το τραμ ήταν το μόνο μεγάλο έργο που δεν προέκυψε από κάποια κοινωνική ανάγκη. [...] Λέμε ότι είμαστε ελεύθεροι, αλλά δεν έχουμε καν την ελευθερία να ελέγξουμε που ξοδεύονται τα κρατικά χρήματα, αυτά που ανήκουν σε όλους. Εγώ αυτή τη στιγμή νιώθω ανελεύθερος [...] Είναι απαράδεκτο το κράτος να μην ενημερώνει αυτούς που πληρώνουν τα έργα... Οι Δημόσιοι φορείς πρέπει να λογοδοτούν» (Άνδρας, 65~75 ετών, μηχανικός).

Γ33: «Γιατί πιστεύω ότι εμείς χειροκροτάμε, έχουμε χρόνια τώρα που χειροκροτάμε τ' αυτονόητα. Δηλαδή θα έπρεπε η πολιτεία να σκεφτεί κι εμάς. Ήδη να μας έχει κάνει πράγματα για τα οποία χρόνια εμείς πληρώνουμε. Και δεν έχουμε δει τίποτα. [...] αυτοί

θα 'πρεπε να απολογηθούν σε μας, προς εμάς: Τι είναι αυτά που κάνανε; Τι προσέφεραν τέλος πάντων;» (Δασκάλα, 30~40 ετών).

6.4.3.4 Η αντίληψη ότι δεν πρέπει να συμμετέχει το κοινό στις αποφάσεις, γιατί αυτό δημιουργεί περισσότερα προβλήματα παρά κέρδη

Οι υπεύθυνοι των σχεδιασμών συχνά βρίσκουν το κοινό υπερβολικά **συντηρητικό και αντιδραστικό** στις νέες προτάσεις για έργα (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 14). Σε έρευνα στη Βρετανία τοπικός αξιωματούχος δήλωσε:

«Η πλειονότητα των ανθρώπων δεν θέλει να βλέπει αλλαγές, επομένως, ενώ πρέπει να ενημερώνονται για τις προτάσεις, η διαβούλευση θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα από αυτά που θα λύσει» (Bickerstaff & Walker 2001: 446).

Και στο Παλαιό Φάληρο εκφράστηκαν παρόμοια σχόλια:

A32: «Ναι πει ο κόσμος; Δέκα άτομα που θέλουνε όχι, τι; Εκατομμύριο που θέλουνε ναι; [...] Στο σπίτι είμαστε και ένας είναι από δω, Νέα Δημοκρατία, ο άλλος... Δε θα βρεις τώρα, χίλια άτομα είμαστε...» (Ανδρας, 30~40 ετών, οικοδόμος).

Γ25: «Δε με ενδιαφέρει καθόλου να συμμετέχω. [...] Ο κόσμος απλά ξεβολεύεται γι' αυτό αντιδράει. [...] Η συμμετοχή δε θα βοηθήσει, ο καθένας θα λέει το κοντό του και το μακρύ του. Άσε που τα κόμματα δε θα αφήσουν να περάσει τίποτε. Εδώ δε τα βρίσκει ένα ζευγάρι, θα συμφωνήσουν όλοι οι πολίτες σε κάτι;» (Γυναίκα, 20~30 ετών, ιδιωτική υπάλληλος).

Δύσκολα μπορούν οι συμμετέχοντες σε μία επικοινωνιακή διαδικασία σχεδιασμού να φθάσουν στη συναίνεση (Pløger 2001: 233), η οποία απαιτεί υψηλό βαθμό πειθαρχίας (TRANSPLUS 2002: 32). Στο Παλαιό Φάληρο απλοί πολίτες κατέθεσαν την ίδια οπτική. Κατά την άποψή τους συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις θα σημαίνει καθυστέρηση των έργων χωρίς πρακτικό αποτέλεσμα:

Γ30: «Το να συμμετέχει κανείς, δηλαδή να παίρνει ο πολίτης την απόφαση για το αν θα γίνει ή όχι. Αυτό είναι δύσκολο! Πολύ δύσκολο! Το να ενημερωθούν για το πώς γίνεται, αυτό δεν είναι λάθος! Φανταστείτε για το κάθε τι που θα αποφασίζεται να πρέπει όλοι... είναι μάλλον δυσλειτουργικό, δεν είναι εύκολο» (Δασκάλα, 25~35 ετών).

A32: Γιατί από 'κει και πέρα ο κάθε ένας έλεγε τη δική του ιδέα [...] Ο ένας έλεγε, γιατί να περάσει από 'δω, να περάσει πιο πίσω! Ο άλλος έλεγε: "Γιατί να περάσει μπροστά στο σπίτι μου, να περάσει πιο κάτω!" Ενώ κάνεις τη μελέτη εσύ σαν δημαρχία και βλέπεις πού μπορεί να περάσει το τραμ.

E: Εσείς πιστεύετε ότι σε τέτοια έργα μπορεί, ας πούμε, να συμμετέχει ο κόσμος; Άμεσα, όπως...

A32: Να σου πω κάτι: Αν θα πας από πόρτα σε πόρτα, ναι! Αν κάνεις συγκεντρώσεις, πώς θα γίνει αυτό το πράγμα, στη συγκέντρωση; Γιατί - ξέρεις - εμείς οι Έλληνες έχουμε και αυτή τη χάβρα Ιουδαίων που λέει, δε μπορούμε να συνεννοηθούμε άμα είναι πολλοί! Γιατί ο ένας λέει το δικό του, ο άλλος λέει το δικό του, ο άλλος τσακώνεται γι' αυτό είτε με τον άλλονα και δεν υπάρχει περίπτωση να βγάλεις άκρη, και δε θα κάνεις και τη δουλειά σου!

E: Ενώ όταν πας σε κάθε έναν ξεχωριστά...

A32: Άμα πας από πόρτα σε πόρτα, από σπίτι σε σπίτι ξεχωριστά θα κάνεις...

E: Το θεωρείται χρήσιμο αυτό, δηλαδή πιστεύετε ότι...

A32: Όχι τόσο πολύ... Όχι τόσο πολύ, αλλά ναι, εντάξει... Κάπου θα βγάλεις ένα μέσο όρο ή θ' απελπιστείς και θα πεις: "Δε το λαμβάνω υπ' όψη μου καθόλου, δεν ξέρουνε τι λένε!"

E: (Γέλια) Κατάλαβα...

A32: Δεν ξέρουν μάλλον τι ζητάνε... (Άνδρας, 30~40 ετών, υπάλληλος καθαριότητας).

6.4.3.5 Η αντίληψη ότι δεν πρέπει να συμμετέχει το κοινό στις αποφάσεις, γιατί μόνο το κράτος εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον

Στις χώρες της ανατολικής Ευρώπης, που έχουν παράδοση κεντρικού σχεδιασμού έχει παρατηρηθεί ότι το κοινό δε συμμετέχει, ακόμα και αν του δίνεται η ευκαιρία εξαιτίας της **έλλειψης μιας κουλτούρας συμμετοχής** (Palerm 2000: 589). Στις συνεντεύξεις φανερώθηκε ότι και στην Ελλάδα, που έχει και εκείνη μία παράδοση κεντρικού σχεδιασμού, υπάρχουν κάτοικοι που πιστεύουν ότι **το κοινό δεν πρέπει να συμμετέχει στις δημόσιες αποφάσεις**. Η παραπάνω αντίληψη συμφωνεί με την άποψη του Jacobin για το ρόλο του κράτους ως του άμεσου εκπροσώπου του λαού, ο οποίος δεν λογοδοτεί σε καμία άλλη αρχή ή σε κανένα ενδιαφερόμενο, είτε οργανωμένο, είτε μεμονωμένο (Schmidt 2002: 154). Σύμφωνα με την οπτική των κατοίκων αυτών συμμετοχή του κοινού θα σημάνει την **επιβολή ιδιωτικών συμφερόντων στο δημόσιο**. Αυτό ενισχύεται από το γεγονός ότι συχνά το κοινό στην Ελλάδα αντιδρά και προσπαθεί να συμμετάσχει στους σχεδιασμούς με κριτήριο το βραχυπρόθεσμο προσωπικό συμφέρον (βλ. Κεφάλαιο 4)¹²⁰. Άλλωστε αποτελεί ουσιαστικό πρόβλημα το γεγονός ότι στα συγκοινωνιακά έργα κάποιοι ωφελούνται, ενώ κάποιοι άλλοι επιβαρύνονται τις επιπτώσεις των σχεδιασμών. Στο εξωτερικό το φαινόμενο της υπεράσπισης ιδιωτικών συμφερόντων στις συμμετοχικές διαδικασίες ονομάζεται Nimbyism (από το Not In My Back Yard – όχι στη δική μου αυλή) (Healey 1998: 1538).

A64: Βγαίνουν και παίρνουν 5 άτομα, όλα ανάποδα τα μιλάνε! Όλοι θέλουν να περάσει από το σπίτι τους μπροστά! Κάτσε, ρε γαμώτη μου!

E: Δηλαδή εσείς πιστεύετε ότι άμα ρωτάνε και τον κόσμο θα δημιουργηθούν προβλήματα;

A64: Βεβαίως θα δημιουργηθούν! Ο ένας άμα δεν είναι δικό του, θα λέει: "Α! Θα είναι από μένα μακριά!" Θέλουν όλοι από το σπίτι τους μπροστά να περνάει, αυτό θέλουν... (Άνδρας, 60~70 ετών, συνταξιούχος).

A32: «Αυτοί που λένε δεν θέλουμε, είναι επειδή θα περάσει στο σπίτι, γι' αυτό λέει...» (Άνδρας, 30~40 ετών, οικοδόμος).

A30: «Άσε τον κόσμο, δύο άτομα που είχε σπίτι από κει, δεν ξέρω και τα γκρεμίζανε και δε θέλουνε. Τι θέλουν όλοι;» (Άνδρας, 25~35 ετών, οικοδόμος).

Η άποψη μεγαλύτερων σε ηλικία ατόμων ότι δεν πρέπει να συμμετέχει το κοινό στις αποφάσεις στηρίζεται στο ιστορικό παράδειγμα της πολεοδομικής ανάπτυξης της Αθήνας (βλ. Κεφάλαιο 4). Η Αθήνα έχει σήμερα στενούς δρόμους, διότι το κράτος

¹²⁰ Πρβλ. (Prisma 2005α, σελ. 29).

συμβιβάστηκε με τους οικοπεδούχους που αντιδρούσαν στην απαλλοτρίωση των ιδιοκτησιών τους:

Ε: Λέω ότι, έστω οι μηχανικοί του έργου – πριν το σχεδιάσουν, πριν το φτιάξουν’ από πού θα περάσει και αυτά - να πάρουν την άποψη του κόσμου: Να ρωτήσουν δηλαδή τον κόσμο από πού θέλει, τι ανάγκες έχει, θεωρεί και αυτά...

A71: Σώθηκες, σώθηκες, σώθηκες... Τώρα σώθηκες!

A75: Κανέναν’! (Γέλια) (Άνδρας, 73 ετών).

A71: Και ο Αφίμ Χόρτας αυτό έκανε. Πού θα στήσει το σπίτι του, πού θα βάλει την πόρτα... Ρώτησε και στο τέλος έκανε ένα κάρο. Ε. λοιπόν! Για να είναι από παντού: άλλος έλεγε εκεί, άλλος έλεγε εκεί. Απάνω σ’ ένα κάρο το ‘φτιαξε το...

A75: Και το γύρναγε...

A71: ...και το γύρναγε όπου ήθελε ο καθένας...

Ε: Δηλαδή λέτε καλύτερα τα έργα να σχεδιάζουν...

A71: Άλλος θα έλεγε να περάσει από ‘κει, άλλος θα έλεγε να μη περάσει από ‘κει...

Ε: Δηλαδή λέτε – ας πούμε – καλύτερα να σχεδιάζουν οι μηχανικοί χωρίς να ρωτούν...

A71: Βέβαια, βέβαια, βέβαια...

Ι: ...ανεξαρτήτως ποιος έχει παράπονο και ποιος όχι! (Άνδρας, 74 ετών).

A71: ...αυτό θα γίνει πάντα! Εδώ όταν χτίστηκε η Αθήνα... χτιζόταν η Αθήνα, σκοτωθήκαν’ οι δικηγόροι για το τι... Αντιδρούσαν συνεχώς: “Και όχι! Να μη γίνει ο δρόμος, ο εμπορικός δρόμος εδώ! Να γίνει εκεί! Γιατί είχαν οικόπεδα αυτοί εκεί πέρα και δε θέλανε να χάσουνε, να απαλλοτριωθούν... Γι’ αυτό έγινε η καρικατούρα αυτή που έχει γίνει τώρα! Ενώ αν είχαν γίνει όπως τα σχεδιάσαν’, αν δεν είχαν ακούσει κανένα και κάναν’ την Αθήνα όπως έπρεπε, η οδός Σταδίου θα σταμάταγε στην πόρτα του Σταδίου!

Ε: Του Σταδίου; Α, του...

A71: Του Σταδίου μας!

Ε: ...του Παναθηναϊκού...

A71: Του Παναθηναϊκού Σταδίου! Η Σταδίου, από την Ομόνοια θα έπιανε και θα έφθανε στην πόρτα του σταδίου. Και οι δρόμοι θα ήταν τεράστιοι στην Αττική όλοι, η Ερμού.

[...]

A71: Καλά κάναν’ που δεν άκουσαν’ και κανέναν και που κάναν’ αυτό που θέλαν’! Έτσι έπρεπε να γίνει και έτσι έγινε! (Άνδρας, 65~75 ετών, συνταξιούχος).

A68: «Όταν σχεδιαζόταν η Σταδίου, η Σταδίου ήτανε ρέμα – ή... ναι! – ήτανε ρέμα... ε... Είχαμε δύο τρομερούς πολεοδόμους, αναγνωρισμένους σ’ όλη την Ευρώπη και... και ήρθαν’ οι άνθρωποι και χαράζαν’ τη Σταδίου 100 μέτρα πλάτος! Πόσα χαλάσματα είχε εκείνη την εποχή, πώς ήταν εκείνη την εποχή αυτό το έργο... Με δένδρα στη μέση, δένδρα κάτω, έτσι; Λοιπόν, ξέρεις ότι έπεσε η τότε κυβέρνηση – και τώρα μιλάμε προεκλογικώς έτσι; - η τότε κυβέρνηση γιατί θα πεθαίναν’ από ηλίαση οι Αθηναίοι!» (Άνδρας, 65~75 ετών, διαχειριστής κυλικείου).

Τα ιστορικά γεγονότα (των αρχών του 19^{ου} αιώνα) μεταφέρονται με αρκετή δόση αλήθειας και κάποιες υπερβολές. Πράγματι η Σταδίου ήταν ρέμα, δεν προβλεπόταν

όμως να έχει 100 μέτρα πλάτος. Στα σχέδια των Κλεάνθη-Schaubert του 1832 η οδός Σταδίου ενώνει τα ανάκτορα (περιοχή Ομόνοιας) με το Στάδιο και έχει αρκετά μεγάλο πλάτος ώστε να εξασφαλίζεται θέα από τα ανάκτορα στο Στάδιο. Πράγματι οι Αθηναίοι αντέδρασαν στην υλοποίηση του σχεδίου αυτού και το σχέδιο τροποποιήθηκε από το von Klenze το 1834. Προκειμένου να κάνει το σχέδιο πιο αποδεκτό μείωσε το πλάτος της Σταδίου και κατήργησε την ευθυγραμμία στο ύψος της σημερινής πλατείας Συντάγματος, περίπου όπως σήμερα, με αποτέλεσμα να μην επικοινωνεί πλέον με το Στάδιο. Ο von Klenze δεν ήταν φίλος των μεγάλων αξόνων που οδηγούσαν προς την ύπαιθρο, διότι τους θεωρούσε λιγότερο ασφαλείς. Είχε το πρότυπο των κλειστών μεσαιωνικών πόλεων της δύσης. Η οδός διατήρησε πάντως το όνομά της. Ο Μπίρης (1966:35-39) αναφέρει ότι με τις αλλαγές που πρότεινε ο von Klenze ευνοήθηκαν αρκετές επώνυμες ιδιοκτησίες. Άρα λοιπόν τα λόγια των κατοίκων του Παλαιού Φαλήρου έχουν βάση, χωρίς να είναι απολύτως ακριβή. Θεωρούν με βάση το ιστορικό παράδειγμα ότι η συμμετοχή δε θα έχει άλλο σκοπό από αυτό της ικανοποίησης προσωπικών συμφερόντων:

A66: Όποιο και να 'ναι αυτό! Έκανε τόσα καλά, ένα κακό έκανε αμέσως... Τα ίδια γίναν' και στο τραμ... Αυτοί που γκρινιάζουν, είναι αυτοί που χάνουν το πάρκινγκ τους, ναι. Το λεωφορείο το φρακάρανε και δεν τους ένοιαζε... Τώρα δε μπορούν να παρκάρουν πάνω στις γραμμές του τραμ!

A71: Βέβαια, βέβαια! Το τραμ το είχαμε και παλιά και το κόψαμε... Πάντα το προσωπικό συμφέρον! Πάντα μπροστά! Το γενικό σύνολο, το γενικό καλό δεν το βλέπουμε. Το προσωπικό πάντα το συμφέρον. Χάνει το πάρκινγκ σου λέει ο άλλος, και δε θέλει το τραμ! Κοίτα πράματα! (Άνδρες, 65~75 ετών, συνταξιούχοι).

Στην παρακάτω συνέντευξη είναι φανερό η αντίληψη ότι **μέσω της συμμετοχής του κοινού θα ωφεληθούν μόνο ισχυρές κοινωνικές ομάδες, που έχουν γνώσεις και τα οικονομικά μέσα να επηρεάζουν αποφάσεις**. Δεν αισθάνονται οι κάτοικοι ότι σε μία ανοιχτή δημοκρατική διαδικασία μπορούν πραγματικά όλοι να συμμετέχουν **ισότιμα** στις αποφάσεις. Η αντίληψη αυτή έχει πραγματική βάση και έχει επαληθευτεί σε πολλές χώρες που εφαρμόζουν συμμετοχικές διαδικασίες. Οι κοινωνικές ομάδες πίεσης που στηρίζονται στην αγορά (lobbies), οι έχοντες εξουσία και οι καταρτισμένοι άνθρωποι κυριαρχούν εις βάρος πιο αδύνατων κοινωνικών ομάδων στις τελικές πολιτικές αποφάσεις¹²¹. Η ικανότητα να συμμετέχει κανείς στις αποφάσεις είναι ζήτημα γνώσεων, δηλαδή οικονομικής και πολιτικής ισχύος. Στη Βρετανία έρευνα έδειξε ότι το 56 % των δήμων θεωρούν τις απόψεις που εκφράζονται σε συμμετοχικές διαδικασίες ότι αντανακλούν ισχυρές κοινωνικές ομάδες (ODPM 2002: 6). Στο Stirling, στη Σκωτία, οι μηχανικοί του δήμου διαπίστωσαν ότι ανάλογος με την κοινωνική διαστρωμάτωση ήταν ο βαθμός συμμετοχής των κατοίκων στον πολεοδομικό σχεδιασμό (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 38). Στη Δανία σε συμμετοχικές διαδικασίες ανάπλασης γειτονιών «η συναίνεση που επιτυγχανόταν αντανακλούσε τα συμφέροντα των ισχυρών κοινωνικών ομάδων εις βάρος των αδυνάτων» (Pløger 2001: 230, 233). Όπως αναφέρει ο Amin, υπάρχει ο κίνδυνος η συμμετοχική δημοκρατία να γίνει μία δημοκρατία των ισχυρών για τους ισχυρούς (Phelps & Tewdwr-Jones 2000: 114). Η Hillier (2000: 34) διαπιστώνει: “Υπάρχει ένα διπλό πρόβλημα για τους κοινωνικά αδύναμους: πολλοί δεν

¹²¹ Βλ. (Bedford, Clark & Harrison 2002: 313), (Bickerstaff & Walker 2001), (May et al. 2001: 7, 20, 21, 55), (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 18), (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 16) και (Theys 2002: 232).

έχουν την εμπιστοσύνη, την εμπειρία ή τις διασυνδέσεις για να δράσουν υπέρ τους, ούτε υπάρχουν ομάδες πίεσης που μπορούν να μιλήσουν εκ μέρους τους. Οι αποφάσεις σχεδιασμού, που βασίζονται στο “θόρυβο” των οργανωμένων και παρόντων θα αυξήσουν τις τοπικές ανισότητες στην κατανομή των πόρων”.¹²² Τα παραπάνω επιβεβαιώθηκαν από έρευνα στην Αυστραλία. Παρόμοιος ο φόβος κατοίκου του Π. Φαλήρου:

Γ48: «Δε νομίζω ότι πρέπει να σκύβει (σσ.: το κράτος) πάνω στο κάθε προσωπικό πρόβλημα, γιατί έτσι δεν πρόκειται ποτέ να οδηγηθούμε στην εξεύρεση λύσεων στο να γίνονται κάποια έργα. Άρα λοιπόν πρέπει το κράτος να έχει τον τελευταίο λόγο σε όλα αυτά. Να τ’ ακούσει, να τα επεξεργαστεί, αλλά να μη κάνει πίσω και σε κάποια συμφέροντα, γιατί – κακά τα ψέματα – τόσα χρόνια ξέρουμε ότι ο πολύ απλός άνθρωπος δεν μπορεί να διεκδικήσει το δικίο του. [...] γι’ αυτό θέλω το κράτος να είναι πιο ισχυρό σ’ αυτές τις αποφάσεις και δεν μπορούμε τώρα να υποχωρούμε συνέχεια, επειδή ο κύριος τάδε έχει μια πολυκατοικία και διαμερίσματα ή οτιδήποτε. Ε, τι να κάνουμε τώρα, κάποια πράγματα πρέπει και αυτοί να [...] Για το κοινό καλό λοιπόν και για την πρόοδο, τα μικροσυμφέροντα πιστεύω να θυσιαστούν» (Διευθύντρια σχολείου, 45~55 ετών).

6.4.3.6 Η αντίληψη ότι οι κάτοικοι δεν είναι αρμόδιοι να προτείνουν λύσεις

Πολλοί πολίτες θεωρούν ως προϋπόθεση για συμμετοχή να τους ζητηθεί κάτι τέτοιο (Simmons & Birchall 2005: 265). Ειδικότερα σε παρόμοια έρευνα στη Βρετανία οι Lowndes, Pratchett & Stoker (2001β: 448) παρατήρησαν ότι όσοι συμμετέχουν σε θέματα τοπικής αυτοδιοίκησης είτε το κάνουν συστηματικά ως μέλη μία συλλογικότητας, είτε **προσκλήθηκαν** από τη διοίκηση ως μέλη κάποιας επιτροπής πολιτών με τυχαία επιλογή (όπως δικαστήριο πολιτών βλ. Κεφάλαιο 7). Κανένας δε συμμετείχε περιστασιακά. Οι πολίτες της δεύτερης κατηγορίας που συμμετείχαν εκτίμησαν ιδιαίτερα την πρόσκληση που τους απευθύνθηκε από το δήμο για να συμμετέχουν στη λήψη απόφασης. Το ίδιο διαπίστωσαν οι Jenkins, Kirk & Smith (2002: 53) σε κοινωνική έρευνα στη Σκωτία. Στο Παλαιό Φάληρο ως αιτία αποστασιοποίησης από τις αποφάσεις εκφράστηκε η αίσθηση αναρμοδιότητας για να συμμετέχουν στο σχεδιασμό:

A27: «Εγώ ο Ν. είμαι ανώνυμος. Δεν έχω αρμοδιότητα να στείλω κάποιον και να πω: Αα, Οου, Οου. Αυτά και αυτά και αυτά τα λάθη. Υπάρχουν όργανα, τα οποία έχουν βάρος η άποψή τους. Υπάρχει... κάποιος υπάρχει βρε παιδί μου που να μπορεί να πει. Τώρα, αν ήθελαν τη δική μου άποψη θα τους την έλεγα. Αλλά δε νομίζω ότι κάποιος θα μπορούσε να τη σεβαστεί. Εγώ, αν έκτιζα κάτι και μου έστελνες ένα χαρτί και μου έλεγες: “Ξέρεις κάτι, αυτό θα με αποκόψει από το γείτονα απέναντι”. Τι θα το έκανα; Κατάλαβες;» (Ανδρας, 27 ετών, μηχανικός).

6.4.3.7 Η αντίληψη ότι δεν έχουν τις τεχνικές γνώσεις για να προτείνουν σωστές λύσεις

Ο John Dewey (1927: 135) αναλύοντας την περιορισμένη συμμετοχή των αμερικάνων στις εκλογές ανέφερε: «Η σύγχυση που επέφερε το μέγεθος και η εμβέλεια

¹²² Πρβλ. (Albrechts 2002: 335), (Font 1998: 5), (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 27) και (TRANSPLUS 2002: 32).

των κοινωνικών δραστηριοτήτων έχει κάνει τους ανθρώπους σκεπτικούς για την αποτελεσματικότητα της πολιτικής δραστηριότητας. Ποιος είναι επαρκής για τα πράγματα αυτά; Οι άνθρωποι νιώθουν παγιδευμένοι σε δυνάμεις πολύ μεγάλες για να κατανοήσουν ή να ελέγξουν. Η σκέψη έχει φθάσει σε σημείο κάμψης και η δράση παρέλυσε. Ακόμη και ο ειδικός το βρίσκει δύσκολο να διαπιστώσει την αλληλουχία αιτίας και αποτελέσματος [...] Πόσοι ψηφοφόροι έχουν την ικανότητα να ζυγίσουν όλους τους παράγοντες που εμπλέκονται για να ληφθεί μία απόφαση; Και αν είχαν την ικανότητα κατόπιν μελέτης, πόσοι θα είχαν το χρόνο για να αφοσιωθούν;». Τα λόγια αυτά είναι σήμερα, που οι αποφάσεις είναι ακόμα πιο τεχνικές και περίπλοκες, ακόμα πιο επίκαιρα. Έρευνες στη Βρετανία έδειξαν ότι το κοινό είναι απρόθυμο να συμμετέχει σε επίπεδο στρατηγικών και είναι λιγότερο πληροφορημένο. Από την άλλη προτιμάει τη συμμετοχή σε συγκεκριμένα έργα, που αφορούν πρακτικά ζητήματα διαμόρφωσης του άμεσου περιβάλλοντός του, με επιρροή στην καθημερινότητά του¹²³. Στην πολιτική συζήτηση οι ειδικοί καταλογίζουν **έλλειψη ικανοτήτων και εκπαίδευσης** (Pløger 2001: 232). Από την άλλη το κοινό ζητάει αποκέντρωση του σχεδιασμού, δηλαδή να παίρνονται οι αποφάσεις στο τοπικό επίπεδο με τη συμμετοχή ενδιαφερομένων από την αρχή και όχι στα γραφεία της πρωτεύουσας (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 50).

Το πρόβλημα της κλίμακας είναι σημαντικό στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Οι βασικές κυκλοφοριακές αποφάσεις αφορούν το περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού, την **κλίμακα της πόλης**, που είναι διαφορετική από την **κλίμακα της γειτονιάς ή του δήμου**, η οποία είναι οικεία κλίμακα στους δημότες. Στηρίζονται στην προσπάθεια μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της κυκλοφορίας και προϋποθέτουν εξειδικευμένη γνώση, την οποία δεν κατέχουν οι πολίτες. Οι επιπτώσεις όμως αυτών των κυκλοφοριακών αποφάσεων αφορούν το τοπικό επίπεδο. Το πρόβλημα αυτό θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με την έγκαιρη συμμετοχή των κατοίκων, όταν παίρνονται οι αποφάσεις σε επίπεδο πόλης. Ωστόσο η κινητοποίηση των κατοίκων γύρω από οικουμενικά περιβαλλοντικά προβλήματα ή μακροπρόθεσμα ρυθμιστικά ή κυκλοφοριακά σχέδια αποδεικνύεται σε όλη την Ευρώπη και στις ΗΠΑ δύσκολο εγχείρημα και απαιτεί μετατροπή από το οικουμενικό επίπεδο στο τοπικό με επεξήγηση των οικουμενικών επιπτώσεων στο τοπικό περιβάλλον. Στο τοπικό επίπεδο οι προσπάθειες συμμετοχής του κοινού είναι ευκολότερες. Στη **μικροκλίμακα** όλοι γνωρίζουν πολύ καλά ποιος υπερασπίζεται τι και η **διαδικασία αποφάσεων** είναι **πιο κατανοητή και πιο διάφανη**. Αυτό δε συμβαίνει σε μεγαλύτερες κλίμακες (Albrechts 2002: 337). «Οι διαδικασίες συμμετοχής του κοινού στην πράξη δείχνουν ότι οι ενδιαφερόμενοι, που είναι ικανοί και θέλουν να εκφράσουν την άποψή τους γύρω από ζητήματα που επηρεάζουν την ποιότητα της ζωής τους, θέλουν η συζήτηση να οργανώνεται σε ένα επίπεδο και γύρω από ζητήματα που σχετίζονται με τα άμεσα ενδιαφέροντά τους [...] Όμως αυτού του είδους η συμμετοχή δεν μπορεί να επηρεάζει τους γενικούς κυκλοφοριακούς σχεδιασμούς, διότι τίγονται μόνο ζητήματα τοπικού ενδιαφέροντος» (TRANSPLUS 2002: 54). Οι Jenkins, Kirk & Smith (2001: 38, 45, 110) εξέτασαν σε πέντε μελέτες περίπτωσης σε ποιο επίπεδο διακυβέρνησης επιτεύχθηκε ευρεία συμμετοχή του κοινού. Και στις πέντε περιπτώσεις ήταν μόνο στο τοπικό επίπεδο. Στις ΗΠΑ η προσπάθεια των φορέων να προσελκύσουν το κοινό, όπως επιτάσσει η νομοθεσία, όταν αφορά μακροπρόθεσμους

¹²³ Βλ. (Bickerstaff & Walker 2001: 444), (DETR 1998a) και (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 17, 29, 30, 51) (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 125) και (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001: 447).

σχεδιασμούς, δεν είναι επιτυχημένες και ο αριθμός των συμμετεχόντων είναι μικρός (FHWA 1996: 4.18).

Παραδείγματα διαδικασιών συμμετοχή του κοινού στην πράξη αποκαλύπτουν τις δυσκολίες της κινητοποίησης ενδιαφερομένων γύρω από μακροπρόθεσμα οράματα και προγράμματα, λόγω απουσίας γνώσεων. Και στο Παλαιό Φάληρο και σε άλλη ελληνική έρευνα (Prisma 2005α: 29) οι μηχανικοί διαπίστωσαν ότι το κοινό δεν μπορεί να κατανοήσει τους σχεδιασμούς, αφού δεν έχει επαρκείς γνώσεις για το χώρο:

A70: «Ο ρόλος του αρχιτέκτονα είναι να πει στους ιδιοκτήτες, όταν αυτοί του λένε ότι θέλουν το σαλόνι δύο επί τέσσερα και το υπνοδωμάτιο τέσσερα επί οκτώ, ότι το υπνοδωμάτιο πρέπει να είναι δύο επί τέσσερα και το σαλόνι τέσσερα επί οκτώ. Ο αρχιτέκτονας στοχεύει στην αλλαγή του τρόπου ζωής του πελάτη του, γιατί έχει τις γνώσεις για τη δημιουργία μιας άλλης ποιότητας ζωής.» (Ανδρας, 65~75 ετών, μηχανικός).

Γ36: «Θεωρητικά είναι ένα δημοκρατικό μέτρο, θετικό. Από 'κεί και πέρα από την εμπειρία και την επαγγελματική και τη όποια ενασχόληση με τα κοινά, σε μικρή κλίμακα, δεν ξέρω κατά πόσο φορείς όχι εξειδικευμένοι μπορούν να εκφέρουν γνώμη επί παντός θέματος... Όσο και να ενημερωθεί κάποιος, μπορεί και πρέπει να επηρεάσει κάτι το οποίο θα στηριχτεί στη μελέτη κάποιων ειδικών;... Να ληφθούν υπ' όψη κάποιες οργανώσεις ειδικών, εντάξει, σαφώς! Γιατί πιστεύω στην Ελλάδα και μ' όλα αυτά τα Ολυμπιακά Έργα οι οικολογικές οργανώσεις δεν ακούστηκαν ποτέ! Θα μπορούσαν πιθανώς να έχουν βοηθήσει και να έχουμε αποφύγει κάποιες καταστροφές, που σαφώς έγιναν! Από κει και πέρα τώρα... να πει τη γνώμη της η Ένωση Κατοίκων Αγίας Βαρβάρας δε νομίζω ότι θα...» (Γυναίκα, 30~40 ετών, δικηγόρος).

Την άποψη ότι μόνο όσοι γνωρίζουν θα έπρεπε να ασχολούνται με το σχεδιασμό του χώρου δεν την έχουν μόνο οι ειδικοί, αλλά και το κοινό:

E: Οι μηχανικοί πριν κάνουν τέτοια έργα πιστεύετε ότι πρέπει να ρωτάνε τον κόσμο;

A67: Α, πα, πα! Ποτέ! Αλίμονο! Κοίταζε να δεις: Άμα ρωτάνε πάντα τον κόσμο δεν πρόκειται ποτέ να βρεθεί μια λύση. Γιατί ο καθένας θα λείει τη κουταμάρα του, να πούμε, και καταλαβαίνεις ότι τα αποτελέσματα δεν... Εδώ πρέπει να παίρνονται πρωτοβουλίες. Βέβαια κοιτάνε περισσότερα υπέρ, παρά... και λιγότερα κατά.

E: Δηλαδή η δική σας γνώμη είναι να παίρνονται ορισμένες πρωτοβουλίες και να το περνάνε το έργο. Χωρίς να ρωτάνε.

A67: Βέβαια! Βέβαια! Ο κόσμος δεν χρειάζεται. Ο λαός δεν ξέρει, δε μπορεί να κατέχει! [...] Του λέω: "Κύριε Υπουργέ, αυτό κι αυτό!" "Ναι, κύριε πρόεδρε, πάρε τ' αυτά. Αυτά είναι τα αυτά που έχουμε και βγάλε άκρη. Κι αν μπορείς να βγάλεις πρόβλημα... άκρη απ' αυτά, έλα να μας τα λύσεις!" Έβλεπα λοιπόν ότι δε βγαίνουν τα κουκιά, που έλεγε και ο Χαρίλαος.

E: Δηλαδή ότι...

A67: Δηλαδή ότι αυτά που είχαμε απαίτηση εμείς δεν ήτανε λογικά!

E: Α, μάλιστα.

A67: Δε μπορούσε να τα εξυπηρετήσει η υπηρεσία αυτά, να τα ικανοποιήσει. Και κατάλαβα ότι κακώς κάθομαι και αγωνίζομαι και υποβάλλαμε

παραίτηση! Θέλω να πω το εξής: ότι όταν δεν είσαι μέσα στα πράγματα, δε μπορείς να εκφέρεις γνώμη! (Άνδρας, 65~75 ετών, συνταξιούχος).

Η υποψία του κοινού, ότι μπορεί κατά τη διάρκεια της συμμετοχής του να αμφισβητηθεί η κατάρτισή του, δρα ανασταλτικά στη συμμετοχή του. Αποδέχεται ότι δεν έχει να προσφέρει τίποτα σε μία συζήτηση αξιών και πολιτικής. Έτσι και αν ακόμα οι κάτοικοι ήξεραν τις διαδικασίες συμμετοχής και τους ενδιαφέρον, **αισθάνονται ότι δεν έχουν επάρκεια**. Αυτός ο παράγοντας αποθάρρυνσης της συμμετοχής έχει βρεθεί και σε άλλες έρευνες¹²⁴, ενώ έχει διαπιστωθεί ότι η επάρκεια του ατόμου, δηλαδή η εκπαίδευση και η εμπειρία του παίζει σημαντικό ρόλο, ώστε κάποιος να κινητοποιηθεί να συμμετάσχει και να διατηρήσει ένα υψηλό επίπεδο συμμετοχής (Simmons & Birchall 2005: 272).

A51: *«Πώς να συμμετέχω, πρέπει να είμαι ειδικός για να μιλήσω. Θα είχαν δίκιο οι μηχανικοί του τραμ να μου πουν ότι αυτοί έχουν σπουδάσει» (Άνδρας, 45~55 ετών, γραφίστας).*

A65: *Από 'κεί και πέρα αυτούς που θα πάρουν, πού θα τον καταλάβω εγώ να του πω κάτι; Αλλά αν είναι τεχνικός ο άλλος και κάτσει στο τραπέζι θα πει κάτι καλό. Μπορεί να μη το σκεφτεί κάποιος κάτι που είναι στο πρόγραμμα. Θα πει και ο άλλος θα ακούγεται πιο ωραίο!*

E: *Δηλαδή εσείς προσωπικά, ας πούμε, θα θέλατε να συμμετέχετε σε τέτοιες αποφάσεις, δηλαδή να λέτε τη γνώμη σας...*

A65: *Τη γνώμη μου επί τεχνικής πλευράς δε μπορώ να την πω, γιατί δεν είμαι τεχνίτης.*

A63: *Δε μπορώ να πω κάτι στον αέρα και να με κοροϊδεύει ο άλλος...*

[...]

A65: *Ο μηχανικός, όταν πάρει μια δουλειά, εμείς ότι και να τον πούμε, θα την κάνει όπως θέλει. Θα πει... Πώς πας σ' ένα γιατρό και λες έτσι και λέει αυτός μια λέξη επιστημονική που δεν την ξέρεις... Άμα γεννήσει, θα γεννήσει. Αυτός το πήρε τώρα θα το κάνει, όπως θέλει εκείνος, δεν υπάρχει περίπτωση...*

A63: *Όχι, πρέπει να έχεις γνώσεις για να πεις κάτι. Όταν δεν έχεις γνώσεις και δεν ξέρεις τι να πεις;*

[...]

A63: *Θέλουν να με ρωτήσουν για τη δουλειά μου, να πω χίλια δυο πράγματα! Όταν μου πει ένας – γιατρικά ας πούμε – τι ξέρω 'γώ; E, λοιπόν: Και 'κεί τα ίδια θα 'ναι! Υπάρχουν όμως άνθρωποι – από 'μας δηλαδή τους πολίτες, οι οποίοι έχουν τις γνώσεις αυτές....*

A65: *Θα μαζευτεί λοιπόν μια επιτροπή από τεχνικούς, τεχνικοί άνθρωποι, που ξέρουν την τέχνη, τη δουλειά! Εργολάβοι, μηχανικοί... Εγώ να πω, τι να πω;*

E: *Ναι. Καταλαβαίνω τι λέτε!*

A65: *Να πω μια κουβέντα. Αν είμαι άστοχος, θα με κοροϊδεύουν! Θα μου πει ο άλλος: "Είμαι 40 χρόνια στη δουλειά, θα μου πεις εσύ;" (Άνδρες, 60~70 ετών, συνταξιούχοι)*

¹²⁴Βλ. (Albrechts 2002: 335), (Davies 2001: 207), (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 16, 20, 48, 52), (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001β: 453) και (Prisma 2005 β: 4).

Η δημόσια έκφραση άποψης σε θέματα μηχανικών φοβίζει τους ανθρώπους που δεν έχουν σπουδάσει κάτι σχετικό, διότι αισθάνονται ότι **μειονεκτούν** σε γνώσεις σε σχέση με τους αρμόδιους. Ο ενδοιασμός αυτός οφείλεται στο ότι πολλές φορές στο παρελθόν έχει επισημανθεί στους ανθρώπους αυτούς ότι δεν δικαιούνται να μιλούν για πράγματα που δε γνωρίζουν:

A72: «Κάποτε θυμάμαι θέλανε να φέρουνε, τώρα δε τα φέρνουνε, αυτά τα μεγάλα, φουσαρμόνικες τα λέγανε. Εγώ τ' απέρριψα. Μου λέει: “Τι γνώσεις έχεις εσύ;” “Τι γνώσεις”, του λέω, “το λεγόμενο τότε...”. “Και εσύ θα μας πεις!” Και του είπα ότι δεν γίνεται να φέρουμε αυτά τα τρόλεϊ, γιατί έπρεπε να εκπαιδεύσουμε οδηγούς, ήταν πέμπτης κατηγορίας, θέλαμε καινούριες γραμμές, θέλαμε πολλά πράγματα. Και δεν έβλεπα το λόγο. Ε, στην αρχή πήγανε εκεί πέρα το είδανε κάποια πράγματα, σου λέει. Στην αρχή του κακοφάνηκε, γιατί αυτός ήθελε να είχα κανένα πτυχίο, εγώ δεν είχα πτυχίο τότε. [...] Δεν είναι ωραίο. “Εσύ τις γνώσεις που έχετε εδώ πέρα, ποιοι είναι οι γνώσεις που έχετε;” Λέω: “Τι γνώσεις να έχω; Έχω την πείρα, είμαι υποδιευθυντής. Λέει: “Και εσείς θα μας πείτε”, λέει, “εδώ πέρα, εμποδίζετε τα έργα”. Αυτός ήθελε να είμαι σε κανένα Πολυτεχνείο. Και το θυμάμαι από τότε και με φωνάζανε, λέω: “Δεν έρχομαι”. (Άνδρας, 70~75 ετών, συνταξιούχος).

Σε περιπτώσεις που μελετήθηκε η κοινωνική διαστρωμάτωση όσων συμμετείχαν στη Μεγάλη Βρετανία βρέθηκε ότι είναι μεσαίας τάξης, υψηλού μορφωτικού επιπέδου και λευκοί (Bedford, Clark & Harrison 2002: 323). Έρευνα στη Σκωτία για τα προβλήματα των διαδικασιών συμμετοχής στο σχεδιασμό αποκάλυψε ότι το κοινό διαμαρτύρεται για την έλλειψη τεχνικής βοήθειας στο να συντάσσει ενστάσεις και επιζητεί τη βοήθεια ειδικών (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 34). Και οι κάτοικοι του Παλαιού Φαλήρου στις συνεντεύξεις φανέρωσαν την επιθυμία να συμβουλευούνται ειδικούς:

A24: «Υπάρχουν ειδικοί που γνωρίζουν, αυτοί πρέπει να βοηθούν στην υλοποίηση των έργων» (Άνδρας, 24 ετών, φοιτητής).

A50: «Πρέπει να ζητούμε και... εγώ δεν ξέρω, δεν μπορώ να το δω σφαιρικά το θέμα. Και είναι μερικές – συζητώντας με κάποιο στο λεωφορείο – μερικές πτυχές του τραμ που δεν τις είχα δει, ας πούμε, αρνητικές, δε τις είχα υπολογίσει. Άρα σημαίνει κανείς να μη βιάζεται να πει τη γνώμη του για κάτι που δεν το έχει μελετήσει και κυρίως χωρίς να έχει ρωτήσει ή διαβάσει τους ειδικούς τι λένε. Ένας συγκοινωνιολόγος, ένας περιβαλλοντολόγος, ένας πολιτικός, κάτι έχουν να πούνε, ας πούμε και πρέπει να δείχνουμε εμπιστοσύνη σε αυτούς τους ανθρώπους που μπορούν να δουν πράγματα που το δικό μας το μάτι δε μπορεί να τα υπολογίσει. Μπορούν να κάνουν αναγνώσεις, πολλές αναγνώσεις ενός έργου, που δε μπορούμε να τις κάνουμε εμείς» (Άνδρας, 45~55 ετών, διευθυντής σχολείου).

6.4.3.8 Έλλειψη χρόνου και ενδιαφέροντος

Όταν στη Βρετανία οι δήμοι προσπαθούν να κινητοποιήσουν το κοινό, σε γενικές γραμμές αποτυγχάνουν και υπάρχει χαμηλή ανταπόκριση και απάθεια¹²⁵. Σε πολλές

¹²⁵ Τοπικοί αξιωματούχοι διαμαρτύρονται στη Βρετανία: «Στείλαμε 10 000 επιστολές και λάβαμε 30 απαντήσεις, γράψαμε σε 350 κοινωνικές ομάδες και μας απάντησαν οι 50, οργανώσαμε 8 σεμινάρια στη 12μελή

έρευνες έχει βρεθεί ότι υπάρχει μία κατηγορία κοινού που δε μπορεί να προσελκυστεί σε εκδηλώσεις συμμετοχής για δημόσιες αποφάσεις, αφού δεν ενδιαφέρεται να συμμετάσχει¹²⁶. Η εποχή μας, εποχή αφθονίας και πολλαπλών και φθινών δυνατοτήτων ψυχαγωγίας δεν προσφέρεται για πολιτικές δραστηριότητες (από την αρχαιότητα είναι γνωστό το “άρτος και θεάματα” ως μέθοδος πολιτικού ευνουχισμού). Άλλωστε η συμμετοχή στα κοινά απαιτεί χρόνο, δηλαδή λυμένα τα βιοποριστικά προβλήματα (Dewey 1927: 138). Οι άνθρωποι είναι συνήθως “πολύ απασχολημένοι” για να παρακολουθούν συναντήσεις, ιδιαίτερα όταν βρίσκονται μακριά (FHWA 1996: 4.18).

A68: Στα έργα τον Έλληνα για να τον βάλεις να καθίσει, επειδή αυτή τη στιγμή κινείται μεταξύ ωχαδερφισμού, εγωισμού, πολυξερότητας και... Είναι λίγο δύσκολο! Αυτό μπορεί να γίνει απ' τη γενιά τη δικιά σας, σιγά σιγά με την παιδεία. Με την παιδεία... Δε μπορείς τον άλλο τώρα, υπάρχει τόση στενοκεφαλιά... “Ωχ αδερφέ!”, σου λέει ο άλλος...

E: Δηλαδή πιστεύετε ότι είναι καλό να συμμετέχει, απλά ο κόσμος...

A68: Ναι, πρέπει να συμμετέχει...

[...]

E: Δηλαδή αυτή τη στιγμή να ήθελε κάποιος να παρακινήσει τον κόσμο εσείς δηλαδή, το θεωρείτε, ας πούμε, σχεδόν...

A68: ...Ουτοπία!

E: ...ουτοπία (γέλια)

A68: Ουτοπία... Μη ξεχνάς ότι είμαστε και λίγο γερασμένο έθνος... Υπάρχουνε πολλά γερόντια, πολλοί συνταξιούχοι. Υπάρχει κόσμος που έχει και άλλα πιο γενναία προβλήματα... (Άνδρας, 65~75 ετών, διαχειριστής κυλικείου).

«Ένα κακό που έχει ο Έλληνας, είναι ότι βαριέται και ξεχνάει, εκεί προφανώς στηρίζεται η κυβέρνηση και περιμένει την κατάλληλη στιγμή για να τελειώσει τα έργα...» (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002ζ).

Η **συμμετοχή στα κοινά** προϋποθέτει μία πολύ **ακριβή διάθεση χρόνου**, η οποία δίνει στον ακτιβισμό επαγγελματικό χαρακτήρα (Pløger 2001: 232). Πολλοί, δεδομένου ότι η συμμετοχή αφορά συνήθως προειλημμένες και μη τροποποιήσιμες με τα συνήθη μέσα αποφάσεις, προτιμούν να αφιερώνουν το χρόνο τους στην προσωπική τους οικονομική και κοινωνική ζωή (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 52). Υπάρχουν για παράδειγμα ορισμένα **πρακτικά ζητήματα**. Τα πολεοδομικά ή περιβαλλοντικά προσχέδια είναι συνήθως διαθέσιμα μόνο σε ώρες λειτουργίας των δημόσιων υπηρεσιών, οπότε είναι δύσκολο για κάποιο εργαζόμενο να λάβει γνώση και να προετοιμάσει μία ενδεχόμενη συμμετοχή του (EEB 2007: 25).

A40: Ο Έλληνας δεν ανακατεύεται στη...

E: Στα κοινά...

A40: Στα κοινά, στη ζωή! Δηλαδή, τον έχουνε βάλει σε ένα κουτί να δουλεύει, να τρέχει, να κάνει, να βγάζει, τι να προλάβει να κάνει, εντάξει; Λοιπόν, μας

ομάδα εστίασης (focus group) και η μέση προσέλευση ήταν 6 άτομα. Η ανταπόκριση είναι απογοητευτική.» (Bickerstaff & Walker 2001: 444).

¹²⁶ Βλ. (Albrechts 2002: 335), (Davies 2001: 211), (Jenkins, Kirk & Smith 2002: ii, 13, 17, 31, 34, 47), (Palerm 2000), (Prisma 2005 β: 4) και (Simmons & Birchall 2005: 270).

έχουνε βάλει σε ένα καλούπι και πάει όλος ο κόσμος έτσι... Το να πηγαίνεις με μία σημαία και να φωνάζει Ολυμπιακό ή Παναθηναϊκό, εντάξει; Για να μη πω για κόμματα ή οτιδήποτε, το ίδιο πράγμα είναι για μένα. Έχουμε καταστήσει σε αυτό το πράγμα... (Άνδρας, 40~45 ετών, μηχανικός).

G35: «Θέλει διάθεση κατ' αρχάς! Αν δεν έχεις διάθεση δεν γίνεται! Γιατί όλοι μας έχουμε τις δουλειές μας και έχουμε χρόνο. Όπως έχει γίνει όλοι τρέχουμε. Αν δεν έχεις διάθεση και δεν το πιστεύεις, δεν γίνεται! Ο κόσμος ο περισσότερος είναι βολεμένος. [...] Εγώ πιστεύω ότι ο κόσμος πηγαίνει στη δουλειά του, έρχεται στο σπίτι του, εγκλωβίζεται στα προβλήματά του, τα προσωπικά, τα οικογενειακά... Βαριέται κιόλας! Γιατί βαριέται πάρα πολύ! Εδώ στο Φάληρο προσπαθούμε να κάνουμε διάφορα πράγματα, που αφορούν εδώ το σπίτι μας ας πούμε και υπάρχει απόλυτη αδιαφορία!» (Γυναίκα, 35~40 ετών, υπάλληλος νυκτερινού κέντρου)

A44: «Ο κόσμος στην Ελλάδα δεν είναι περιβαλλοντικά ευαισθητοποιημένος. Αν δεν πειράξεις τη μάνδρα δεν κινητοποιείται» (Άνδρας, 40~50 ετών, μηχανικός).

Η απροθυμία να ασχοληθούν με ζητήματα από τα οποία τα οφέλη δεν θα αντισταθμίσουν τις απώλειες χρόνου που απαιτεί η συμμετοχή στο σχεδιασμό τους, περιγράφεται και ως **‘πρόβλημα συλλογικής δράσης’** (collective action problem). Οι Rydin & Pennington (2000: 157) στηρίζονται στην οικονομική θεωρία της δημόσιας επιλογής (public choice theory), που ερμηνεύει πολιτικά φαινόμενα με οικονομικούς όρους θεωρώντας ότι οι πολιτικές αποφάσεις αποσκοπούν στη μεγιστοποίηση του οφέλους αυτών που τις λαμβάνουν. Σύμφωνα με την προσέγγιση αυτή, η συμμετοχή ενός ιδιώτη δεν αναμένεται να έχει σημαντική επίδραση στην πολιτική διαδικασία, ώστε να αντισταθμίσει το κόστος εμπλοκής στις αποφάσεις. Και αν ακόμα επιτευχθεί αποτέλεσμα το όφελος είναι συλλογικού χαρακτήρα, επομένως είναι περισσότερο λογικό για ιδιώτες να στηρίζονται στους άλλους, απολαμβάνοντας τα πλεονεκτήματα, χωρίς να αναλαμβάνουν το κόστος. Για παράδειγμα προσπάθειες να ελεγχθεί η ατμοσφαιρική ρύπανση προκαλούν όφελος σε όλους τους κατοίκους μιας πόλης ανεξάρτητα από το βαθμό συμμετοχής τους στις αποφάσεις, επομένως δεν υπάρχει κίνητρο για συμμετοχή. Άρα λοιπόν ο κανόνας είναι η μη-συμμετοχή. Εξαίρεση στον κανόνα αυτό παρατηρείται μόνο σε καταστάσεις μικρών ομάδων, όπου οι συμμετέχοντες γνωρίζονται μεταξύ τους και υπάρχει η προοπτική οι προσπάθειές τους να αναγνωριστούν από την τοπική κοινωνία. Επιπλέον υπάρχει η δυνατότητα μία συμπεριφορά εγωιστική να παρατηρηθεί και να αποδοκιμαστεί. Σύμφωνα με την ανάλυση αυτή ερμηνεύεται η αποτελεσματικότητα τοπικών συλλόγων να δραστηριοποιούν το κοινό. Πρωτεύοντα ρόλο στη συμμετοχή του κοινού παίζει η ύπαρξη κοινωνικών δεσμών, σημαντικός συντελεστής της συμμετοχής είναι το “κοινωνικό κεφάλαιο” (βλ. Κεφάλαιο 3). Η θεωρία αυτή ερμηνεύει και την τάση που έχει το κοινό να συμμετέχει μέσω “τοπικών ηγετών” στις αποφάσεις (DETR 1998α).

Στο Παλαιό Φάληρο, πυκνοκατοικημένο προάστιο κατοίκων διαμερισμάτων που πολλές φορές δεν έχουν τοπικούς δεσμούς, μερικοί κάτοικοι δήλωσαν καθαρά ότι δε τους ενδιαφέρει, ούτε να μάθουν για τα έργα, ούτε να συμμετέχουν, παρ' όλο που αισθάνονται ότι η αδιαφορία τους αυτή μπορεί να έχει κόστος και στους ίδιους:

A42: «Ο κόσμος γενικότερα δεν ενδιαφέρεται. Σε λίγο θα μας βάλουν διόδια στις πολυκατοικίες μας και δε θ' αντιδράσουμε. [...] Αυτή την έλλειψη ενδιαφέροντος θα τη

βρούμε μπροστά μας. Το ότι δεν ασχολήθηκα με το τραμ με κάποιο τρόπο στο μέλλον θα το βρω μπροστά μου. Είναι σίγουρο αυτό!» (Άνδρας, 35~45 ετών, Οπτικός).

6.4.3.9 Δεν υπάρχει τοπική συνείδηση

«Όσο δεν μπορεί να ανασκευαστεί η τοπική κοινωνική ζωή, το κοινό δεν μπορεί να λύσει αποτελεσματικά το πιο επείγον πρόβλημα: να βρει και να χαρακτηρίσει τον εαυτό του» (Dewey 1927: 216). Τα μέλη της κοινωνίας για να συμμετέχουν στο σχεδιασμό θα πρέπει να στοχεύουν κάπου, σε ένα κοινό στόχο, ώστε στη συνέχεια να κατανοήσουν τις συμμετοχικές διαδικασίες ως μέσο μιας πολιτικής επίλυσης των κοινωνικών προβλημάτων συντονισμού τους. Χρειάζεται επομένως, όπως παρατηρεί ο Dewey, ένας μετασχηματισμός της “μεγάλης κοινωνίας” σε “μεγάλη κοινότητα”. Μία τέτοια αίσθηση είχαν οι πολίτες των μικρών, εύκολα εποπτεύσιμων κοινοτήτων των αμερικανικών townships (Honneth 1999: 236). Στη σημερινή χαοτική, ομοιόμορφη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας δεν υπάρχει πλέον τοπική συνείδηση με αποτέλεσμα οι κάτοικοι μιας περιοχής να μη συνδέονται μεταξύ τους, τα προβλήματα να μην τους αφορούν και η συμμετοχή να μην έχει αντικείμενο:

A42: *«Δε συμμετείχα, γιατί είμαι κάτοικος του Παλαιού Φαλήρου, δεν γνωρίζω πολλά. Είμαι απλά κάτοικος... Δεν είμαι στα προβλήματα... Ούτε καν ξέρω τα προβλήματα. Ότι βλέπω που θα δει ο οιοσδήποτε, που θα κάνει μια βόλτα στην παραλία. [...] Δε συμμετέχω, να πω, να έχω άποψη, ξέρω 'γώ, ούτε ξέρω και κανέναν. Και ξέρω και ελάχιστους δηλαδή, δεν ξέρω ανθρώπους εκεί. [...] δεν ξέρω αν θα είμαι και αύριο δημότης Παλαιού Φαλήρου, οπότε... Δεν είναι στο... που να με καίει άμεσα, ότι ξέρεις εκεί θα είμαι οριστικά. [...] Μπορεί να 'ναι εγωιστικό αυτό, γιατί κοιτάζω μόνο τον εαυτό μου, αλλά... [...] Το βλέπω πως γίνεται ωραίο λειτουργικά, χάνει τα αισθητικά. Μένω σ' αυτά. Δεν είναι κάτι που με καίει. Και επειδή δεν ξέρω ότι θα 'μαι σίγουρα ο κάτοικος του Παλαιού Φαλήρου. Θα μου πεις: έτσι θα τα κοιτάμε; Όχι, δεν είναι έτσι. Αλλά έτσι αυτή τη στιγμή βλέπω το συγκεκριμένο. Δεν πρέπει να τα κοιτάζουμε έτσι: "Γεια σας! Το πρόβλημα είναι δικό σας. Ξαφρίστε το!" Αλλά λέω συγκεκριμένα πως λειτούργησε αυτή τη στιγμή: Δεν με αφορούσε!» (Άνδρας, 35~45 ετών, οπτικός).*

A50: *«Τι συνείδηση τοπικής αυτοδιοίκησης να έχεις! Να το ένα πρόβλημα που δεν αφορά μόνο ένα δήμο, αφορά όλους τους δήμους και που είναι τα όρια ενός δήμου ή του άλλου, δεν το καταλαβαίνει κανείς εύκολα εδώ πέρα για να πούμε ότι δημιουργεί μια συνείδηση τοπικής αυτοδιοίκησης και επομένως να μετέχει καθημερινώς στα του δήμου του [...] Υπάρχει μία πόλη χύμα. Δήμοι που τους έχει ρίξει κανείς μες στο λεκανοπέδιο εδώ πέρα. Επομένως ο δημότης δε μπορεί να αισθανθεί δημότης Παλαιού Φαλήρου, ας πούμε. Περισσότερο συνείδηση του χωριού μου έχω παρά εδώ πέρα μέσα...» (Άνδρας, 45~55 ετών, διευθυντής σχολείου).*

«Οι Φαληριώτες χρησιμοποιούν το Φάληρο σαν ξενοδοχείο. Δεν το αγαπούν, δεν νοιάζονται γι' αυτό, δεν αισθάνονται για τον τόπο κατοικίας τους αυτά που νοιώθουν για τη Νίκαια οι Νικαιώτες, για το Κερατσίνι οι Κερατσινιώτες κλπ.» (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002ε).

6.4.3.10 Οι μορφές συμμετοχής του κοινού που συναντώνται στην πράξη είναι αναποτελεσματικές. Στην πραγματικότητα γίνεται ότι θέλει το κράτος

Όπως τονίστηκε και παραπάνω (§ 6.4.1.2) μεγάλη σημασία δίνει το κοινό στην **αποτελεσματικότητα** της συμμετοχής του. Δεν επαρκεί για πολίτες και κοινωνικές ομάδες η διάθεση βήματος. Πολλοί έχουν ένα βαθιά ριζωμένο κυνισμό και θεωρούν ότι η συμμετοχή τους δε θα αλλάξει κάτι (FHWA 1996: 4.19). Και στη Γαλλία, που το διοικητικό σύστημα είναι παρόμοιο με το δικό μας, υπάρχει η αίσθηση ότι οι διαδικασίες συμμετοχής του κοινού δεν έχουν επίδραση στις αποφάσεις και γίνονται προσχηματικά (EEB 2007: 24). Για να προσελκυστεί λοιπόν το κοινό να συμμετέχει πρέπει να νιώσει ότι τα ενδιαφέροντά του και οι ανάγκες του **λαμβάνονται υπ' όψη**, ότι η οπτική τους μετράει στη διαμόρφωση πολιτικής (Albrechts 2002: 340). Αν νιώθει ότι δεν θα επηρεάσει τις διαδικασίες δε θα συμμετέχει. Η αίσθηση του κοινού ότι δεν πρόκειται να επηρεάσει τις αποφάσεις που λαμβάνονται οφείλεται είτε στην άγνοια για τη νομοθεσία γύρω από τις δυνατότητες συμμετοχής είτε στην εμπειρία που έχει αποκτήσει παίρνοντας μέρος σε διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού¹²⁷. Σε έρευνα στην Αυστραλία (Hillier 2000: 48) διαπιστώθηκε ότι η αίσθηση των πολιτών ότι οι επίσημες διαδικασίες δεν πρόκειται να επηρεάσουν τις αποφάσεις στρέφει σε ανεπίσημες μορφές συμμετοχής (π.χ. απευθείας συνάντηση με αυτούς που λαμβάνουν τις αποφάσεις, οργανωμένες αντιδράσεις). Οι Lowndes, Pratchett & Stoker (2001β: 452) στη δική τους έρευνα στη Βρετανία χαρακτηρίζουν την αίσθηση των πολιτών ότι η γνώμη τους δε θα ληφθεί υπ' όψη ως τη σημαντικότερη αιτία αποθάρρυνσης της συμμετοχής τους. Σε παρόμοιες διαπιστώσεις κατέληξαν και άλλες βρετανικές έρευνες¹²⁸ και έρευνα στην Τσεχία (Palerm 2000: 589).

Σε διαδικασίες συμμετοχής για την ανάπλαση γειτονιών στη Δανία το κοινό ένιωσε μεγάλη **απογοήτευση**, όταν σοβαρές αποφάσεις που είχαν ληφθεί με ανάληψη χρόνου και χρήματος και συζητήσεις, απλά δεν υλοποιήθηκαν από το δήμο, ο οποίος επικαλέστηκε άλλες προτεραιότητες στην κατανομή των πόρων. Είδαν στη θέση των έργων που είχαν συναποφασιστεί να δρομολογούνται άλλα ακριβά υπερτοπικά έργα με το επιχείρημα του γενικότερου δημόσιου συμφέροντος. Ο δήμος αμφισβήτησε την **αντιπροσωπευτικότητα** και τη νομιμοποίηση όσων συμμετείχαν στις αποφάσεις. Και στη Βρετανία οι δήμοι χρησιμοποιούν το επιχείρημα της έλλειψης αντιπροσωπευτικότητας ή της έλλειψης συλλογικής οπτικής (NIMBYism) για να αποδυναμώσουν γνώμες του κοινού (Bedford, Clark & Harrison 2002: 323)¹²⁹. Στο Ισραήλ πολλές πολεοδομικές ενστάσεις απορρίφθηκαν με την αιτιολογία ότι απλά το κοινό “φοβάται το άγνωστο” (Alfasi 2003: 193). Παρόμοια αντιμετώπιση συναντά το κοινό και σε άλλες χώρες στην Ευρώπη¹³⁰.

Η συμμετοχή βασίζεται στο πολιτικό σύστημα, που θέτει το πλαίσιο της συμμετοχής του κοινού και ορίζει το βαθμό επιρροής του στις αποφάσεις. Προς το παρόν η συμμετοχή διεθνώς συνήθως δίνει το δικαίωμα στη γνώμη, αλλά όχι και την εξουσία της απόφασης (Pløger 2001: 232 - 234). Κατά τον Fischer (2003: 158) δε θα μπορούσε να γίνει διαφορετικά, καθώς οι διαφορετικές αξίες και γνώμες και τα ατέρμονα ενδιαφέροντα και ερμηνείες πρέπει σύμφωνα με τις αρχές της πλουραλιστικής δημοκρατίας να ελεγχθούν κατά τη λήψη αποφάσεων. Ωστόσο η

¹²⁷ Βλ. (Bedford, Clark & Harrison 2002: 324-327) και (Davies 2001: 202 - 204)

¹²⁸ Πρβλ. (Albrechts 2002: 335), (Booth & Richardson 2001: 146) και (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 14-16, 20, 34, 47, 48, 51).

¹²⁹ Πρβλ. (ODPM 2002: 42), (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 31) και (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001α: 213). Για αντίστοιχη οπτική φορέα συγκοινωνιών στις ΗΠΑ βλ. (Bates & Wahl 1997).

¹³⁰ Η διοικητική πρακτική της αγνόησης των συμπερασμάτων των διαδικασιών συμμετοχής του κοινού περιγράφεται διεθνώς με τον όρο “The Aarhus Bluff” (μπλόφα του Άαρχους) (EEB 2007: 24).

έλλειψη ανταπόκρισης των διοικήσεων στις γνώμες του κοινού έχει βρεθεί ότι είναι σημαντικός ανασταλτικός παράγοντας για τη συμμετοχή του κοινού (DETR 1998a). Δημιουργούνται κακές σχέσεις με τους φορείς σχεδιασμού, όταν υπάρχει η αίσθηση ότι η γνώμη του κοινού δε λαμβάνεται υπ' όψη (FHWA 1996: 4.19). Αυτό επιβεβαιώθηκε και στην έρευνα στο Π. Φάληρο:

Γ41: *Δεν νομίζω ότι θα πήγαινα, πάντως... Δύσκολα θα μου κινούσε το ενδιαφέρον να πάω...*

Ε: *Για ποιο λόγο;*

Γ41: *Γιατί δεν έχω εμπιστοσύνη σ' αυτού του είδους τα πράγματα και δεν υπάρχει προηγούμενο, δεν υπάρχει παρελθόν στην Ελλάδα.*

Ε: *Α!*

Γ41: *Που να μου δηλώνει ότι αυτό το πράγμα, η συγκέντρωση, ας πούμε, που θα πήγαινα, δεν είναι χαμένος χρόνος (Δασκάλα, 35~45 ετών).*

Γ48: *«Δεν ήθελα, ούτε και το σχολείο, ούτε και παρότρυνα – αν θέλετε – τα παιδιά να συμμετέχουν στις όποιες διαμαρτυρίες, γιατί είδα στην πορεία, ότι οι όποιες διαμαρτυρίες γίνανε ήταν για... χρονοτριβή και όχι προς όφελος... [...] Φθάναν' στο σημείο π.χ. να πάνε να ξαπλώνουν πάνω στο... στη μπουλντόζα για να μην προχωρήσει. Αυτό, τι; Ε, δεν προχωρούσε την ημέρα εκείνη, προχωρούσε μετά από μια μέρα! Αυτό ήταν το αποτέλεσμα των διαμαρτυριών, τέτοια τύχη είχαν όλες οι διαμαρτυρίες;! Άρα λοιπόν προσωπικά δεν πήγα πουθενά [...] το βλέπω σαν μια φωτοβολίδα: “να φωνάζω, να κάνω, να νιώσω μια... άντε στα είπα”. “Τα είπες! Ποιος σ' άκουσε;” [...] Δηλαδή δεν είμαι από τους ανθρώπους που πιστεύω ότι πρέπει ως φωτοβολίδα να πηγαίνω να φωνάζω για να πω ότι νιώθω μια ηθική ικανοποίηση ή “Να! Τους τα είπα!”. Θέλω αυτά τα πράγματα να δρομολογούνται μέσα από σωστούς δρόμους, που μπορούν να εισακουστούν.» (Διευθύντρια σχολείου, 45~55 ετών).*

6.4.3.11 Οι μορφές συμμετοχής που συναντώνται στην πράξη είναι αναποτελεσματικές. Στην πράξη τα οικονομικά και πολιτικά συμφέροντα καθορίζουν τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος

Ένας ελεύθερος επαγγελματίας μηχανικός είχε χρησιμοποιήσει νομικά μέσα σε συνδυασμό με κινητοποίηση της τοπικής αυτοδιοίκησης, όταν θεώρησε ότι υποβαθμίζεται το περιβάλλον της εξοχικής κατοικίας του λόγω δύο έργων: από ένα μεγάλο αυτοκινητόδρομο και από τη λειτουργία μιας εγκατάστασης ιχθυοκαλλιέργειας. Και στις δύο περιπτώσεις δήλωσε ότι δεν πέτυχε τίποτα από τις διαδικασίες αυτές. Δεν άλλαξε τίποτα στους σχεδιασμούς του πρώτου έργου, αλλά αυτό δεν πραγματοποιήθηκε επειδή δεν ευρέθη χρηματοδότηση. Στο δεύτερο έργο κέρδισε δικαστικά την παύση της λειτουργίας του. Στη συνέχεια η μονάδα μεταφέρθηκε είκοσι μέτρα μακρύτερα και συνέχισε να λειτουργεί κανονικά. Μετά από χρόνια σταμάτησε να λειτουργεί λόγω οικονομικών δυσπραγιών. Σημειώνεται ότι ο δημότης αυτός δε συμμετείχε στις κινητοποιήσεις για το τραμ, γιατί θεωρούσε ότι αυτές δεν επρόκειτο να έχουν επίδραση στους σχεδιασμούς. Και άλλοι κάτοικοι εξέφρασαν την αντίληψη ότι με οικονομικά συμφέροντα δε μπορεί κανείς “να τα βάλει”:

Γ44: *«Και μετά, αφού είδα ότι περάσανε και τα σκάψανε και τα βγάλανε, τελείωσε... εγώ είπα: “Τελείωσε”. Άδικα τρέχουμε... Δεν υπάρχει περίπτωση, εδώ μιλάμε για ένα*

κολοσσό, οι εταιρίες αυτές... είναι δυνατόν ο λόγος... ;» (Γυναίκα, 40~50 ετών, νοικοκυρά).

E: ...δηλαδή θα θέλατε να την υποστηρίξετε (σσ.: την άποψή της για την αξιοποίηση του Ελληνικού) - κατά κάποιο τρόπο – ή θεωρείτε ότι υπάρχουν άλλοι που την υποστηρίζουν και – ας πούμε – είστε ικανοποιημένη από το...

Γ26: Όχι. Δεν είμαι καθόλου ικανοποιημένη.

E: Α!

Γ26: Πιστεύω ότι δεν μπορούν να την υποστηρίζουν, ίσως είναι πάρα πολύ μεγάλα τα συμφέροντα, γιατί είναι και πολύ ακριβή η γη σ' αυτές τις περιοχές, γίνεται σφαγή! (Δασκάλα, 23~30 ετών).

Η άποψη αυτή έχει πραγματική βάση και έχει αποδειχθεί διεθνώς ότι στην πράξη ισχυρά οικονομικά συμφέροντα έχουν πολύ μεγαλύτερη δυνατότητα να επηρεάζουν τις αποφάσεις μέσω ανεπίσημων διαδικασιών πίεσης απ' ότι το κοινό με τις θεσμικές δυνατότητες συμμετοχής¹³¹. Τα φαινόμενα αυτά οδηγούν σε απογοήτευση και σε **απαξίωση της πολιτικής**, η οποία δεν είναι ένα θέμα μόνο για τον ελληνικό χώρο, αλλά αποτελεί διεθνές πρόβλημα που σχετίζεται άμεσα με τη θέληση των κατοίκων να συμμετέχουν στα κοινά¹³². Από το 1927 ο John Dewey (σελ. 118), κοινωνικός και πολιτικός φιλόσοφος, είχε αποδώσει το πρόβλημα της μειωμένης συμμετοχής του κοινού στις εκλογές στις ΗΠΑ (50 %) στην αίσθηση των πολιτών ότι η συμμετοχή τους δεν πρόκειται να επηρεάσει την εξέλιξη των πραγμάτων.

Γ48: «...οι άνθρωποι οικονομικά ισχυροί πάντα εισακούονταν. Και σχεδόν οι μη έχοντες δύναμη μια ζωή ήταν και είναι - από την ιστορία που διαβάζουμε - σχεδόν αμελητέα, και τα προβλήματά τους και λοιπά. Μόνο όταν οργανώθηκαν όλοι μαζί - είτε μέσα από συλλόγους, πρωτοβάθμια όργανα, δευτεροβάθμια όργανα και λοιπά - εκεί πέρα είχαν μια δύναμη και αναγκάστηκαν οι άλλοι να τους ακούσουν» (Διευθύντρια σχολείου, 45~55 ετών).

Γ35: «Γιατί αυτοί είναι αποφασισμένοι να το κάνουν. Και όταν δεν... – σκέφτομαι – όταν παίρνεται η απόφαση να γίνει κάτι και την παίρνεις όχι για το καλό του τόπου, ας πούμε, αλλά την παίρνεις για όφελος που είπαμε. Δεν έχεις λόγο να ακούσεις τον κόσμο. Θα τον ακούσεις για να μη το δυσανεστήσεις πιθανόν ή γιατί σε έχει πιέσει πάρα πολύ. Αλλά αυτό είναι όλο! Ο... αυτός που είναι καλοπροαίρετος – “καλοπροαίρετος”... - έτσι νομίζω, ναι - σε εισαγωγικά το βάζω το καλοπροαίρετος - θα σ' ακούσει και θα προβληματιστεί: Μήπως έχεις δίκιο; Μήπως έχει γίνει λάθος; Αλλά στις κυβερνήσεις αυτά δε συμβαίνουν μου φαίνεται! Ουτοπικά μου φαίνονται λιγάκι...» (Γυναίκα, 35~40 ετών, υπάλληλος νυκτερινού κέντρου).

¹³¹ Οι Bedford, Clark & Harrison (2002: 321) μελετώντας την αδειοδότηση για μία μεγάλης επένδυση με σκοπό την εμπορική αξιοποίηση μιας εγκαταλελειμμένης παραποτάμιας βιομηχανικής περιοχής του Λονδίνου διαπίστωσαν ότι οι αρχές έδρασαν χωρίς να λαμβάνουν υπ' όψη τους τις απόψεις που εκφράστηκαν από τους ενδιαφερόμενους. Μία τεράστια επένδυση της LG στην Ουαλία πραγματοποιήθηκε, επειδή οι αρχές ουσιαστικά απέκρουσαν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή από το κοινό, προκειμένου να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας (Phelps & Tewdwr-Jones 2000:124). Βλ. και (Alfasi 2003: 187) για το Ισραήλ.

¹³² Βλ. (Albrechts 2002: 336), (Bedford, Clark & Harrison 2002: 322), (Davies 2001: 199, 202, 203), (Jenkins, Kirk & Smith 2002: ii, 13, 15, 20), (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001β: 451) και (Simmons & Birchall 2005: 270).

Η ίδια αντίληψη υπάρχει πολλές φορές και για τοπικούς εκπροσώπους, παράγοντες συλλόγων και μέλη τοπικών επιτροπών, οι οποίοι προσπαθούν να εμπλακούν στις αποφάσεις και μέσα από την ενασχόλησή τους με τα κοινά αποκτούν γνώσεις, τις οποίες κατηγορούνται ότι ελέγχουν προς δικό τους όφελος. Στη Δανία αποκαλούνται υποτιμητικά “γειτονοπατέρες”. Στη Σκωτία το κοινό παραπονείται για όσους συμμετέχουν συστηματικά στις αποφάσεις μέσω διαδικασιών συμμετοχής ότι “είναι πάντα οι ίδιοι άνθρωποι που προσπαθούν να κυριαρχούν επί παντός επιστητού”. Από την άλλη βέβαια συχνά το κοινό στηρίζεται στη δική τους δραστηριοποίηση για να προωθηθούν θέματα κοινού ενδιαφέροντος (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001β: 447). Το σύστημα της συμμετοχής δεν έχει ακόμη εξασφαλίσει την απαιτούμενη διαφάνεια διεθνώς και οι τοπικοί άρχοντες κατηγορούνται ότι εξυπηρετούν οικονομικές σκοπιμότητες¹³³.

Γ33: *Γιατί, γιατί; Να σου πω κάτι. Έλεγε κάποιος φίλος μου, τώρα στις εκλογές, όταν τον ρώτησα, αν θα πολιτευτεί, γιατί είχε πολιτευτεί και ο πατέρας του και τα λοιπά, και μου λέει: “Να σου πω κάτι; Παλιά βλέπανε τον πολιτικό και τον σεβόντανε, τώρα να μη σου πω τι κάνουνε, μόλις βλέπουνε το πολιτικό. Δε θα μπορούσα να τα προωθήσω, γιατί θα μπορούσε να τα προωθήσω μόνο από μία τέτοια θέση...*

A37: *Θα μπορούσες να τα προωθήσεις σαν πολιτικός.*

Γ33: *Ακριβώς, σαν πολιτικός ή σαν – ξέρω ‘γώ – άνθρωπος, ο οποίος θα συμμετέχει στα κοινά. Απ’ τη στιγμή που βλέπω όμως, ότι αυτά τα πράγματα μάλλον δεν προωθούν τίποτα, αλλά προωθούν – ξέρω ‘γώ – κάποιες καρέκλες προσωπικές, τις οποίες θέλουν κάποιοι άνθρωποι να πετύχουν ή κάποιους στόχους προσωπικούς, εγώ δεν είμαι διατεθειμένη να μπω σε ένα τέτοιο παιχνίδι. Οπότε θεωρώ ότι δεν προωθείς τίποτα πλέον από την πολιτική, μόνο την τσέπη σου, την καρέκλα σου και τίποτε άλλο.*

E: *Μάλιστα!*

Γ33: *Αν και αυτοί γίνουν αξιόπιστοι και κερδίσουν το δικό μας σεβασμό. Κατ’ αρχήν τον αυτοσεβασμό τους και μετά το δικό μας σεβασμό, ίσως τα πράγματα να γίνουν καλύτερα και ίσως να βρεθούν και κάποιοι άνθρωποι να ασχοληθούν, οι οποίοι πράγματι θα έχουν κάποια οράματα και δε θα τα λένε μόνο στη θεωρία, αλλά θα τα κάνουν και πράξη. Και ίσως τότε γίνουν κάποια έργα, για τα οποία να είμαστε όλοι μας υπερήφανοι. Και να βοηθήσουμε και εμάς και τα παιδιά μας και τις μετέπειτα γενιές, γιατί τώρα δε βλέπω τίποτε να γίνεται ουσιαστικό (Δασκάλα, 30~40 ετών).*

Γ43: *«Βέβαια έτσι όπως έχει γίνει και ο κόσμος, που είναι απασχολημένος. Δυστυχώς έχουμε καταντήσει απρόσωποι. Έχουμε... έχει γίνει η κοινωνία έτσι που μπλεκόμαστε στις δουλειές με τις υποθέσεις ο καθένας τις δικές του. “Ωχ αδερφέ, δε βαριέσαι...”. Υπάρχει ένας ωχαδερφισμός. “Άσε, εγώ θα πάω να το λύσω το πρόβλημα...”. Ε... Ίσως γιατί ξεκινάει από κάπου πιο ψηλά το πρόβλημα. Ίσως δεν έχουμε εμπιστοσύνη, ίσως γιατί τα άτομα σε όποιο επίπεδο μας κυβερνούν... Ίσως επειδή ο καθένας από πιο ψηλά ξεκινάει να δει πως θα πάρει την καρέκλα: “Τάζω, τάζω, μέχρι να πάρω την καρέκλα και από κει και πέρα όσα θα πέσουν και στην τσέπη...”. Και ίσως έχουν προτρέψει τον κόσμο να γίνει και αδιάφορος (Υποδιευθύντρια σχολείου, 40~50 ετών).*

¹³³ Βλ. (Pløger 2001: 233, 234) και (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 35, 47, 48, 52, 56), (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001β: 450).

Γ34: *Πρώτα λοιπόν πρέπει να γίνει – ίσως – μία ενημέρωση για τη συγκεκριμένη...*

A39: *Από ποιους;*

Γ34: *Από...*

A39: *Από κατευθυνόμενους δημοσιογράφους; Από δημοσιογράφους της τηλεόρασης;*

[...]

Γ34: *Τώρα μιλάμε για μια εποχή κοινωνικής ισοπέδωσης. Δεν ισχύει τίποτα, Τι, ισχύει τίποτα;*

A39: *Που είναι η κατάσταση;*

Γ34: *Δηλαδή θα βγει να μιλήσει ποιος πολιτικός και θα κάτσω εγώ και θα τον ακούσω, για πες μου έναν; Δεν κάθομαι!*

[...]

A39: *Λοιπόν, ο Λοβέρδος ο άνθρωπος – κοίταζε να δεις – τον έβαλε κάποιος εκεί – να μη λέμε ονόματα, είναι γνωστά...*

Γ34: *Ο άνθρωπος; Δέχτηκε ο συγκεκριμένος ο άνθρωπος να...*

A39: *Ακούς; Χρήμα!*

Γ34: *...πουλήσει γνώσεις, σπουδές, κατάρτιση, καταξίωση, τόσα χρόνια δηλαδή της ζωής του τα πούλησε... Τι του δώσανε, ας πούμε; Ένα τεράστιο λογαριασμό στην τράπεζα; Ωραία! Και; Τι; Και έχει γίνει ρεζίλι... (Δασκάλα, 30~35 ετών).*

A39: *Αγοράζονται όλα!*

[...]

A39: *Έτσι; Με μια ευρύτερη... αν θέλεις έτσι... Από εκεί δεν απορρέουν; [...]*
Αντε! Τι να μας πεις!”, ας πούμε. “Τι να ασχοληθώ τώρα... Εσείς θα κάνετε ότι θέλετε! Γιατί να ασχοληθώ; Γιατί να μπω στον κόπο; Θα βγω να φωνάζω μη γίνει το τραμ... Αφού εσύ το αποφάσισες, δε μας λαμβάνετε υπ’ όψη σας... Εμένα με ξέρετε μόνο, αν είναι να πάρετε!” (Ανδρας, 30~40 ετών, γυμναστής).

Στην Ελλάδα κυριαρχεί μία γενικότερη αντίληψη σήψης της πολιτικής και απαξίωσης του ρόλου της, που εκφράστηκε στο Παλιό Φάληρο και από εκπαιδευτικούς, οι οποίοι ενδέχεται να μεταφέρουν την αντίληψη αυτή και στις νέες γενιές, όπως και οι γονείς που έχουν παρόμοια οπτική. Οι πολιτικοί χαρακτηρίζονται “πουλημένοι”, έχουν θυσιάσει αξίες, προκειμένου να αναρριχηθούν στην κορυφή και οι αποφάσεις τους δεν είναι προς όφελος των πολιτών, αλλά για την ικανοποίηση της τσέπης τους και της τσέπης των εργολάβων. Είναι φυσικό όσοι έχουν αυτήν την εικόνα για την πολιτική να θεωρούν ότι μία δική τους παρέμβαση δε θα ληφθεί υπόψη.

A40: *«Αυτοί νομίζουν ότι είμαστε ζώα. Εντάξει; Δε μας υπολογίζουνε καν! Υπολογίζουνε μόνο κάτι, ας πούμε, το οποίο, ας το εκεί που είναι...» (Ανδρας, 40~45 ετών, μηχανικός).*

A32: *Το χρησιμοποιούνε το δρόμο, για σκαλί... Αυτός εδώ, ετοιμάζεται για βουλευτής! Άρα τους Δήμους τους χρησιμοποιούνε για ένα σκαλί πιο πάνω... στη Γενική Γραμματεία Εργασίας, πως τη λένε; Τη ΓΣΕΕ! [...]* Πόσοι έχουνε φύγει πρόεδροι από ‘κει και έγιναν βουλευτές και έγιναν υπουργοί και ξεχάσανε τον εργάτη! Ε; Λοιπόν από ‘κει και πέρα τι; Για ψάξε λίγο να δεις!

Ο κόσμος τα βλέπει! Δεν έχει τη δύναμη - έχει τη δύναμη, αλλά δε το παίρνει απόφαση, γιατί θα γίνει μεγάλος σαματάς μετά!

E: *Και έτσι;*

A32: *Δε το αποφασίζει, γιατί θα γίνει μεγάλος σαματάς μετά! Θα πέσει ξύλο, θα, θα... θα ματώσουν κεφάλια, θα, θα, θα, θα... Και να σου πω και κάτι; Έχει βαρεθεί! “Αι στο διάολο με σας!”*

E: *“Κοιτάτε όλοι την πάρτη σας...”*

A32: *Κοιτάμε όλοι την πάρτη μας και τελείωσε η υπόθεση, γι’ αυτό και έχουμε γίνει όλοι: “Ωχ, βρε αδερφέ! Ζαμανφού!” Δεν υπάρχει άλλος λόγος... Και μερικοί άλλοι λόγοι, που είναι πιο κάτω απ’ αυτό... Ή όπως το ορίζει ο καθένας, όπως το βλέπει ο καθένας μας (Ανδρας, 30~40 ετών, υπάλληλος καθαριότητας).*

6.4.3.12 Δεν αισθάνονται άνετα με τις μορφές συμμετοχής του κοινού που συναντώνται στην πράξη

Κοινωνική έρευνα στη Σκωτία ανέδειξε την ανάγκη του κοινού για **φιλικούς τρόπους συμμετοχής και ενημέρωσης**. Εκφράστηκε το αίτημα για ατομικές ειδοποιήσεις, κατάλληλοι χρόνοι συμμετοχής βολικοί για τους εργαζόμενους, δυνατότητα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 34, 55). Στην Αγγλία παρόμοια έρευνα κατέληξε ότι πολλοί άνθρωποι προτιμούν συναντήσεις πρόσωπο με πρόσωπο (όπως αυτή της έρευνας στο Π. Φάληρο) αντί για συμπλήρωση εντύπων, τις μικρές συναντήσεις (όπως focus group, βλέπε κεφάλαιο 7), αντί για τις μεγάλες δημόσιες συναντήσεις (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001β: 449). Η έρευνα στο Π. Φάληρο επιβεβαίωσε την ανάγκη του κοινού για φιλικούς τρόπους συμμετοχής:

Γ41: *«Αν γινόταν κάτι στο σχολείο – ξέρω ‘γώ - εδώ, στη δουλειά μου με τα παιδιά ή ο χώρος που θα μπορούσα να εκφέρω άμεσα την άποψή μου, ναι, αυτό θα το έκανα. Να πάω σε μια συγκέντρωση πολιτών της περιοχής μου, της γειτονιάς μου, μπορεί και να μην πήγαινα» (Δασκάλα, 35~45 ετών).*

A32: *«Ναι, κοίτα να δεις, για να συμμετάσχει ο κόσμος σε μια διαδικασία θα πρέπει να υπάρχει μία αίθουσα μεγάλη, έτσι. Να πάει ο κόσμος εκεί, να διαθέτει ο δήμος μια αίθουσα μεγάλη, να πάει ο κόσμος εκεί, να κάτσει, να πιει τον καφέ του, να κουβεντιάσει με το δήμαρχο, να κουβεντιάσει με τους συμβούλους εκεί πέρα, έτσι; Το θέμα, το κάθε θέμα ξεχωριστά άμα θέλει, να το κάνουμε – πώς να το πούμε; - ωραία! Να μην ενοχλήσουμε ούτε τον κόσμο...» (Ανδρας, 30~40 ετών, υπάλληλος καθαριότητας).*

A52: *«Θεωρώ γραφικό το να κατεβαίνω στο πεζοδρόμιο, δεν είμαι παιδί πια» (Ανδρας, 50~60 ετών, μηχανικός).*

Γ36: *«Δε συμμετείχα στις συγκεντρώσεις, δηλαδή... πέρασα μία δύο φορές, αλλά υπήρχε μάλλον ένα υστερικό κλίμα, δεν υπήρχε κλίμα διαλόγου, δεν ξέρω αν είχατε πάει.»*

(Γυναίκα, 30~40 ετών, δικηγόρος).

Γ40: «Όχι, δε συμμετείχα, γιατί δε μ' αρέσουν γενικά αυτές οι φασαρίες, τα καραγκιοζιλίκια με τις εξάρσεις. Δε συμφωνώ, αν μ' είχαν ρωτήσει τη γνώμη μου, είχαν κάνει κάποια έρευνα πιο πριν, είχαν μαζέψει κάποιες υπογραφές...» (Δασκάλα, 35~45 ετών).

6.4.3.13 Οι μορφές συμμετοχής του κοινού που συναντώνται στην πράξη είναι πεδίο κομματικής εκμετάλλευσης

Πολλοί δεν πήγαν στις συγκεντρώσεις ενημέρωσης για το θέμα του τραμ, γιατί θεωρούσαν ότι αυτές σκόπευαν απλά να αποσπάσουν ψήφους για τις δημοτικές εκλογές (Οκτώβριος 2002) ή για τις εθνικές εκλογές (Μάρτιος 2004)¹³⁴.

Γ44: Ακριβώς, γιατί δεν υπήρχαν άνθρωποι του άλλου κόμματος, του ΠΑ.ΣΟ.Κ. μέσα σ' αυτές τις κινητοποιήσεις, σε όλες αυτές υπήρχαν άνθρωποι της Νέας Δημοκρατίας και τους Οικολόγους. Τους Οικολόγους τους πήρα καλοπροαίρετα εγώ, τώρα από εκεί και ύστερα...

Ε: Δηλαδή θεωρείτε ότι ούτε αυτοί...

Γ44: Να ήταν ενημερωμένοι, να ήταν κακοπροαίρετοι...

Ε: Ναι...

Γ44:Ναι ορισμένοι βέβαια, σίγουρα... Ορισμένοι σίγουρα... Σε όλες τις κινητοποιήσεις κατέβαιναν της Νέας Δημοκρατίας βουλευτές, δεν κατέβηκε ούτε ένας της αντιπολίτευσης, υπήρχε κόντρα μεγάλη.

Ε: Κατάλαβα, ναι... Υπήρχε δηλαδή και πολιτική διάσταση στο θέμα, δεν ήταν μόνο...

Γ44: Πήρε και πολιτική διάσταση

Ε: ...το περιβαλλοντικό.

Γ44: Πήρε και πολιτική διάσταση, όπως είχε πάρει ότι και το αεροδρόμιο δε θα λειτουργούσε ποτέ, ότι και το μετρό θα ήταν μια βλακεία. Και ήταν έργα που στην εξέλιξή τους τα είδαμε διαφορετικά τελείως (Γυναίκα, 40~50 ετών, νοικοκυρά).

Α50: «Ήταν μια πασαρέλα από υποψηφίους και ενός συγκεκριμένου χώρου. Και που είχαν τη δυνατότητα να παρουσιάζονται εδώ στους δημάρχους και να... Κάναν προεκλογικό αγώνα και νομίζω ότι έπαιξε και αυτό το παιχνίδι. Δηλαδή δεν ήταν όλα τα του τραμ του τραμ! Ήταν και εξωτραμικά, να το πω έτσι [...] Πήγε ως ένα θέμα που θα μπορούσε να έχει μια καλή εκμετάλλευση σε μια προεκλογική περίοδο και τελικά εκεί κατέληξε. Τώρα αυτές είναι άλλες ιστορίες...! [...] Τώρα γινόντουσαν οι συγκεντρώσεις αυτές: μη νομίζετε, και εγώ είδα δυο να λένε τη γνώμη τους. Τον ένα περνούσε από μπροστά του το που είχε ένα άμεσο συμφέρον, φοβόταν μη περάσει από το σπίτι του. Λοιπόν, και οι άλλοι ήταν οι πολιτικοί, οι οποίοι ήρθαν εδώ πέρα να εκμεταλλευτούν, γιατί ήταν – έτσι -μία εύκολη γι' αυτούς συγκέντρωση, να πουν, να

¹³⁴ Βλ. και (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002ε). Ο ρόλος των κομμάτων ήταν στο παρελθόν τόσο ισχυρός, που δήμαρχοι ισχυρίζονταν στα τέλη της δεκαετίας του '70 ότι χαράσσονταν μεγάλοι άξονες «για να τιμωρήσουν τον δήμο για τις προοδευτικές του θέσεις». Όταν έγινε προσπάθεια από τους μελετητές να συνεργαστούν για την εκπόνηση του Σχεδίου-Πλαισίου "Πρωτεύουσα 2000" με τους δημάρχους, εκείνοι όταν άνηκαν σε διαφορετικούς πολιτικούς χώρους «αντιμετώπιζαν καχύποπτα και, συχνά, αρνητικά, κάθε προσπάθεια διαλόγου που πρότειναν οι μελετητές, σαν ενδοτικότητα σε κάποια αόριστα κυβερνητικά σχέδια» (Πετράκης & Πρεβελάκης 1982).

δημαγωγήσουν και τα λοιπά. Ο πάνω κόσμος σε αυτές τις συγκεντρώσεις δεν έλεγε τη γνώμη του, δεν έλεγε τις σκέψεις του» (Άνδρας, 45~55 ετών, διευθυντής σχολείου).

A32: «Εγώ τις είδα πολιτικές τις κινητοποιήσεις. [...] Δηλαδή τι κάνουν; Μικροπολιτική στην ουσία! Κοροϊδεύουν τον εαυτό τους και κοροϊδεύουν και τον κόσμο! Λες και ο κόσμος δεν ξέρει τι γίνεται! [...] Είναι θέμα, είναι όλοι άρχοντες, προύχοντες. Εντάξει; Εμάς μας βλέπουνε για σκουπίδια, για... προς εκμετάλλευση, τέλος πάντων...» (Άνδρας, 30~40 ετών, υπάλληλος καθαριότητας).

6.4.4 Συνέπειες της μειωμένης συμμετοχής του κοινού

6.4.4.1 Αποξένωση του κόσμου από τα έργα, αίσθηση ότι δεν εξυπηρετούν κοινωνικές ανάγκες.

Εξαιτίας του γεγονότος ότι η δημιουργία τραμ δε τέθηκε σε διαβούλευση και δεν έγινε κατανοητή η σκοπιμότητα κατασκευής του, το έργο δε θεωρήθηκε από κάποιους ότι εξυπηρετεί κάποιο κοινωνικό ή λειτουργικό στόχο, κάποια ανάγκη των κατοίκων του Παλαιού Φαλήρου. Αρκετοί κάτοικοι πίστευαν ότι έγινε απλά για να απορροφηθούν τα κοινοτικά πλαίσια στήριξης.

A67: «Γιατί με το τραμ ήταν – αν δεν κάνω λάθος – ένα 65 ή 70, 60 % ήτανε από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οπότε οι Έλληνες σκεφτήκαν’: Αφού δίνουν εκείνοι τα περισσότερα λεφτά από τα μισά, να τσοντάρουμε και εμείς, να κάνουμε ένα έργο, το οποίο θα βρίσκει και δουλειά, ο κόσμος να δουλεύει. Έτσι το βλέπω εγώ το πράγμα, να πούμε. Γι’ αυτό σκεφτήκαν’ οι δικοί μας να γίνει αυτό το τραμ. Άλλο τίποτα δε νομίζω...» (Άνδρας, 65~75 ετών, συνταξιούχος).

«Το έργο του τραμ γίνεται για ν’ απορροφηθούν οι χρηματοδοτήσεις» (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002στ).

Άλλοι το είδαν ως μία οικονομική επένδυση χωρίς να ικανοποιεί κάποιους κοινωφελείς στόχους:

Γ49: «Το τραμ δεν προέκυψε από κάποια κοινωνική ανάγκη [...] Ο σκοπός ήταν η οικονομική εκμετάλλευση του έργου» (Γυναίκα, 45~55 ετών, μέλος ΔΕΠ ΑΕΙ).

Ο Αμπακούμκιν υποστήριξε και τεχνοκρατικά το ότι **δε φτιάχτηκε το τραμ με βάση τις κοινωνικές ανάγκες**, γιατί με βάση τα μοντέλα πρόβλεψης μετακινήσεων δε θα προσελκύει, με τον τρόπο που σχεδιάστηκε, τα κάτω όρια (2500 επιβάτες ανά ώρα και κατεύθυνση) που δικαιολογούν τεχνικοοικονομικά την κατασκευή του (Αμπακούμκιν 2002), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002β), (www.skairadio.gr, 01/04/2004). Η εκτίμηση αυτή επιβεβαιώνεται και από τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου (Αττικό Μετρό 2000: 129) και από τον καθηγητή Γκόλια (2002). Το ίδιο σκεπτικό οδήγησε την κυκλοφοριακή μελέτη της Πάτρας το 1993 να μην προτείνει τη δημιουργία τραμ στην πόλη. Εκείνη η μελέτη είχε θέσει ως όριο τους 3000 επιβάτες ανά ώρα και κατεύθυνση, ενώ υπολόγισε την πελατεία ενός πιθανού τραμ, μόλις στους 400 επιβάτες ανά ώρα και κατεύθυνση (ΥΠΕΧΩΔΕ 1996)! Αυτό συμβαίνει διότι στα μοντέλα θεωρείται ο χώρος που αποδίδεται στο αυτοκίνητο σταθερός, ενώ

σε άλλες πόλεις της Ευρώπης η δημιουργία τραμ συνδυάζεται με μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας ΙΧ και απόδοσης του χώρου της πόλης σε πεζούς και ποδηλάτες. Και το τραμ της Αθήνας απέφυγε να επηρεάσει το αυτοκίνητο και να προσελκύσει τους χρήστες του (Βλαστός, Μπαρμπόπουλος & Αθανασόπουλος 2003). Δεδομένου ότι δεν είχε ούτε το κράτος ξεκάθαρη πολιτική για την πόλη, δε κατάφερε να πείσει τους κατοίκους ότι το έργο ήταν απαραίτητο για την Αθήνα.

Γ35: «Έχω την άποψη ότι το τραμ δεν... δεν έγινε μελέτη σωστή για το από που θα πάει το τραμ, δεν έλαβαν υπ' όψη τους παραμέτρους διάφορες και έγινε στο πόδι αυτό, απλώς για να περάσει από κάπου το τραμ. [...] Και έγινε απλώς για να γίνει. Επειδή αποφάσισαν να βάλουν στο φάκελο το τραμ σαν ένα μέσο.» (Γυναίκα, 35~40 ετών, υπάλληλος νυκτερινού κέντρου).

«Βασικά, σκοπός της εταιρίας TPAM AE (ή όπως αλλιώς θέλει να αποκαλείται) είναι η πλήρης καταστροφή και των τελευταίων σημείων επαφής των δημοτών με το πράσινο (και τη θάλασσα) (Η Ηχώ του Φαλήρου 2002ζ).

Αφού η σκοπιμότητα υλοποίησης του έργου δε συζητήθηκε, μεγάλη μερίδα των κατοίκων το απέρριψε ως έργο “ξενόφερτο”. Το τραμ **κατασκευάστηκε για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων**¹³⁵. Θεωρήθηκε “έργο βιτρίνας”. Η άποψη αυτή των κατοίκων είχε μία βάση, διότι ο σχεδιασμός του έργου δεν είχε ως αφετηρία της καθημερινές ανάγκες μετακίνησης των κατοίκων του Π. Φαλήρου. Η κλίμακα του έργου ήταν διαφορετική, ήταν η εξυπηρέτηση των αναγκών της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας, και έγινε προσπάθεια να κατασκευαστεί μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες, οι οποίοι πράγματι αποτέλεσαν την αφορμή για την υλοποίηση του έργου.

Γ40: «εγώ πιστεύω ότι το κράτος έφτιαξε το συγκεκριμένο έργο για τη συγκεκριμένη περίπτωση, είναι οι Ολυμπιακοί, δεν είναι τίποτα περισσότερο... Είναι, δηλαδή, μαζί με τα υπόλοιπα έργα βιτρίνας και αυτό ένα έργο βιτρίνας. “Τι ωραία, τι καλά! Θα ‘ρθουν οι ξένοι, θα κάνουν μια βόλτα, έχουμε ένα τραμ, μας θυμίζει”- ξέρω ‘γώ. Πού έχουν τραμ, στον San Francisco, πού δεν ξέρω πού; [...] δε με πείθει κανένας ότι αυτά που γίνονται αυτή τη στιγμή θα βελτιώσουν τη δική μου τη ζωή!» (Δασκάλα, 35~45 ετών).

A52: «Ενώ υπάρχει ανάγκη να μεγαλώσουν τα πεζοδρόμια, να γίνουν άλλες υποδομές για τα ποδήλατα, τους πεζούς, φτιάχνουν τραμ [...] το τραμ τελικά είναι άχρηστο πράγμα, δεν έχει φτιαχτεί επειδή υπάρχει ανάγκη. [...] Μάλλον θα καταδικαστεί σε αποτυχία μετά τους Ολυμπιακούς» (Ανδρας, 50~60 ετών, μηχανικός).

Εξαιτίας της μειωμένης συμμετοχής του κοινού ο φορέας υλοποίησης απέτυχε να προσαρμόσει το έργο στην καθημερινότητά τους:

A27: «Ναι, αλλά είδες έτσι γίνεται! Γιατί να μη φτιάξουν μία επιτροπή και να ενημερώσουν τον κόσμο. Τα πάντα κοιτάνε να τα περάσουν στο έτσι με πέντε άτομα που έχουν την ισχύ, χωρίς να κοιτάνε τις ανάγκες της κοινωνίας ή της ευρύτερης κοινωνίας» (Ανδρας, 27 ετών, μηχανικός).

¹³⁵ Βλ. (Δήμος Ν. Σμύρνης 2002), (Ελευθεροτυπία, 08/12/2001), (Η Ηχώ του Φαλήρου 2001β), (“Λιμάνι της Αγωνίας” 2002) και (Συσπείρωση Αριστερών Μηχανικών 2002).

«Το τραμ, ενώ θα 'πρεπε να το περιμένουμε ως λύση, τρέμουμε στην "εισβολή του"»
(Τα Νέα, 07/12/2002).

A40: «Εντάξει; Και αφού θέλουνε να κάνουνε και ένα τραμ, πρέπει να σκεφτείς, τι πρέπει να κάνεις, ποια είναι τα... ποια είναι η υποδομή που πρέπει να δώσεις σε μία πόλη, πρέπει να κάνεις ένα σχέδιο πόλεως. Εντάξει; Να βάλεις προτεραιότητες, να δεις ποια είναι τα προβλήματα της πόλης. Και τα έργα δεν προχωρούνε έτσι: μπαμ, μπαμ, μας πέσανε κάτι λεφτά και τα μεταχειριζόμαστε λόγω Ολυμπιάδες και όλο το βάζουμε, κάνουμε τις Ολυμπιάδες και πρέπει να το κάνουμε. Οι χρυσές Ολυμπιάδες είναι αυτές, δεν είναι... πλατινένιες μπορώ να πω. Εδώ θα πληρώνουμε...» (Ανδρας, 40~45 ετών, μηχανικός).

Η αποξένωση των κατοίκων δεν περιορίστηκε μόνο στο τραμ, αλλά επεκτάθηκε ευρύτερα σε όλο το κατασκευαστικό οργανισμό των Ολυμπιακών Αγώνων. Υπάρχει μία αποξένωση των κατοίκων από τις κρατικές επιλογές.

A50: «Τι να πω για τους Ολυμπιακούς Αγώνες: δεν έγιναν υπόθεση του λαού! Όταν κάτι δεν γίνεται υπόθεση του κόσμου, υπόθεση του λαού δεν μπορεί να αγγίξει ούτε την καρδιά του, αλλά ούτε να είναι ένας έτσι... ένας καρπός ζηλευτός, ας πούμε! Θα γίνει ένα έκτρωμα. Έχει... το τραμ έχει τέτοιες πλευρές, έχει πλευρές: τις βλέπει κανείς. Είναι εμφανέστατες!» (Ανδρας, 45~55 ετών, διευθυντής σχολείου).

Γ40: Όλα τα έργα αυτά στους Ολυμπιακούς Αγώνες θα βγουν από την πλάτη μας.

Ε: Λέτε δηλαδή ότι με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες 'γιναν πολλά έργα άχρηστα κατά κάποιο τρόπο για μας

Γ40: Άχρηστα, όχι για τους Ολυμπιακούς, άχρηστα για μετά

Ε: Και θεωρείτε απ' ότι κατάλαβα ότι 'γιναν και σπατάλες. Δηλαδή ότι θα μπορούσαν να...

Γ40: Ήταν υπερβολικές, θα έλεγα! Υπάρχει ένας μεγαλοϊδεατισμός σε κάποια πρόσωπα, οι οποίοι μας έβαλαν σε αυτήν την περιπέτεια και γενικά εγώ πιστεύω ότι από τι στιγμή που δεχτήκαμε να αναλάβουμε τους Ολυμπιακούς... Είναι σαν να έχω ένα σπίτι 80 τετραγωνικά και να θέλω να κάνω δεξίωση. Δεξίωση δε γίνεται σε 80 τετραγωνικά, γίνεται σε μέγαρο. Δε μπορούμε να καταχρεωθούμε για να κάνουμε τους Ολυμπιακούς, να καμαρώσουμε για ένα μήνα, πόσο θα είναι αυτή η υπόθεση και να πληρώσουμε τα σπασμένα εμείς οι υπόλοιποι! [...] Δε λαμβάνουν υπ' όψη τους τις πραγματικές ανάγκες. Δηλαδή αυτοί που τα σχεδιάζουνε είναι απ' έξω από το χορό. (Δασκάλα, 35~45 ετών).

6.4.4.2 Αποτυχία αλλαγής νοοτροπίας.

Ενώ ένα έργο βιώσιμης κινητικότητας πρέπει να γίνει υπόθεση κάθε κάτοικου, γιατί αφορά την προσπάθεια απαγκίστρωσής όλων από τη νοοτροπία ανεξέλεγκτης χρήσης του ΙΧ, που έχει επιπτώσεις αρχικά στις ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες (παιδιά, ηλικιωμένοι, ΑΜΕΑ) και τελικά στην ποιότητα ζωής και των ίδιων (στην ποιότητα του περιβάλλοντος κατοικίας). Η βιώσιμη κινητικότητα επιτυγχάνεται μόνο όταν κάθε κάτοικος αλλάζει νοοτροπία και προσπαθεί να σεβαστεί την πόλη, όταν συμπεριφέρεται στο δημόσιο χώρο της πόλης όπως αρμόζει στη σημασία του. Δε μπορεί μία τέτοια αλλαγή καθημερινής συμπεριφοράς να επιτευχθεί βίαια, χωρίς

κοινωνική συναίνεση. Κοινωνική συναίνεση δε μπορούσε να επιτευχθεί αφενός, διότι το έργο δεν είχε τοπική αναφορά, συγκρουόταν με τα τοπικά σύμβολα:

«Άνθρωποι χωρίς αισθητική, στοιχειώδεις γνώσεις, ξένοι προς την ιστορία της παραλίας του Φαλήρου, αποφασίζουν και σχεδιάζουν...» (Ελευθεροτυπία, 21/08/2002).

Αφετέρου κοινωνική συναίνεση δε μπορούσε να επιτευχθεί διότι δεν έγινε προσπάθεια σοβαρής κοινωνικής διαβούλευσης για το θέμα. Η επιβολή του τραμ θεωρήθηκε από πολλούς κατοίκους **αυταρχική**. Δε δέχονται ότι έχει το δικαίωμα το κράτος να επιβάλλει τις απόψεις του και να επηρεάζει προσωπικές επιλογές με αυτόν τον τρόπο. Δημιουργήθηκε κλίμα αντιπαράθεσης με την ΤΡΑΜ και το κράτος:

A38: *«Και είπε ότι ένας από τους σκοπούς μας είναι να προβληματίσουμε τον οδηγό, να του δημιουργήσουμε πρόβλημα! Να τον αναγκάσουμε να μη χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο και να χρησιμοποιεί το τραμ. Δηλαδή με το τσαμπουκά που λέμε, ρε παιδί μου! Είναι σαν να σου πει: “Ξέρεις κάτι: από αύριο, αν βλέπω αυτοκίνητα παρκαρισμένα στο δρόμο, θα τα γρατζουνάω, θα τα σπάω!”. Τσαμπουκάς, τσαμπουκάς! Δηλαδή να μη μπορείς να χρησιμοποιήσεις το... Και το άκουσα: είπε: “Σκοπός μας... ένας από τους σκοπούς είναι να δημιουργήσουμε πρόβλημα τελικά στον οδηγό, ώστε να τον αναγκάσουμε να παίρνει το τραμ.” Και το χειρότερο ακόμα που θα σου πω... είναι το κράτος. Δηλαδή το... Δηλαδή αγόρασα αυτοκίνητο, πλήρωσα φόρους για το αυτοκίνητο και έρχεται μετά και μου λέει: “Θα σου δημιουργώ πρόβλημα για να παίρνεις το τραμ!” Και ποιος ρώτησε για το τραμ; Και τότε γιατί πήρα ΙΧ;»* (Δάσκαλος, 30~40 ετών).

Γ50: *«Ο σχεδιασμός αυτός επιβάλλει στους ανθρώπους αυταρχικά να αφήσουν το αυτοκίνητό τους και να μετακινούνται με το τραμ. Αυτό δεν είναι σωστό κοινωνικά. Εγώ έχω ανάγκη να χρησιμοποιώ το ΙΧ για τις δουλειές μου. Δεν έχω δικαίωμα να το κάνω;»* (Γυναίκα, 50~60 ετών, δημόσιος υπάλληλος μηχανικός).

Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν τελικά οι κάτοικοι να έρθουν σε αντιπαράθεση με την κρατικές επιλογές. Το κράτος υποστήριζε το τραμ και εκείνοι το δικαίωμα της χρήσης του ΙΧ. Δεν ήταν η αλλαγή καθημερινής συμπεριφοράς μετακίνησης **δική τους απόφαση**.

Γ46: *«Τα μόνα αυτοκίνητα που θα καταργηθούν θα είναι τα λεωφορεία»* (Γυναίκα, 40~50 ετών, μηχανικός).

Στις συζητήσεις με τους κατοίκους φάνηκε ότι εξαιτίας της έλλειψης επικοινωνίας και ενημέρωσης που είχαν με το φορέα σχεδιασμού δεν είχαν κατανοήσει ότι η βασική λειτουργία ενός σύγχρονου μέσου συλλογικής μεταφοράς είναι να περιορίσει τη χρήση ΙΧ.

A51: *«Ποιος θα χρησιμοποιεί το τραμ; Αυτοί οι ελάχιστοι που δεν έχουν αυτοκίνητα. Τα λεωφορεία σήμερα άμα τα δεις είναι άδεια»* (Άνδρας, 45~55 ετών, γραφίστας).

Π: «Πιστεύω ότι θα βοηθήσει κυκλοφοριακά, αλλά... Δηλαδή αυτούς που δεν έχουν άλλο μέσο για να μετακινηθούν προς το κέντρο ή προς τη Γλυφάδα, Νέα Σμύρνη, που είναι και τα εμπορικά κέντρα, ας πούμε, που μας εξυπηρετούν» (Άνδρας, 38 ετών).

Το τραμ τελικά υποβαθμίστηκε στη συνείδησή αυτών, στους οποίους θα έπρεπε να στοχεύει. Από τους περισσότερους θεωρήθηκε ότι το τραμ θα χρησιμοποιείται μόνο από τα αδύναμα κοινωνικά στρώματα ή από αυτούς που δε διαθέτουν αυτοκίνητο για άλλους λόγους (παιδιά, ηλικιωμένοι):

A40: «Η ιδέα του τραμ, σαν τραμ, μαζί, δηλαδή να εξυπηρετήσει το κοινό για να μπορεί... γιατί εμένα δε θα με εξυπηρετήσει, γιατί ανήκω – μπορεί – σε μια άλλη κλάση ανθρώπων, μπορεί να μην το πάρω ή ακόμα δε θα το πάρω, γιατί δε θα με εξυπηρετήσει ιδιαιτέρως» (Άνδρας, 40~45 ετών, μηχανικός).

A50: «Άσε τουλάχιστον ας ανακουφιστούν έτσι μερικοί άνθρωποι, των λαϊκών στρωμάτων κυρίως, γιατί οι περισσότεροι έχουν τα αυτοκίνητά τους μετακινούνται. Νέα Σμύρνη και Νέος Κόσμος ταλαιπωρούνται, ξέρω ότι ταλαιπωρούνταν οι άνθρωποι εκεί πέρα. Λοιπόν, αλλά κατά τα άλλα πρέπει... Μακάρι! Έχει μια γραφικότητα το τραμ, μπορεί να το δουν και έτσι ας πούμε» (Άνδρας, 45~55 ετών, διευθυντής σχολείου).

Γ48: «...τα μέσα συγκοινωνίας απευθύνονται όχι στην ελίτ, απευθύνονται σ' ένα κόσμο σε τουλάχιστον – όχι στο 10 % που λένε ότι είναι αντάρκεις με όλα.» (Διευθύντρια σχολείου, 45~55 ετών).

Γ40: «Πιστεύω ότι θα εξυπηρετήσει τους ηλικιωμένους που θα πάνε μια βόλτα στο κέντρο, να πάνε στο καφενείο, να χαζέψουν τα μαγαζιά, παρά οποιονδήποτε άλλο. Δηλαδή αυτοί που έχουν δουλειές, που βιάζονται, που, που, που... θα πάρουν το αυτοκίνητό τους, όπως το έπαιρναν.» (Δασκάλα, 35~45 ετών).

Γ32: «Επίσης πιστεύω θα βοηθήσει το πιο νέο κόσμο, που δεν έχει αυτοκίνητα, γιατί εμείς που έχουμε αυτοκίνητα βολευόμαστε με αυτά. Έτσι αυτοί που δεν έχουν αυτοκίνητα ίσως τους βοηθήσει. Θα έχουν μεγαλύτερη πρόσβαση στο κέντρο.» (Γυναίκα, 30~35 ετών, δημόσιος υπάλληλος).

Αυτοί που πίστευαν ότι πρέπει οι οδηγοί ΙΧ να στραφούν στα μέσα μαζικής μεταφοράς ήταν σαφώς λιγότεροι:

Γ44: «Σου είπα. Εγώ τώρα τι βλέπω, που μεταφέρομαι με αυτά τα μέσα... Είναι όλο αλλοδαποί. Ο Έλληνας δε χρησιμοποιεί το... Πρέπει να πειστεί ο Έλληνας να το χρησιμοποιήσει, γιατί αυτό το κόστος δεν το κάναμε... Εγώ θέλω και τους αλλοδαπούς να εξυπηρετούνται, τους αγαπώ και τους σέβομαι, αλλά πρέπει και ο Έλληνας, τη στιγμή που επιβαρύνθηκε και το κράτος αυτό το κόστος, δεν πρέπει και εμείς να μάθουμε... να μου πεις είναι μέχρι τις δώδεκα...» (Γυναίκα, 40~50 ετών, νοικοκυρά).

Όσοι δήλωσαν ότι θα αλλάξουν τρόπο μετακίνησης και θα επιλέγουν το τραμ, δε το έκαναν επειδή πείστηκαν ότι κάτι τέτοιο θα ήταν καλό για την πόλη τους, αλλά επειδή τους εξυπηρετούσε περισσότερο:

A63: «Ενώ πρώτα δε μπορούμε... Να, εγώ επί παραδείγματι δε μπορώ να πάω Πειραιά με το δικό μου αυτοκίνητο! Γιατί δε μπορώ να πάω, δε μπορώ να παρκάρω, δε μπορώ

την κίνηση – ξέρω ‘γώ. Θα γίνει το τραμ, όταν γίνουν τα τρένα, το μετρό, όλα αυτά εκεί πέρα θα παίρνω το μετρό οπωσδήποτε. Καλύτερο μπορεί να γίνει απ’ αυτό;» (Ανδρας, 60~70 ετών, συνταξιούχος).

Ε: Τι είναι αυτό που βρίσκετε θετικό στο έργο;

Γ41: Τι είναι θετικό;

Ε: Ναι. Δηλαδή λέτε ότι εμένα – ας πούμε – “εμένα μου έκανε καλή...”

Γ41: Το γεγονός ότι... δε θα παίρνω το αυτοκίνητό μου σε μακρινές αποστάσεις, θα αποφεύγω κίνηση, μποτιλιάρισμα και τα λοιπά...(Δασκάλα, 35~45 ετών).

Γ30: «Τι να σας πω, αν λειτουργήσει όπως λένε, οι συγκοινωνίες θα βελτιωθούν. Θα εξυπηρετηθούμε και εμείς. Να γλιτώσω από το αυτοκίνητο [...] Επειδή πηγαίνω Γλυφάδα για ψώνια, αν είναι γρήγορη η συγκοινωνία, δε θα αναγκάζομαι να παίρνω το αυτοκίνητο να ταλαιπωρούμαι με το πάρκινγκ» (Δασκάλα, 25~35 ετών).

Γ29: «Το αυτοκίνητό μου θα το παρκάρω απ’ έξω από τη δουλειά. Θα παίρνω το τραμ. Θα πηγαίνω στη Γλυφάδα. Θα πίνω τον καφέ μου ή θα τρώμε και θα γυρίζουμε. Και πιστεύω θα μας βοηθήσει και μ’ αρέσει πάρα πολύ!» (Γυναίκα, 27~37 ετών, φυσικοθεραπεύτρια).

6.4.4.3 Αίσθηση κακοδιαχείρισης των δημόσιων πόρων.

Επειδή οι κάτοικοι δε συμμετέχουν στον προγραμματισμό των έργων μεταφορών στην πόλη τους δεν κατανοούν τη σημασία τους, αισθάνονται ότι γίνονται άσκοπα, ότι γίνονται ανούσιες σπατάλες και υπάρχει κακοδιαχείριση:

Γ44: Όχι, όχι... το έργο αυτό της Βάρης που γίνεται, το καινούριο αυτό έργο που πάει προς το αεροδρόμιο, όταν φτιάζανε το αεροδρόμιο και το λειτούργησαν, φτιάζανε τη Βάρης και μετά από ένα χρόνο ξηλώσανε πάλι όλη τη Βάρης να γίνει η καινούρια Βάρης που θα γίνει τώρα... Αυτό δεν το κατάλαβα. Γιατί ας πούμε ένα χρόνο δουλεύανε και δεν κάναν στην ουσία τίποτα... 30 πόντους, και τώρα δώσανε – πως το λένε – που πήραν τα, δώσανε αντιπ... - πώς το λένε;

Ε: Απαλλοτριώση.

Γ44: Απαλλοτριώσεις! Κάνανε, γιατί δεν τις κάνανε από την αρχή;

Ε: Ναι, δεν είχαν δηλαδή, δεν είχαν...

Γ44: Αυτό ήταν δηλαδή σκάνδαλο, ο δρόμος αυτός, η Βάρης, ήταν σκάνδαλο...(Γυναίκα, 40~50 ετών, νοικοκυρά).

Γ35: «Φτιάχνεις το δρόμο, έτσι; Φτιάχνεις το δρόμο. Μετά το ξηλώνεις για να φτιάξεις στο ίδιο μέρος κάτι άλλο. Δηλαδή αυτό το πράγμα γίνεται συνέχεια: σκάβουνε, φτιάχνουνε, τα ξανασκάβουνε και ξανά απ’ την αρχή. Και μόνο αυτό δεν ανεβάζει το κόστος του έργου; [...] Δεν υπάρχει προγραμματισμός, ας πούμε. Απ’ την αρχή να γίνει σωστό! “Πώς θα γίνει αυτό; Πώς θα γίνει εκείνο;” Όστε να γνωρίζουμε σωστά και να μην ξανακάνουμε τα ίδια πράγματα. [...] Γενικά δεν είμαι σίγουρη για το τι γίνεται.

Σκάβουνε, ξανασκάβουνε, φτιάξαν' πεζοδρόμια, τα ξαναξηλώσαν'... Είναι αυτό το ελληνικό...» (Γυναίκα, 35~40 ετών, υπάλληλος νυκτερινού κέντρου).

Τα λεγόμενα των κατοίκων έχουν πραγματική βάση. Πράγματι δεν υπάρχει προγραμματισμός στα έργα υποδομής που υλοποιούνται. Αν υπήρχε **κοινωνική λογοδοσία** στις σχετικές αποφάσεις θα αναγκάζονταν οι φορείς να είναι λιγότερο σπάταλοι και οι πολίτες θα ήταν περισσότερο ενημερωμένοι.

A64: *Κάνει το δρόμο η ΕΥΔΑΠ, το αφήνουν εκεί, το φτιάχνουνε. Μετά έρχεται η ΔΕΗ. Φτιάχνει και 'κείνη εκεί. Μετά έρχεται – ξέρω 'γώ – άλλος.*

E: *Δεν υπάρχει προγραμματισμός, ας πούμε...*

A64: *Αμ μπράβο! Ένας να τα κοιτάει. Ένας, αυτός να τα φτιάχνει!*

(Ανδρας, 60~70 ετών, συνταξιούχος).

A45: *«Εγώ νομίζω ότι είναι και πρόβλημα νοοτροπίας γενικότερα στα έργα στην Ελλάδα. Και το παίρνω έτσι... Ίσως... το παίρνουμε και λίγο ελαφριά – πώς το λένε; - λίγο τα πράγματα, έτσι, όχι με τη δέουσα προσοχή... Μερικά πράγματα πρέπει να γίνονται με ιδιαίτερη προσοχή, νομίζω! Με ιδιαίτερη προσοχή! Δε μπορεί να φτιάχνεις δρόμο... ξέρω 'γώ, που να 'χει προβλήματα μετά από ένα μήνα... Σχολεία, κτίρια, ξέρω 'γώ, διάφορα, αυτά που κάνουμε και παραπονιέται όλος ο κόσμος, δεν παραπονόυμαι μόνο εγώ, δεν ανακάλυψα εγώ τον τροχό, κατάλαβες; Πάω ως προς έτσι, τη λειτουργία του δημοσίου, νομίζω έτσι, το δημόσιο, το ελληνικό δημόσιο...»* (Ανδρας, 40~50 ετών, διευθυντής σχολείου).

6.4.4.4 Υποψία διαφθοράς.

Αρκετοί πολίτες πιστεύουν ότι οι δημόσιοι λειτουργοί (πολιτικοί, υπάλληλοι) δεν υπερασπίζονται το δημόσιο συμφέρον, αλλά το προσωπικό τους συμφέρον. Η νομοθεσία άλλωστε υποχρεώνοντας τους δημόσιους λειτουργούς να υπηρετούν το δημόσιο συμφέρον και προβλέποντας αυστηρές κυρώσεις σε αντίθετη περίπτωση υπονοεί ότι αυτή η αποστολή δεν είναι αυτονόητη (Schneider 2002: 250). Η άρνηση συνεργασίας της διοίκησης με το κοινό ενισχύει αυτή την υποψία, δημιουργεί την υποψία ύπαρξης “συμφερόντων”, που κρύβονται πίσω από τα κριτήρια των αποφάσεων¹³⁶. Ενισχύεται η άποψη ότι οι πολιτικοί είναι διεφθαρμένοι και σκοπός τους είναι η ικανοποίηση ιδιωτικών συμφερόντων. Δημιουργείται ένας φαύλος κύκλος, αφού αυτή η απαξίωση της πολιτικής εμποδίζει τη συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις (§ 6.5.4.11).

A62: *«Λένε για το Λαλιώτη έκλεψε, έκανε, έδειξε, έκανε, έκλεψε, έκανε. Και ποιος να ήταν απάνω δε θα 'κλεβε;»* (Ανδρας, 60~70 ετών, συνταξιούχος).

A28: *«Είμαστε το κράτος της μίζας»* (Ανδρας, 28 ετών, μηχανικός).

Γ41: *«Θεωρητικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι το έκανε για να εξυπηρετήσει τους πολίτες. Και θέλω να πιστεύω ότι γι' αυτό το έκανε. Αλλά δεν ξέρουμε ποιοι ήταν οι λόγοι... Δεν πιστεύω ότι τα κίνητρα είναι πάντα αγαθά!»* (Δασκάλα, 40 ετών).

¹³⁶ Βλ. (Δήμος Παλαιού Φαλήρου 2002), (Ελευθεροτυπία, 22/04/2002), (Ελευθεροτυπία, 07/10/2002), (Μαγκάκης 2002) και (Συσπείρωση Αριστερών Μηχανικών 2002).

Υπάρχει ένα γενικευμένο κλίμα απαξίωσης των πολιτικών αποφάσεων, αίσθηση ότι υπάρχει διαφθορά και ότι το δημόσιο χρήμα σπαταλιέται¹³⁷.

A32: «Δηλαδή το κάθε έργο που θα γίνεται - στο τραμ, στο μετρό, δεν ξέρω, στο τρόλεϊ, στα λεωφορεία – να εξυπηρετείται ο κόσμος! Όχι να τον βάζουνε ή να τον βγάζουνε για να ξοδέψουμε χρήματα! Λοιπόν, αν είναι να το βάλεις και να εξυπηρετήσεις τον κόσμο, να το βάλεις! [...] Γιατί ο κόσμος τώρα έχει πονηρευτεί και σου λέει αυτοί μας τα τρώνε, τι να τα δώσουμε, γιατί να τους τα δώσουμε; Για να τα φάνε αυτοί οι μάγκες; Ε, όχι! Τα τρώω και εγώ! [...] Απ' το να κάνει αυτός το κέφι του – κλέβοντάς με στην ουσία. Όχι, ρε φίλε! Γιατί; Τα χρώσταγα;» (Ανδρας, 30~40 ετών, υπάλληλος καθαριότητας).

A38: «Και περίμενε να δεις, μόλις τελειώσει η Ολυμπιάδα, θα το ξηλώσουνε για να περάσουνε... Θυμήσου το! Μόλις τελειώσει η Ολυμπιάδα θα το ξηλώσουνε πάλι για να περάσουνε τους αγωγούς του νερού, γιατί δέχομαι, προλαβαίνουνε να τους περάσουνε, γι' αυτό δε τους περνάνε! Να τα φάνε γρήγορα μέχρι την Ολυμπιάδα, μέχρι να τελειώσουνε αυτή την Ολυμπιάδα και μετά...» (Δάσκαλος, 30~40 ετών).

Και το τραμ εντάχθηκε από πολλούς στο πλαίσιο αυτό. Ήταν δηλαδή γι' αυτούς ένα έργο που το αποφάσισαν οι πολιτικοί κατόπιν δωροδοκίας:

Γ35: «Πιστεύω ότι το τραμ το φτιάξαν' – όπως και πολλά έργα – για να βάλουν στην τσέπη κάποια λεφτά. Για ποιο άλλο λόγο; Και φαίνεται από τον τρόπο που έγινε το έργο και που γίνεται. Και – απ' ότι άκουσα – έχει σχεδόν διπλασιαστεί και το κόστος του. Υπήρχε ένα – ξέρω 'γώ πόσα δις...» (Γυναίκα, 35~40 ετών, υπάλληλος νυκτερινού κέντρου).

A40: «Υπάρχουν τραμ τελευταίας τεχνολογίας. Πάντοτε παίρνουμε όχι την τελευταία τεχνολογία, παίρνουμε την τεχνολογία που είναι προ εικοσαετίας. Δεν μπορώ να καταλάβω για ποιο λόγο, ούτε θέλω να αναφερθώ στο λόγο, γιατί εγώ τον ξέρω το λόγο, αλλά από εκεί και πέρα, δεν επιτρέπεται να κάνουν ένα τραμ με τόσους στύλους [...] Και είναι προπολεμικά αυτά τα πράγματα, δηλαδή ή είμαστε ηλίθιοι που αγοράζουμε τέτοια τεχνολογία ή κάτι άλλο συμβαίνει. Τώρα το τι άλλο συμβαίνει δεν μπορώ να το πει κανείς» (Ανδρας, 40~45 ετών, μηχανικός).

A52: «Τώρα μεταξύ μας, το τραμ έγινε επειδή μερικοί εργολάβοι είχαν μακρύ χέρι» (Ανδρας, 50~60 ετών, μηχανικός).

Ωστόσο την άποψη αυτή για την πολιτική δε τη συμμερίζονται όλοι:

Γ25: «Οι πολιτικοί προσπαθούν για το καλό μας» (Γυναίκα, 20~30 ετών, ιδιωτική υπάλληλος).

A63: «Που άσε τι λένε τώρα ότι κλέβουνε. Αυτά είναι αηδίες, σαχλαμάρες. Υπάρχουν κλέφτες, ας πούμε, αλλά δε μπορεί να είναι υπουργοί. Δε τα πιστεύω εγώ αυτά τα πράγματα! Απλώς είναι για συκοφαντίες, και οι μεν και οι δε, όταν βγει ας πούμε...

¹³⁷ Σύμφωνα με το Ευρωβαρόμετρο το 2003 οκτώ στους δέκα Έλληνες δυσπιστούν στα πολιτικά κόμματα και πάνω από τους μισούς δεν δείχνουν εμπιστοσύνη στη λειτουργία του δημοκρατικού πολιτεύματος στη χώρα μας (www.in.gr, 27/07/2003).

Αύριο το λένε το ΠΑΣΟΚ, πριν λήγανε οι Νεοδημοκράτες ας πούμε. Κλέβουνε και κάνουνε, δε πιστεύω... Όλοι κλέφτες λέει... Αυτά είναι αηδίες!» (Άνδρας, 60~70 ετών, συνταξιούχος).

A45: «Δεν είμαι και τόσο ευκολόπιστος να ακούω ότι όλα γίνονται με συμφέρον, όλα είναι και αυτά... Δεν είμαι τέτοιος άνθρωπος, δηλαδή, ίσως, δε τα... Πώς το λένε; Δεν είμαι και τόσο, έτσι, ας το πούμε πονηρός, να το πούμε, έτσι;» (Άνδρας, 40~50 ετών, διευθυντής σχολείου).

Γ36: Πιστεύω πως ναι. Δεν μπαίνω ποτέ σε θεωρίες άλλες, ότι μπορεί να υπάρχουν και άλλοι λόγοι, εντάξει, το κέρδος πάντα υπάρχει σε αυτόν που αναλαμβάνει το έργο, αλλά πιστεύω η πρόθεση είναι πάντα...

E: Των πολιτικών εννοείτε...

Γ36: Ναι, η πρόθεση είναι πάντα να βελτιωθεί μία κατάσταση (Γυναίκα, 30~40 ετών, δικηγόρος).

6.4.4.5 Εχθρική άποψη για τη φορολογία.

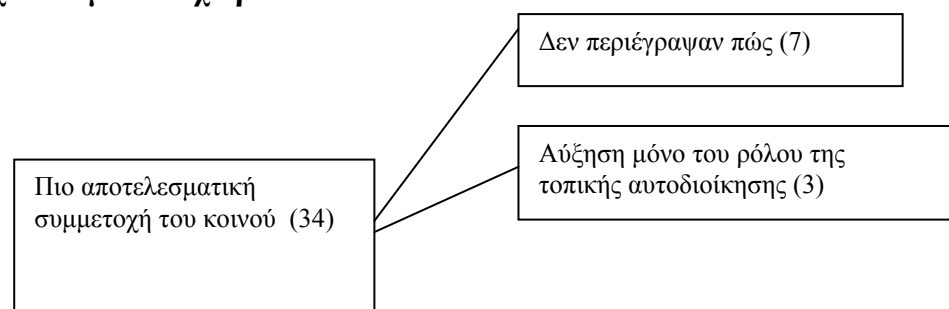
Είναι φυσικό, αν οι πολίτες αισθάνονται ότι υπάρχει διαφθορά και κακοδιαχείριση των δημόσιων πόρων, να βλέπουν τις προσπάθειες φορολόγησής τους από το κράτος σαν ληστεία. Η συμμετοχή του κοινού θα μπορούσε να δράσει στην κατεύθυνση της μείωσης της **φοροδιαφυγής**. Αν οι πολίτες συναποφάσιζαν τα έργα που υλοποιούνται θα αισθάνονταν ότι μέσω της φορολόγησης χρηματοδοτούν τη βελτίωση της ποιότητας ζωής τους.

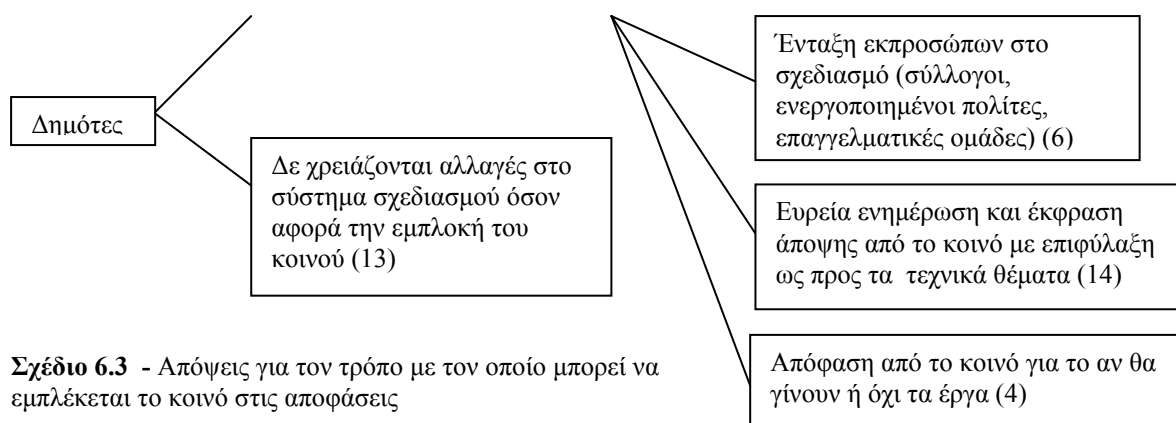
A39: «Το κράτος εκμεταλλεύεται τον πολίτη ως ο χειρότερος, ο στυγνότερος νταβατζής. Λοιπόν, και γιατί τα λέω αυτά; Δεν είναι μόνο το θέμα των πολυκατοικιών που ράγισαν ή των περιοχών που απαλλοτριώσε, μη τρελαθούμε τελείως δηλαδή... Εάν το κράτος δεν είναι σωστό, πώς περιμένεις από τον πολίτη να είναι εντάξει; Εγώ προσωπικά, δημόσιος υπάλληλος 15 χρόνια, κοιτάζω πώς θα κλέψω το κράτος! Γιατί; Γιατί μ' έχει κλέψει προκαταβολικά! Και με κλέβει συνέχεια. Και κοιτάζω να κάνω και εγώ – μικροκλοπές στην ουσία – για να “ρεφάρω” μέρος των κλαπέντων» (Άνδρας, 30~40 ετών, γυμναστής).

Γ40: «με φορολογούν ήδη για πολλά πράγματα που δε τα δέχομαι, τα απορρίπτω [...] Δε μπορούμε να καταχρεωθούμε για να κάνουμε τους Ολυμπιακούς, να καμαρώσουμε για ένα μήνα, πόσο θα είναι αυτή η υπόθεση και να πληρώσουμε τα σπασμένα εμείς οι υπόλοιποι.» (Δασκάλα, 35~45 ετών).

Γ41: «θεωρώ ότι μου τα παίρνουν από παντού» (Δασκάλα, 35~45 ετών).

6.4.5 Προτάσεις του κοινού για αποτελεσματικές μεθόδους συμμετοχής του στο σχεδιασμό του χώρου





Ο Font (1998: 5) χωρίζει τη συμμετοχή σε **αντιπροσωπευτική** (pluralistic participation), η οποία επιτρέπει σε καλά καταρτισμένους εκπροσώπους κοινωνικών ομάδων να έχουν πρόσβαση στις αποφάσεις και σε **μαζική συμμετοχή** (citizen participation), όπου κοινοί πολίτες καλούνται να εκφράσουν τη γνώμη τους και να τη μεταφέρουν στους αποφασίζοντες. Στην έρευνα εκφράστηκαν απόψεις που υποστήριζαν άλλοτε τη μία και άλλοτε την άλλη άποψη.

6.4.5.1 Υποστηρικτές της μαζικής συμμετοχής

Η μαζική συμμετοχή, όπως περιγράφηκε από τους υποστηρικτές της έχει **δύο φάσεις**. Η πρώτη φάση αφορά την **ενημέρωση**. Αρκετοί διψούν πρωτίστως για ενημέρωση από ειδικούς και δευτερευόντως για συμμετοχή: Πιστεύουν ότι η συμμετοχή αφορά την **έκφραση γνώμης στη φάση της απόφασης**, που ακολουθεί την ενημέρωση των ειδικών. Πολύ καλή περιγραφή αυτών των δύο επιπέδων έδωσαν πολλές συνεντεύξεις.

A50: «Κοίταξε είναι ένα επίπεδο, πώς να το πω; Το τεχνολογικό; Το επιστημονικό; Το γνωστικό, αυτό που χρειάζεται γνώση, χρειάζεται να ξέρεις, έτσι; Να ξέρεις δηλαδή: “Άμα περάσει το τραμ από την παραλία, έχει κινδύνους; Τι κινδύνους έχει; Στο έδαφος, στο υπέδαφος, σ’ αυτά, ας πούμε έτσι;” Αν λειτουργεί... λειτουργεί ένας υποσταθμός εδώ, της ΔΕΗ. Αγωνιζόμαστε χρόνια να φύγει. Δεν φεύγει. Είναι στο προαύλιο του σχολείου. Έπρεπε να ξέρουμε τις επιπτώσεις στην υγεία των παιδιών. Δεν είμαστε ειδικοί, να απευθυνθούμε στους ειδικούς να ξέρουν. Αυτό είναι το ένα επίπεδο. Το δεύτερο επίπεδο, που μπορούν να συμμετέχουν όλοι, είναι αυτό που ονομάζω εγώ το πολιτικό μέρος. Ναι, έχει αυτές τις θετικές και τις αρνητικές επιπτώσεις, λοιπόν, αλλά όταν ενημερωθεί ο κόσμος, που είναι βασικός παράγοντας γι’ αυτά. Όταν ενημερωθεί ο κόσμος από τους ειδικούς για τις επιπτώσεις νομίζω όλοι μπορούν πια να προτείνουν, το δικαιούνται. Αυτό είναι η ουσία της δημοκρατίας νομίζω» (Άνδρας, 45~55 ετών, διευθυντής σχολείου).

Γ31: «Πρώτα λοιπόν να γίνει μία ενημέρωση και μετά να πουν τη γνώμη τους. Σαφέστατα δικαιούνται να πουν τη γνώμη τους. Δηλαδή μπορεί να δώσουν στοιχεία ή πληροφορίες, που ο τεχνοκράτης σχεδιάζοντας το έργο και προσπαθώντας σαφέστατα

να κάνει το καλύτερο είναι πολύ πιθανόν να τα αγνοεί ή να μη τα λάβει υπόψη του» (Δασκάλα, 30~40 ετών).

Στη φάση της απόφασης αρκετοί αισθάνονταν ότι η μαζική συμμετοχή θα **βοηθήσει** το σχεδιασμό του έργου.

Γ33: «...διότι ο κόσμος είναι αυτός που βιώνει καθημερινά τα προβλήματα, έτσι; Και πιστεύω ότι ξέρει περισσότερο ο απλός ο κόσμος, ο πολίτης, ο καθημερινός, αυτός που ταλαιπωρείται αφάνταστα, ξέρει τι τον βολεύει και τι δεν το βολεύει. [...] και αυτοί βέβαια να δούνε και να πούνε τα υπέρ και τα κατά, γιατί ο κόσμος μπορεί να βλέπει, ξέρω 'γώ, κάποια πράγματα, τα οποία δεν μπορούν να τα δουν από επιστημονικής άποψης, ας πούμε. Όμως το τι εξυπηρετεί και ποια ομάδα ανθρώπων θα εξυπηρετεί, γιατί θα το περάσουν και πώς θα το περάσουν πιστεύω ότι είναι καίρια ερωτήματα αυτά, τα οποία να πρέπει να απαντηθούν μέσα από... [...] Όπως το δημοψήφισμα, ξέρω 'γώ, κάπως έτσι το βλέπω» (Δασκάλα, 30~40 ετών).

A45: «Οι μηχανικοί είναι ειδήμονες, βέβαια. Αυτοί που είναι ειδικοί θα κάνουν τις μελέτες και αυτά, αλλά νομίζω δε βλέπει, έτσι, να ακούσεις πριν πάρεις μια απόφαση για οποιοδήποτε έργο, να πάρεις τη γνώμη της βάσης. Κάτι ξέρουνε και αυτοί. Και ο απλός ο άνθρωπος καμιά φορά έχει άποψη και έχει γνώμη καμιά φορά και από τους περισπούδαστους, εμάς τους άλλους, που κάνουμε ότι τα ξέρουμε όλα. [...] Οι ειδικοί αποφασίζουν για όλα, έτσι; Ο ειδικός [...] Δηλαδή ο μάχιμος εκπαιδευτικός, αυτός που ρίχνεται μες στην τάξη... Εντάξει, κάτι ξέρει και αυτός. Μπορεί να μην είναι πανεπιστήμονας να τα ξέρει όλα, αλλά ξέρει την εμπειρία και η εμπειρία είναι βασικό πράγμα στη ζωή... Και η θεωρία καλή είναι, αλλά το πάντρεμα θεωρίας και πράξης καλό, μπορεί να είναι καλό. [...] Ας το ψάχνουνε αυτοί καλύτερα πριν ξεκινάνε κάτι και ας υπάρχει... με το “πilotικό στάδιο”, δεν ξέρω... “πειραματικό” να το σκέφτονται: πριν εφαρμόσεις κάτι ας κάνεις μια προεργασία, έτσι; Και να δεις... Να ρωτήσεις κάτι με ένα είδος ερωτηματολογίου, με ένα είδος... δεν ξέρω ακριβώς πως μπορεί να γίνει μία έρευνα... να κοιτάζουν το κάθε πράγμα, να κάνουν το πιο σωστό! (Ανδρας, 40~50 ετών, διευθυντής σχολείου).

E: Πιστεύετε ότι ο κόσμος πρέπει γενικά να συμμετέχει στο πώς γίνονται τα διάφορα έργα; Δηλαδή οι μηχανικοί πριν τα σχεδιάσουν θα πρέπει να...

Γ29: Οποσδήποτε!

Γ47: Βεβαίως, βεβαίως! (Προϊσταμένη δημόσιας υπηρεσίας, 40~50 ετών).
[...]

Γ29: Δηλαδή θα μπορούσε να συμμετέχει ο άνθρωπος πιστεύω στην κοινωνία του πιο ενεργά, ώστε να έχει καλύτερα αποτελέσματα κάθε τι που γίνεται.

E: Δηλαδή πιστεύετε ότι τα έργα θα γινόντουσαν πολύ καλύτερα...

Γ29: E, βέβαια, βέβαια... Γιατί οι ίδιοι τα ζουν. Οι ίδιοι άνθρωποι που κατοικούν σε μια περιοχή – βέβαια και οι διερχόμενοι που πηγαίνουν για τις δουλειές τους περνάνε (Γυναίκα, 27~37 ετών, φυσικοθεραπεύτρια).

Είναι φανερό ότι οι πολίτες που υποστηρίζουν τις μαζικές διαδικασίες συμμετοχής του κοινού δε θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολο να προσελκυστούν να συμμετέχουν. Το σημερινό όμως θεσμικό πλαίσιο δεν τους δίνει τη διέξοδο που επιθυμούν, διότι αφενός είναι φτωχό σε προβλέψεις, αφετέρου οι φορείς σχεδιασμού δεν το αναδεικνύουν. Μηχανικός δε γνώριζε ότι η προμελέτη ενός έργου τίθεται σε δημόσια διαβούλευση στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης:

A40: «Η άποψή μου είναι: μπορεί να βγει μία μελέτη, πρόμελετη θα την έλεγα, βάσει αυτής της προμελέτης θα καλέσεις άνθρωποι είτε λέγονται πολίτες διάφορων - επίπεδων, εντάξει; Και μορφωμένοι, και μηχανικοί και δικηγόροι, όλοι έχουνε μία άποψη για να πούνε τη δική τους άποψη. Μπορεί όχι τεχνικά – εντάξει; - αλλά ο κάθε πολίτης θα πει το πρόβλημά του» (Ανδρας, 40~45 ετών, μηχανικός).

Υπήρχαν και αυτοί που πίστευαν ότι το κοινό δε δικαιούται απλά την έκφραση γνώμης, αλλά πρέπει να συναποφασίζει:

Γ43: «Εγώ πιστεύω κόσμος θα πρέπει να ενημερώνεται σωστά από αρμόδιους ανθρώπους και αφού υπάρξει σωστή ενημέρωση θα πρέπει να συμμετέχει στις αποφάσεις. Θα πρέπει να συμμετέχει...» (Υποδιευθύντρια σχολείου, 40~50 ετών).

Ε: Ας πούμε, εδώ τώρα με το τραμ, που είναι, ας πούμε και πιο άμεσο, θα σας ενδιέφερε, ξέρω γω, να συμμετέχετε στις αποφάσεις, δηλαδή ας πούμε ότι το κράτος έλεγε: «Καλώ τους Φαληριώτες να...»

Γ44: Γιατί δεν το έκανε; Το ζητήσαμε...

Ε: Δηλαδή το θέλετε αυτό;

Γ44: Το είχαμε ζητήσει.

Ε: Και πως το φαντάζεστε κάτι τέτοιο, δηλαδή εσείς προσωπικά, πως...

Γ44: Με δημοψήφισμα.

[...]

Γ44: Κολλούσαν ένα χαρτί κάποιιο στην πόρτα μου και λέγανε την Τετάρτη τόσες του μηνός εκεί, και πήγαινα.

Ε: Δηλαδή, αν αντίστοιχες εκδηλώσεις τις έκανε το κράτος, ας πούμε, φαντάζομαι ότι θα πη...

Γ44: Και πιο πολύ, και πιο πολύ!

Ε: Όχι μόνο δημοψήφισμα δηλαδή και...

Γ44: Και πιο πολύ! Γιατί πιστεύω ότι εκεί θα υπήρχαν, θα άκουγα και άλλες γνώμες. Εδώ υπήρχε μία γνώμη: «Όχι στο τραμ!». Αυτή ήταν η γνώμη. Αυτών που μας καλούσαν και πήγαινα... (Γυναίκα, 40~50 ετών, νοικοκυρά).

6.4.5.2 Υποστηρικτές αντιπροσωπευτικής συμμετοχής του κοινού

Οι μηχανικοί ήταν πιο επιφυλακτικοί στις μαζικές διαδικασίες συμμετοχής του κοινού (μόνο ένας μηχανικός ανήκε σε αυτούς που συμφωνούσαν με μαζικές διαδικασίες συμμετοχής). Θεωρούν ότι έχουν βασικές γνώσεις για το χώρο που δε μπορεί να τεθούν ισοδύναμα με τις απόψεις του κοινού. Δέχονται ωστόσο ότι το σημερινό σύστημα είναι ανεπαρκές και προτείνουν διορθωτικές παρεμβάσεις, που αφορούν κυρίως **έμμεσους τρόπους συμμετοχής** και όχι άμεσους¹³⁸. Πολλές ήταν οι απόψεις για τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να επιτευχθεί αυτή η έμμεση συμμετοχή του κοινού. Η τοπική αυτοδιοίκηση είναι στα μάτια πολλών ο εκφραστής των αντιλήψεων του κοινού. Προτάθηκε:

¹³⁸ Διαπίστωση που επιβεβαιώνεται και από άλλη έρευνα σε Έλληνες μηχανικούς (Prisma 2005 β: 13, 17).

- Αύξηση του ρόλου της τοπικής αυτοδιοίκησης στις αποφάσεις, ώστε να λαμβάνεται υπ' όψη η γνώμη της. Ενεργοποίηση των πολιτών, ώστε να συμμετέχουν στο πλαίσιο της τοπικής αυτοδιοίκησης.
- Να καλούνται επιστημονικοί φορείς, όπως το Τ.Ε.Ε. να εκφράσουν άποψη.
- Να καλούνται εκπρόσωποι κοινωνικών ομάδων, όπως επιμελητήρια, περιβαλλοντικές οργανώσεις, σύλλογοι γειτονιάς να συμμετέχουν στις αποφάσεις.
- Να καλούνται αυτοί που εκφράζουν έντονο ενδιαφέρον για ένα έργο να συμμετέχουν στις αποφάσεις.

A42: «...η εκάστοτε δημοτική αρχή πρέπει να ψάχνει τι προβλήματα έχει ο δήμος και τι θέλει. Λίγο πολύ ο κόσμος, να πιάνει τον παλμό, αλλιώς δεν έχει νόημα να είναι η αρχή. Και από τη στιγμή που βγήκε η αρχή υποτίθεται έπιασε κάποιο παλμό. Το αν ξαναβγεί είναι αν τον παλμό αυτό τον ικανοποιήσει ή όχι, έτσι; Λοιπόν, μεμονωμένα ο κάθε πολίτης δεν μπορεί να πάει και να...» (Άνδρας, 35~45 ετών, Οπτικός).

6.4.5.3 Υποστηρικτές κεντρικού σχεδιασμού

Όπως τονίστηκε παραπάνω (§ 6.5.4) υπήρχαν αρκετοί που θεωρούν **το κράτος ως το μοναδικό εκφραστή του δημοσίου συμφέροντος** και πιστεύουν ότι η συμμετοχή του κοινού στην καλύτερη περίπτωση θα δημιουργήσει πρόβλημα (§ 6.5.4.4) και στη χειρότερη θα οδηγήσει στην επιβολή των ιδιωτικών συμφερόντων στο δημόσιο (§ 6.5.4.5). Έχουν οδηγηθεί σε αυτή την άποψη κυρίως από τη στρεβλή πολεοδομική ανάπτυξη της Αθήνας. Η μη εξασφάλιση των απαραίτητων κοινόχρηστων χώρων πιστεύουν ότι οφείλεται στο ότι ο πολεοδομικός σχεδιασμός ήταν παραπάνω “συμμετοχικός” απ’ ότι θα έπρεπε, με αποτέλεσμα να ικανοποιούνται μικροσυμφέροντα, αντί η κεντρική εξουσία να επιβάλλει το δημόσιο συμφέρον στο ιδιωτικό. Ορισμένοι θεωρούν ότι η συμμετοχή του κοινού δεν απευθύνεται έτσι κι αλλιώς στον κοινό πολίτη, αφού προϋποθέτει γνώσεις και χρόνο και χρήμα, που η μεγάλη μάζα των πολιτών δεν διαθέτει.

6.4.6 Επιθυμίες ως προς το περιβάλλον

Πάνω στη συζήτηση εκφράστηκαν σχόλια για το πώς θα ήθελαν οι κάτοικοι το περιβάλλον της πόλης τους. Οι απόψεις αυτές ερχόντουσαν συχνά σε σύγκρουση μεταξύ τους φανερώνοντας τη διαφορετικότητα των αξιών και των αντιλήψεων για το ιδανικό κόσμο, για το “ωραίο”, το “όμορφο” και το “καλό” στην πόλη που ζουν. Είναι έννοιες σχετικές και όχι αντικειμενικές. Οι πολεοδομικές και κυκλοφοριακές μελέτες θα έπρεπε να αξιολογούν όλες αυτές τις διαφορετικές προσεγγίσεις πριν καταλήξουν σε μία πρόταση. Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων θα έπρεπε να εξετάζει όλο αυτό τον πλούτο αντιλήψεων πριν αξιολογήσει τις αισθητικές και ποιοτικές επιπτώσεις ενός έργου. Παρακάτω παρουσιάζονται ταξινομημένα τα σχόλια του κοινού:

6.4.6.1 Επιθυμία για μία σύγχρονη λειτουργική πόλη, για νέα έργα

Πολλοί κάτοικοι επιθυμούν **νέα έργα** για τη δημιουργία μιας σύγχρονης λειτουργικής πόλης με ποιότητα ζωής. Παράλληλα τονίζουν την αναπτυξιακή διάσταση που έχουν τα έργα προσφέροντας δουλειές:

A68: Λέγανε... λέγανε να μη γίνει το... πες το... το καζίνο! Και δεν έγινε τελικά! Και τι κάναμε; [...] Τι άλλο κάναμε μ' αυτή τη δουλειά. Δεν έγινε καζίνο, να πούμε... Και θα δουλεύανε 2000 παιδιά από το Φάληρο! [...] ...και το σπουδαιότερο είναι το θέμα της δουλειάς ρε παιδί μου! Δε βρίσκουνε δουλειά τα παιδιά σήμερα! [...] Και για το θέατρο που είχαν και λέγαν' να γίνει εδώ... Να γίνει! Γιατί να μη γίνει το θέατρο; Είναι πράγματα που... τα οποία δε... δεν ξέρω τώρα ορισμένοι απ' το... πως το σκέφτονται... Τόσο έχουν δέσει το γαϊδαρό τους καλά... γιατί είναι και αυτά τα θέματα να πούμε που λες...

E: Δηλαδή έχουν βολευτεί...

A68: Ναι, έχουν βολευτεί, έχουν... δεν ξέρω και 'γώ τώρα ακριβώς... και λένε τώρα να μη γίνει... Αυτά εγώ τα θεωρώ αρνητικά στοιχεία όλα.

E: Είστε γενικά υπέρ των έργων...

A68: Υπέρ των έργων! (Ανδρας, 65~75 ετών, διαχειριστής κυλικείου).

A30: «Για μας όταν κάτι τέτοιο είναι καινούριο, θα έχει δουλειές! [...] Γιατί, να φύγει το Δημαρχείο από εδώ να πάει πιο πάνω, γιατί; Αυτό είναι τρία χρόνια δουλειά...» (Ανδρας, 25~35 ετών, οικοδόμος).

A62: Ωραία έργα έχουνε γίνει!

A64: Ωραία πράγματα!.

[...]

A62: Όλα αυτά είναι, τα κοινωνοφελή έργα όλα αυτά είναι πράγματι για το καλό του ανθρώπου. Του φτωχού, όχι του πλούσιου, γιατί ο πλούσιος... (Ανδρες, 60~70 ετών, συνταξιούχοι).

A63: «Ότι καλύτερο! Δηλαδή είναι ότι καλύτερο και θα εξυπηρετήσει όλο τον κόσμο! Δηλαδή δεν υπάρχει κάτι το μεμπτό να πεις: “Ξέρεις τίποτα, αυτό δεν είναι καλό!” Δεν υπάρχει τίποτα. Όλα καλά είναι! [...] Δεδομένου δε το τραμ, το τρένο, το μετρό, όλα αυτά εκεί πέρα είναι τα μόνα που θα εξυπηρετήσουν και θ' αλλάξει όλη η Ελλάδα θ' αλλάξει. [...] Στον Πόρο είχαμε κάτι κτήματα. Στον πατέρα μου απάνω, όχι στο νησί μέσα, ψηλά... Για να πας εκεί πέρα στο κτήμα, έπρεπε να πας με το άλογο ή με το γαϊδούρι ή με το μουλάρι. Κάποιος από τη Χούντα, δεν έχει σημασία ποιος ήτανε - ο Μέξης συγκεκριμένα - ήτανε Ποριώτης και έκανε ένα δρόμο περιφερειακό και πήραν αυτά τα κτήματα, πήραν' μεγάλη αξία, όλα αυτά τα κτήματα που ήταν άχρηστα, τελείως δηλαδή. Και πήραν μεγάλη αξία. Αρα λοιπόν τι έκανε ένας δρόμος; Όχι μόνο σε 'μας, σε όλους τους κτηματίες εκεί πέρα. Ο δρόμος, μεγάλη υπόθεση! [...] Δηλαδή ότι γίνεται είναι ότι καλύτερο! Άμα δε γίνεται...

A65: ...και ταλαιπωρείσαι, τότε ... (Ανδρες, 60~70 ετών, συνταξιούχοι).

A45: «Τώρα, εγώ δεν είδα... Εγώ είδα τα θετικά... Έστω από χαρακτήρα, πες το, κόψ' το... τα θετικά είδα! Τώρα αν έχει, σου λέω, επιπτώσεις στη συγκοινωνία – έτσι με τα θέματα τα κυκλοφοριακά – ίσως έχει κάποιες, αν γίνει και κάποιος σχεδιασμός καλύτερος μπορεί να βρεθεί και η λύση για τα... Εδώ οι καρδιές αλλάζουν τους ανθρώπους, δε θα βρούμε αυτή τη λύση; Θα τη βρούμε και αυτή τη λύση, έτσι δεν είναι;

[...] *Να γίνει κάτι στην περιοχή μου, το οποίο αναβαθμίζει και... νομίζω ότι θα κάνει καλό το ακολουθώ. Με κερδίζει μία τέτοια πρόταση, πώς να στο πω... Με κερδίζει κάτι τέτοιο»* (Άνδρας, 40~50 ετών, διευθυντής σχολείου).

A42: *«Γίναν' πολύ λειτουργικά έργα! [...] Μ' αρέσει να βλέπω και λίγο θετικά, αισιόδοξα τα πράγματα. Θα μείνω ότι συγκοινωνιακά το μετρό εμένα τουλάχιστον μ' ανέβασε πολύ την ποιότητα ζωής μου, αν μπορούμε να την πούμε ποιότητα ζωής»* (Άνδρας, 35~45 ετών, Οπτικός).

A75: *Μεγάλα έργα! Πού έπρεπε να έχουν γίνει χρόνια, γίναν' τώρα...*

A66: *Κατ' αρχάς έτσι όπως γίναν' τώρα...*

A74: *Γίναν' πάρα πολλά έργα!*

A75: *Να πάρεις ένα δικό σου, να δεις εδώ από κάτω μονάχα, θα τρελλαθείς! Χιλιάδες είναι οι... Έργα καλά!.*

A66: *...και φθηνά!* (Άνδρες, 65~75 ετών, συνταξιούχοι).

A51: *«Διαμαρτύρονται λέει που θα την πάρει ο Λάτσης τη μαρίνα. Ναι, αλλά άμα την πάρει θα κάνει μία μαρίνα να τρίβεις τα μάτια σου»* (Άνδρας, 45~55 ετών, γραφίστας).

6.4.6.2 Σχόλια υπέρ μιας “φυσικής”- “ρομαντικής” πόλης

Στον αντίποδα των προηγούμενων είναι οι υπέρμαχοι μιας “φυσικής” πόλης. Πλέον στις σύγχρονες πόλεις όλο το περιβάλλον είναι πια προϊόν τεχνητό, οπότε σημεία στα οποία το **φυσικό περιβάλλον** προστατεύεται αποκτούν για κάποιους **ξεχωριστή αξία**. Για παράδειγμα, όπως προαναφέρθηκε (§ 6.4.3.1), η παραλία του Π. Φαλήρου, στην οποία δεν έχουν επέμβει άνθρωποι με τεχνητά έργα, είναι για αρκετούς κατοίκους στοιχείο που χρήζει προστασίας. Οι άνθρωποι αυτοί μπορεί να βλέπουν τα τεχνικά έργο, που υποστηρίζουν οι υπέρμαχοι της σύγχρονης πόλης, ως καταστροφή. Στην κατηγορία των υπερμάχων της “φυσικής πόλης” ανήκει και ο Μαγκάκης (2002), που αναφέρει: *«Την τελευταία στιγμή και με την παρέμβαση κατά την μεταπολίτευση του Υπ. Δημοσίων Έργων της Κυβέρνησης Εθνικής Ενότητας, ματαιώθηκε η επέκταση της καταστρεπτικής επιχωμάτωσης και στην παραλία του Π. Φαλήρου... Αυτό δε το πολύτιμο πια πολεοδομικό υπόλοιπο μιας πρώην παραλιακής πόλης, όπως ήταν προπολεμικά η Αθήνα, σχεδιάζεται τώρα και αυτό να καταστραφεί. Η κατασκευή της γραμμής του τραμ στη Λ. Ποσειδώνος θα έχει, λέει, δύο κατευθύνσεις και πλάτος άνω των 30 μέτρων. Θα ξεριζώσει, βέβαια, την κεντρική δεντροστοιχία από φοίνικες και πικροδάφνες και θα ελαχιστοποιήσει το πλάτος του πεζοδρομίου από την πλευρά της παραλίας. Γι' αυτόν το λόγο άλλωστε, μελετάται η κατασκευή έργων, βεβαίως από μπετόν, και επιχωματώσεων για τη διαμόρφωση νέου παραλιακού δρόμου, ο οποίος - όπως είναι αυτονόητο- θα εξαφανίσει τις υπάρχουσες μικρές αμμονδιές. Ο κίνδυνος της πραγμάτωσης αυτού του σχεδίου, στρέφει τη σκέψη μας στο γνωστό στίχο του Σεφέρη: «Όπου κι αν πάω η Ελλάδα με πληγώνει». Κι αυτό γιατί σήμερα η φυσική υπόσταση της χώρας μας, δηλαδή το «σώμα της Ελλάδας» συχνά «κατασπαράσσεται», βάσει άσκεπτων σχεδιασμών και συχνά και κερδοσκοπικών συμφερόντων. Έτσι, διερωτάται κανείς: Τι μπορεί ακόμη να αποτρέψει την αδιάκοπη αυτή διαδικασία ανεπανόρθωτης καταστροφής;»* (Μαγκάκης 2002).

Ανάλογα ήταν τα σχόλια άλλων κατοίκων του Π. Φαλήρου:

A44: «Το πιο όμορφο κομμάτι της παραλίας είναι αυτό που έχει μείνει ανέγγιχτο» (Ανδρας, 40~50 ετών, μηχανικός).

Γ44: Τώρα όσον αφορά την παραλία, η παραλία έχει καταστραφεί σε ορισμένα σημεία.

Ε: Δηλαδή όταν λέτε καταστραφεί...

Γ44: Έχουνε βγάλει όλους αυτούς τους φοίνικες και τα αλμυρίκια και όλα αυτά τα δένδρα...

Ε: Έχουνε κόψει τελικά...

Γ44: Έχουν βγάλει πολλά, έχουν αφήσει τα πολύ παλιά, τους φοίνικες, που είχαν την τύχη να βρίσκονται σε σημείο που δεν χρειαζόταν να επέμβουν. Στην αρχή είχαν επέμβει, αλλά γίναν πάρα πολλές διαδικασίες, είχαν γίνει και φασαρίες...

Ε: Εσείς συμμετείχατε καθόλου σε όλα αυτά...

Γ44: Συμμετείχα στο θέμα της παραλίας, γιατί εγώ την παραλία τη ζω... Είμαι άτομο που περπατάω χρόνια στην παραλία, είμαι από το '50 στο Φάληρο. Και για συναισθηματικούς λόγους και για στο λεκανοπέδιο είναι το μοναδικό σημείο που έχει αυτή την αμεσότητα με τη θάλασσα, δηλαδή περπατάς στο κύμα (Γυναίκα, 40~50 ετών, νοικοκυρά).

Γ35: «Εγώ νομίζω ότι έχουν βαλθεί να τσιμεντοποιήσουν τα πάντα και να μην αναπνέουμε. Σε λίγο δε θα αναπνέουμε! Παντού είναι τσιμέντο! [...] Έχουμε κάνει, έχουμε ασχοληθεί από παλιότερα με το ρέμα της Πικροδάφνης. Γιατί κι αυτό το ρέμα είναι πάντοτε στόχος εκεί: Για να γίνει κάτι: να γίνει δρόμος, να το κλείσουν, να κάνουν...» (Γυναίκα, 35~40 ετών, υπάλληλος νυκτερινού κέντρου).

A50: ...πιάνω τον εαυτό μου να είναι πολύ ευαίσθητο, έτσι, από παρεμβάσεις...

[...]

A50: Αυτή η κατάσταση με πνίγει όταν βλέπω γέφυρα πάνω στη γέφυρα! Ήθελα να γράψω κάτι σχετικό δηλαδή με αυτές τις γέφυρες, έχω τρελαθεί, όταν βλέπω γέφυρα κοντά, γέφυρα κοντά. Ένα είδος Βαβέλ φτιάχνουμε. Θα τρελαθούμε στο τέλος!

[...]

Ε: Μάλιστα. Μου είπατε πριν, αν κατάλαβα καλά για τα οδικά έργα, τους κόμβους αυτούς. Θεωρείτε δηλαδή ότι είναι...

A50: ...Παραλογισμός του ανθρώπου! Δεν μπορώ να καταλάβω, γιατί οι άνθρωποι σκάβουν τη γη για να κινούνται μέσα από τη γη. Με τρομάζει η ιδέα ότι ο στόχος μας – ήτανε πάντοτε μια και καλή και να τελειώνουμε – δεν ξέρω γιατί πρέπει να κινούμαστε κάτω από τη γη συνέχεια, έτσι; (Ανδρας, 45~55 ετών, διευθυντής σχολείου).

Γ26: «Με απασχολεί πάρα πολύ ο χώρος του παλαιού αεροδρομίου στο Ελληνικό, ο οποίος είναι ένας... είναι πιστεύω η μοναδική, αν όχι η τελευταία ευκαιρία στο Λεκανοπέδιο να αποκτήσει ένα χώρο πρασίνου, ένα μεγάλο κήπο!» (Δασκάλα, 23~30 ετών).

Γ48: «Ναι, πάντα, έχω ευαισθησία με το περιβάλλον. Ότι γίνεται να έχει και... να έχει και την οικολογική διάσταση...» (Διευθύντρια σχολείου, 45~55 ετών).

6.4.6.3 Σχόλια υπέρ μιας “ζωντανής” - “ανθρώπινης” πόλης

Πολλοί από το κοινό δε θεωρούσαν τη φύση πρωταρχική παράμετρο του περιβάλλοντός τους, αλλά την “ζωή”, δηλαδή την **παρουσία ανθρώπων**:

A24: «Δε μ’ αρέσει η περιοχή μου, γιατί είναι νεκρή το βράδυ... Θα ήθελα όταν βγαίνω από το σπίτι μου να έβλεπα κόσμο να περπατάει.» (Ανδρας, 24 ετών, φοιτητής).

Γ44: «Το οποίο αλσάκι και αυτό, ίσως του δώσει και κάποια ζωή τώρα, γιατί ήταν ένας εγκαταλελειμμένος...» (Γυναίκα, 40~50 ετών, νοικοκυρά).

A42: «Πιστεύω ότι ο κόμβος στην Κηφισιάς αισθητικά δεν ήταν καλό έργο. Για μένα χάλασε η Κηφισιάς. Τα δύο πεζοδρόμιά της έγιναν ξένα. [...] Μ’ αρέσουν οι πεζόδρομοι. Αυτά τα έργα μου αρέσουν... που φέρνουν τους ανθρώπους κοντά.» (Ανδρας, 35~45 ετών, οπτικός).

A50: «Ο άνθρωπος διακρίνεται από το πρόσωπο. Βλέπεις το πρόσωπο του ανθρώπου, αυτό είναι άνθρωπος, έτσι; Και εμείς κρυβόμαστε, αναγκαζόμαστε και κρυβόμαστε και το θεωρούμε αυτό πολιτισμό, ας πούμε» (Ανδρας, 45~55 ετών, διευθυντής σχολείου).

A62: «Εκεί μέσα στην Πλάκα, ξέρεις το τι γινότανε; Ξέρεις πώς γλεντούσε ο κόσμος; Νέοι και γέροι ήταν όλοι μια παρέα... Να κατεβαίνεις στα Μπακαλιαράκια, να ανεβαίνεις πάνω στα... κάτω από την Ακρόπολη να περνάς... Τι ωραίο πράμα! Ζούσαμε δηλαδή ένα άλλο... Όνειρο ήταν! Εδώ να σκεφτείς, πολλές φορές επειδή ήμουν – να ‘ούμε – στο Κολωνάκι. Κατέβαινα Κολωνάκι Καλλιθέα με τα πόδια. Και να δεις πως περνούσε η ώρα... Τι πράματα ήταν αυτά!» (Ανδρας, 60~70 ετών, συνταξιούχος).

6.4.6.4 Σχόλια υπέρ μιας “πολιτισμένης” πόλης

A32: «Ούτε να βγούμε στον κόσμο έξω, αφού λέμε ότι έχουμε και δημοκρατία, ούτε να ενοχλήσουμε τον άλλο που θέλει να πάει στη δουλειά του, ούτε να κλείσουμε τους δρόμους, έτσι; [...] Αλλά υπάρχουν στην Ελλάδα μερικοί συνάνθρωποί μας, οι οποίοι το παίρνουν εγωιστικά, το παίρνουν αλλιώς, το παίρνουν αλλιώς και νομίζουν ότι κάποιοι είναι! Έχουν ένα καλό αυτοκίνητο και έχουν διαλύσει τα πάντα και τους πάντες! Δε σέβονται τίποτα! [...] Είσαι στη μεσαία λουρίδα, κάνεις προσπάθεια και μετά μας πας σημειωτόν και μπροστά σου έχεις ένα χιλιόμετρο δρόμο άδειο! Δηλαδή; Πας να τον προσπεράσεις, δε σ’ αφήνει! Θα φύγεις, γιατί αυτός έχει Μερσεντές ή BMW ή Audi ή δεν ξέρω τι άλλο καλό αυτοκίνητο... Κάτσε με συγχωρείς, δεν είναι γαιδουριά αυτό; Δεν είναι ηλιθιότητα αυτό; Να μη θέλεις τον άλλο να φύγει να πάει στη δουλειά του! [...] Δεν είναι... Είπα: για μένα είναι ζαμανφουτισμός! “Όλους εσάς εγώ σας γράφω εκεί που δεν πιάνει μελάνι, έτσι; Προκειμένου να κάνω εγώ τη δουλειά μου! Ωχ, βρε αδερφέ τέλος πάντων!” (Ανδρας, 30~40 ετών, υπάλληλος καθαριότητας).

A74: «το θέμα είναι ότι δεν ξέρουν και από οδήγηση και ο κάθε ένας το παίρνει και το βάζει όπου θέλει στο δρόμο. Λοιπόν και πάει μετά να πιει καφέ! Δεν υπάρχει καμία...» (Ανδρας, 70~75 ετών, συνταξιούχος).

6.5 Γενικά συμπεράσματα

6.5.1 Ως προς το θεσμικό πλαίσιο συμμετοχής του κοινού στην πράξη

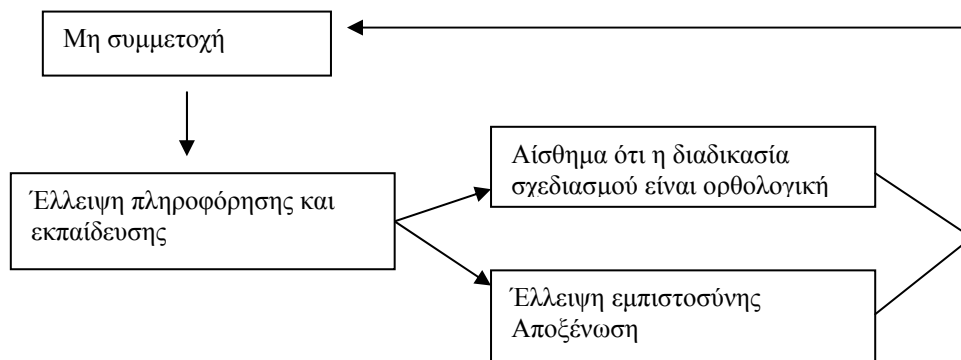
- ❖ **Τηλεόραση, ραδιόφωνο, εφημερίδες, τοπικοί σύλλογοι και ο δήμος οι βασικές πηγές ενημέρωσης των κατοίκων.**
- ❖ **Άγνοια της νομοθεσίας.** Τη νομοθεσία που διέπει τα έργα και τον τρόπο εμπλοκής του κοινού σε αυτά γνωρίζει μόνο μια “ελίτ” μηχανικών. Την αγνοούν μηχανικοί που δεν έχουν δραστηριοποιηθεί στα δημόσια έργα και μορφωμένα άτομα, όπως μέλη ΔΕΠ Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων. Για το θέμα του τραμ δεν υπήρχε γραπτή ένσταση, όταν το θέμα συζητούνταν στο νομαρχιακό συμβούλιο, γιατί το κοινό «δεν είχε ενημερωθεί».
- ❖ **Ανεπάρκεια της νομοθεσίας.** Δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού, όταν όλες οι επιλογές είναι ανοιχτές (πριν την προέγκριση χωροθέτησης). Η νομοθεσία δεν εξασφαλίζει την επιθυμητή διαβούλευση ούτε κατά τη διάρκεια της περιβαλλοντικής αδειοδότησης. Η νομαρχιακή αυτοδιοίκηση, που είναι υπεύθυνη για την ενημέρωση του κοινού, βρίσκεται μακριά από το κοινό (για παράδειγμα η νομαρχία Αθηνών δεν αποτελεί γνώριμο διοικητικό κτίριο για τους κατοίκους του Π. Φαλήρου). Δεν προβλέπονται διαδικασίες δημοσιοποίησης της μελέτης τέτοιες που να εξασφαλίζουν ότι το κοινό και ο δήμος έλαβαν γνώση. Οι πολίτες ενημερώνονται κυρίως από τηλεοράσεις και από ραδιόφωνα και η νομοθεσία επιβάλλει τη δημοσίευση μόνο σε δύο εφημερίδες (χωρίς να αποκλείει τις εφημερίδες χαμηλής κυκλοφορίας). Δεν προβλέπονται διαδικασίες ενημέρωσης των κατοίκων για τα σχέδια, οι επιπτώσεις των οποίων στο περιβάλλον δεν είναι αντιληπτές από όσους δεν έχουν σχετικές γνώσεις. Δεν προβλέπονται εκδηλώσεις φιλικές στο κοινό.
- ❖ **Προελημμένες αποφάσεις. Τυπική η διαδικασία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης** Ο λεπτομερής σχεδιασμός του τραμ έγινε στο πλαίσιο της πολιτικής απόφασης να μην επηρεαστεί η οδική κυκλοφορία. Η ΜΠΕ απέτυχε να επηρεάσει το σχεδιασμό προς την κατεύθυνση μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καθώς δεν αποτέλεσαν αντικείμενο αξιολόγησης και διαβούλευσης οι βασικές επιλογές του σχεδιασμού.
- ❖ **Σημαντικός ο ρόλος των δήμων.** Ο δήμος ενημερώθηκε ενδελεχώς για τους σχεδιασμούς και ήταν επιθυμητή η συναίνεσή του. Κατάφερε και τροποποίησε επιμέρους σημεία στους σχεδιασμούς, όχι όμως και τη χάραξη, γιατί δεν προβλέπεται στη νομοθεσία η συμμετοχή του δήμου στη χωροθέτηση του έργου. Πολλοί πολίτες θεωρούν το δήμο εκπρόσωπο του κοινού. Παρ’ όλο που ο ρόλος του δήμου είναι σημαντικός στη μεταφορά τοπικών αιτημάτων στο σχεδιασμό του έργου, δε μπορεί ωστόσο ο δήμος να υποκαταστήσει την άμεση συμμετοχή του κοινού.
- ❖ **Αναποτελεσματικές οι δικαστικές μορφές συμμετοχής.** Το ΣτΕ είτε ακυρώνει ένα έργο είτε το δέχεται. Δε μπορεί να δράσει συνθετικά. Στην πράξη ωστόσο το κοινό συμμετέχει κυρίως με αυτόν τον τρόπο, γιατί πληροφορείται για τα έργα, όταν αυτά αρχίζουν και κατασκευάζονται.

- ❖ **Εξωθεσμικές οι μορφές συμμετοχής του κοινού.** Κοινό κριτήριο για την επιλογή μεθόδου συμμετοχής είναι η **αποτελεσματικότητα**, δηλαδή ο βαθμός και η ταχύτητα επίδρασης της μεθόδου στη σχετική απόφαση. Επειδή το κοινό καλείται να συμμετάσχει καθυστερημένα επιλέγει δυναμικές μορφές συμμετοχής (καταλήψεις οδών, συγκεντρώσεις, επιστολές διαμαρτυρίας, άρθρα σε εφημερίδες, ενεργοποίηση μέσων μαζικής ενημέρωσης, καλλιτεχνικές εκδηλώσεις, χρήση πολιτικών γνωριμιών, επίσκεψη στο δήμαρχο). Με τον τρόπο αυτό αισθάνεται ότι μπορεί να επηρεάσει ένα έργο, έστω και καθυστερημένα. Οι μορφές αυτές συμμετοχής δεν είναι όμως δημοφιλείς. Πολλοί δήλωσαν ότι δε συμμετείχαν σε αυτές, γιατί δε τις θεωρούν ελκυστικές μορφές συμμετοχής στα κοινά. Παράλληλα πολλοί θεωρούν τέτοιες μορφές κινητοποίησης ότι εξυπηρετούν πολιτικές σκοπιμότητες και δε γίνονται με αγαθά κίνητρα.

6.5.2 Ως προς τη στάση του κοινού απέναντι στη συμμετοχή στα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά θέματα της πόλης του

- ❖ **Αρνητική στάση.** Ενώ η σύμβαση του Άαρχους για τη συμμετοχή του κοινού σε περιβαλλοντικές αποφάσεις προσφέρει νέες νομοθετικές δυνατότητες για την εμπλοκή των πολιτών σε πολεοδομικά και κυκλοφοριακά θέματα, στην πραγματικότητα δεν υπάρχει αντίστοιχη ζήτηση από το κοινό για συμμετοχή (Rydin & Pennington 2000: 156). Υπάρχουν δύο τελείως διαφορετικές κοινωνικές αντιλήψεις για το κράτος, που και οι δύο οδηγούν κυρίως στη μειωμένη επιθυμία για συμμετοχή στους σχεδιασμούς των έργων:

Σχέδιο 6.4 – Ο φαύλος κύκλος της μη συμμετοχής



- Αυτοί, οι οποίοι θεωρούν ότι το κράτος εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον και κατά συνέπεια δε χρειάζεται συμμετοχή του κοινού, αφού δημιουργεί επιπρόσθετα προβλήματα, ενώ δίνει παράλληλα τη δυνατότητα σε ισχυρές κοινωνικές ομάδες να επηρεάζουν τις αποφάσεις προς όφελός τους.
- Αυτοί, οι οποίοι θεωρούν ότι στην πράξη τα οικονομικά συμφέροντα καθορίζουν τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος, ενώ η πολιτεία και οι πολιτικοί είναι διαβρωμένοι, κατά συνέπεια η συμμετοχή του κοινού στους σχεδιασμούς του κράτους είναι ανώφελη (Σχέδιο 6.5).

- Άλλοι λόγοι μειωμένης συμμετοχής περιλαμβάνουν: ελλιπή ενημέρωση για τα σχέδια και τις δυνατότητες συμμετοχής στις αποφάσεις, αίσθηση ότι δεν ξοδεύονται χρήματα δικά τους, αίσθηση ότι είναι αναρμόδιοι να συμμετέχουν ή φόβος ότι δεν έχουν τις γνώσεις να το κάνουν, έλλειψη ενδιαφέροντος, έλλειψη τοπικής συνείδησης, επιθυμούν φιλικότερο περιβάλλον για να συμμετέχουν.

Υπάρχει λοιπόν ένας φαύλος κύκλος που συντηρεί τη μη συμμετοχή (Σχέδιο 6.4)

- ❖ **Επιθυμία για ενημέρωση.** Πολλοί δήλωσαν, ότι επιθυμούν βασικά ενημέρωση από τους ειδικούς. Δεν αισθάνονται ότι ενημερώνονται ούτε από το κράτος, αλλά ούτε και από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και τους τοπικούς συλλόγους.
- ❖ **Θετική στάση.** Αρκετοί ήταν αυτοί που θα ήθελαν να συμμετέχουν στις αποφάσεις και θεωρούν ότι θα ήταν χρήσιμο κάτι τέτοιο για τα έργα. Αποτελούν ένα “αδρανές κοινωνικό κεφάλαιο” (latent social capital), που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί (Simmons & Birchall 2005). Άλλοι πιστεύουν ότι θα ήταν πιο αποτελεσματικό να συμμετέχουν εκπρόσωποι ή αυτοί που γνωρίζουν.

6.5.3 Οι συνέπειες της απουσίας του κοινού από το σχεδιασμό

- ❖ **Αποξένωση του κόσμου από τα έργα.** Οι κάτοικοι εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν συμμετέχουν δεν κατανοούν και τους σκοπούς των έργων. Θεωρούν ότι δε φτιάχνονται για να ικανοποιηθούν οι τοπικές ανάγκες, τα αντιμετωπίζουν ως ξένα. Δεν γνωρίζουν πως εντάσσεται ένα έργο στη ζωή τους, ποια προβλήματα και ποιες βελτιώσεις θα επιφέρει στους τρόπους μετακίνησης και γενικότερα στην ανάπτυξη της γειτονιάς τους.
- ❖ **Αποτυχία αλλαγής νοοτροπίας.** Άμεσα συνυφασμένη με την αποξένωση από τα έργα είναι η αποτυχία τους να αλλάξουν καθημερινές συνήθειες, να προσελκύσουν “πελάτες”.
- ❖ **Καχυποψία.** Υπάρχει διάχυτη η εντύπωση ότι πίσω από τις κυβερνητικές αποφάσεις και τις εκδηλώσεις αντίδρασης κρύβονται άλλες σκοπιμότητες, όπως βραχυπρόθεσμα κομματικά οφέλη, οικονομικά συμφέροντα. Δεν υπάρχει εμπιστοσύνη ούτε στους φορείς υλοποίησης ούτε στους οργανωτές κινητοποιήσεων, ούτε σε όσα αυτοί υποστηρίζουν.
- ❖ **Αδυναμία επίτευξης συναίνεσης ως προς τις αξίες του περιβάλλοντος.** Οι αξίες και οι αντιλήψεις του κοινού για το περιβάλλον διαφέρουν ριζικά μεταξύ τους. Την ίδια στιγμή που υπάρχουν άτομα που θεωρούν ως μέγιστη αξία ένα αναλλοίωτο από την ανθρώπινη επέμβαση φυσικό τοπίο, άλλοι βλέπουν το ίδιο τοπίο ως δείγμα εγκατάλειψης. Η διαβούλευση γύρω από περιβαλλοντικά θέματα θα μπορούσε να οδηγήσει στη “χρυσή τομή” των παραπάνω προσεγγίσεων.

6.5.4 Προβλήματα που αναμένεται να παρουσιαστούν σε διαδικασίες επικοινωνιακού κυκλοφοριακού σχεδιασμού στην Ελλάδα

- ❖ **Η έλλειψη εκπαίδευσης και κουλτούρας επικοινωνίας.** Τα σχόλια του κοινού σπάνια είναι αξιοποιήσιμα από τις αρχές, καθώς δεν εστιάζουν στο συλλογικό συμφέρον, που αποτελεί αντικείμενο του σχεδιασμού, αλλά στις επιπτώσεις των σχεδίων στην ιδιοκτησία. Στις μαζικές εκδηλώσεις παρατηρήθηκε αρνητική ατμόσφαιρα με φωνές και καθολική άρνηση των σχεδιασμών. Δεν υπήρχαν δυνατότητες ουσιαστικής επικοινωνίας. Σε όλη την Ευρώπη οι φορείς σχεδιασμού βρίσκουν το κοινό υπερβολικά συντηρητικό και αντιδραστικό στις νέες προτάσεις για έργα. Ιδιαίτερα στην Ελλάδα που δεν υπάρχει παράδοση συμμετοχικού-επικοινωνιακού σχεδιασμού τα προβλήματα είναι ακόμη πιο σοβαρά.
- ❖ **Η έλλειψη τοπικής ταυτότητας, αναφοράς.** Όπως ανέδειξε η έρευνα, πολλοί κάτοικοι του Παλαιού Φαλήρου δεν αισθάνονται δεμένοι με το δήμο τους, αλλά απλά κάτοικοι μιας αχανούς μητρόπολης. Η έλλειψη τοπικής αναφοράς δημιουργεί έλλειψη κινήτρων για συμμετοχή στη διαμόρφωση του τοπικού περιβάλλοντος.
- ❖ **Επιθυμία για αποτελεσματικότητα.** Το κοινό δεν επιθυμεί να εμπλέκεται σε μακροσκελείς, χρονοβόρες διαδικασίες που δε θα έχουν άμεση εφαρμογή στο περιβάλλον ζωής του. Θέλει ο χρόνος που θα επενδύσει σε συμμετοχικές διαδικασίες να είναι ουσιαστικός και ανταποδοτικός. Υπάρχει ο κίνδυνος οι επικοινωνιακές διαδικασίες να μην οδηγούν στο επιθυμητό αποτέλεσμα και να προκαλείται απογοήτευση. Επιπλέον είναι δύσκολο να προσελκυστούν εκείνοι που θεωρούν τις αποφάσεις που λαμβάνονται και το κράτος διαβρωμένα από τα οικονομικά συμφέροντα, διότι αυτοί οι πολίτες πιστεύουν ότι η ενασχόλησή τους με τα κοινά δε θα επιφέρει κανένα αποτέλεσμα.
- ❖ **Η κοινωνική ισχύς.** Σε όλη την Ευρώπη ο επικοινωνιακός σχεδιασμός οφελεί άμεσα τις ισχυρές κοινωνικές ομάδες, που έχουν τεχνική και επιστημονική βοήθεια να επηρεάζουν τις αποφάσεις προς όφελός τους. Υπάρχει ο κίνδυνος η συμμετοχική δημοκρατία να ενισχύει την κοινωνική ανισότητα.
- ❖ **Η έλλειψη κοινού συμφέροντος.** Είναι τέτοια η φύση των συγκοινωνιακών έργων που κάποιοι ωφελούνται, ενώ κάποιοι άλλοι επιβαρύνονται με τις επιπτώσεις. Αυτό οδηγεί στο γνωστό φαινόμενο NIMBY(not in my back yard – όχι στην αυλή μου).
- ❖ **Η τεχνική φύση και πολυπλοκότητα των ζητημάτων.** Το κοινό όπως ανέδειξε η έρευνα είναι απρόθυμο να συμμετέχει σε τεχνικά και επιστημονικά ζητήματα, θέλει απλά να ενημερώνεται για τα ζητήματα αυτά και να έχει γνώμη στις τελικές αποφάσεις. Τα ζητήματα κυκλοφοριακού σχεδιασμού είναι πολύπλοκα, έχουν τις ρίζες τους σε οικουμενικά περιβαλλοντικά προβλήματα, που δεν είναι άμεσα αντιληπτά από τους πολίτες και υπεισέρχεται και το τεχνικό στοιχείο. Μπορεί να αποθαρρυνθεί η συμμετοχή εξαιτίας των χαρακτηριστικών αυτών.
- ❖ **Η κλίμακα του κυκλοφοριακού σχεδιασμού.** Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός σε ένα τμήμα ενός αλληλοεξαρτώμενου κυκλοφοριακού δικτύου επηρεάζει ολόκληρη την πόλη. Δεν μπορεί επομένως να γίνεται σχεδιασμός αποκλειστικά σε επίπεδο δήμου, το οποίο θα ήταν το ιδανικό ως προς τη συμμετοχή του κοινού, καθώς ο δήμος - σε αντίθεση με τη νομαρχία - θεωρείται από όλους (κοινό, διοίκηση) ο φυσικός φορέας της συμμετοχής του

κοινού. Σε επίπεδο πόλης (Ρυθμιστικό Σχέδιο) όποτε επιχειρήθηκε στην Ευρώπη εμπλοκή του κοινού δεν υπήρξε ανταπόκριση, καθώς είναι μία κλίμακα που δεν είναι προσιτή στους πολίτες. Οι πολίτες θέλουν να συμμετέχουν μόνο στη διαμόρφωση του τοπικού περιβάλλοντός τους.

ΜΕΡΟΣ Γ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το τρίτο μέρος της διδακτορικής διατριβής συνοψίζει τα αποτελέσματα της έρευνας και καταλήγει σε προτάσεις.

Στο πρώτο μέρος παρουσιάστηκε η διεθνής βιβλιογραφία γύρω από το θέμα της διατριβής και στο δεύτερο μέρος παρουσιάστηκε το κυρίως μέρος της έρευνας, που είναι η διερεύνηση του ελληνικού θεσμικού πλαισίου και των κοινωνικών ιδιαιτεροτήτων του ελληνικού χώρου. Εξήχθησαν στο τέλος του Β' Μέρους χρήσιμα συμπεράσματα για τους παράγοντες που αποθαρρύνουν σήμερα τη συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό του δημόσιου χώρου στην Ελλάδα. Παράλληλα μέσα από τη σύγκριση των συμπερασμάτων αυτών με το διεθνές παράδειγμα εντοπίστηκαν οι προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπίσει ένα νέο θεσμικό πλαίσιο. Προέκυψε ένα πολύ χρήσιμο συμπέρασμα: ότι στην Ελλάδα τα προβλήματα δε διαφοροποιούνται από αυτά που παρουσιάζονται στην υπόλοιπη Ευρώπη. Όπως καταδεικνύει το παράδειγμα των ανεπτυγμένων χωρών η εισαγωγή νέων μεθόδων δε συνεπάγεται και τη λύση των προβλημάτων. Το κοινό δεν ανταποκρίνεται στις νέες δυνατότητες που του παρέχονται για συμμετοχή και δράση. Πρέπει ένα σύστημα συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό του χώρου να αντιμετωπίσει τα προβλήματα της αποξένωσης από την πολιτική γενικότερα.

Οι **προτάσεις** προκύπτουν στο **8^ο Κεφάλαιο** μέσα από ενδελεχή ανάλυση των αντιφάσεων και προβλημάτων που εντοπίζονται στο Β' Μέρος της Διατριβής. Μεσολαβεί το **7^ο Κεφάλαιο**, όπου παρουσιάζονται **παραδείγματα από μεθόδους συμμετοχής του κοινού** σε 4 χαρακτηριστικές χώρες: Τη Σουηδία, την Ολλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο και τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής (ΗΠΑ). Οι χώρες αυτές, με τελείως διαφορετική διοικητική πρακτική, ενσωματώνουν όλο το φάσμα της φιλοσοφίας σχεδιασμού: από προσήλωση στο περιβάλλον και στον κρατικό σχεδιασμό (Σουηδία, Ολλανδία) έως κυριαρχία της αγοράς και αποσπασματική αντιμετώπιση των προβλημάτων (Μεγάλη Βρετανία, ΗΠΑ). Βέβαια και στις δύο τελευταίες χώρες το περιβάλλον έχει κύρια θέση στο σχεδιασμό. Μάλιστα οι ΗΠΑ ουσιαστικά εισήγαγαν διεθνώς το περιβαλλοντικό δίκαιο, όμως δεν αποτελεί η περιβαλλοντική διάσταση τον κύριο άξονα του σχεδιασμού απλά ενυπάρχει στην έννοια της οικονομικής ανάπτυξης.

Το 7^ο Κεφάλαιο κρίθηκε σκόπιμο να παρουσιαστεί στο Γ' Μέρος, καθώς θα αποτελέσει την κύρια “δεξαμενή” των προτάσεων που περιγράφονται στο 8^ο Κεφάλαιο.

Κεφάλαιο 7

Παραδείγματα συμμετοχής του κοινού από την Ευρώπη και τις ΗΠΑ

Εισαγωγή

Η μελέτη του θεσμικού πλαισίου αποκαλύπτει ότι οι θεσμικές προβλέψεις στο σχεδιασμό έργων αστικών μεταφορών στην Ευρώπη συχνά δεν δίνουν ιδιαίτερο βάρος στη συμμετοχή του κοινού. Παρ' όλα αυτά ένας μεγάλος αριθμός πόλεων στην με δική τους πρωτοβουλία εφαρμόζουν πρωτοποριακές μεθόδους συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό.

Ο **θεσμοθετημένος τρόπος ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού** στην Ευρώπη έχει τις αδυναμίες του ελληνικού θεσμικού πλαισίου. Όσον αφορά την ενημέρωση περιλαμβάνει δημόσιες ανακοινώσεις, δημοσίευση – ανάρτηση και δυνατότητα πρόσβασης σε έγγραφα, που όπως είδαμε (κεφάλαιο 6) δεν εξασφαλίζει τον επιθυμητό βαθμό ενημέρωσης. Οι πολίτες έχουν κυρίως τη δυνατότητα να εκφράζουν τις ανησυχίες τους και να προτείνουν αλλαγές, αφού ο φορέας έχει ήδη ολοκληρώσει το σχεδιασμό. Καλούνται δηλαδή στο τέλος της διαδικασίας, όταν πολλές αποφάσεις έχουν ήδη ληφθεί και είναι λιγότερο πιθανό να επηρεάσουν το σχεδιασμό του έργου. Στις ΗΠΑ και στη Μεγάλη Βρετανία δεν υπάρχει θεσμοθετημένος τρόπος συμμετοχής, οι φορείς σχεδιασμού έχουν ωστόσο σημαντική κρατική καθοδήγηση, αφού έχουν εκδοθεί εγχειρίδα για αποτελεσματικές μεθόδους προσέλκυσης του κόσμου στις διαδικασίες κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού.

Αυτό που είναι λοιπόν απαραίτητο στη μελέτη της διεθνούς εμπειρίας στον τομέα της συμμετοχής του κοινού είναι η καταγραφή των **μη θεσμοθετημένων διαδικασιών πληροφόρησης και συμμετοχής**, αυτών που πραγματοποιούν οι φορείς σχεδιασμού, γιατί επιθυμούν πραγματικά την ενημέρωση και την εμπλοκή του κόσμου στις διαδικασίες. Υπάρχουν παραδείγματα από εκθέσεις, φυλλάδια, ανακοινώσεις στον τύπο και στα ΜΜΕ εκστρατείες ενημέρωσης, εκδηλώσεις που έχουν στόχο να παρακινήσουν τον κόσμο να ενημερωθεί, καμπάνιες σε συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες, οι οποίες ενημερώνονται απ' ευθείας, καμπάνιες πληροφόρησης για ζητήματα μεταφορών, περιβάλλοντος και πολεοδομίας με στόχο την ευαισθητοποίηση του κοινού, διαλέξεις ενημέρωσης για τη διαδικασία πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού κλπ. Οι συμμετοχικές αυτές διαδικασίες βασίζονται στη σύλληψη ότι **το κοινό** δεν πρέπει να συμμετέχει μόνο σε σχέδια τα οποία έχουν ήδη καταρτιστεί, αλλά **θα πρέπει να συμμετέχει το ίδιο στην ανάπτυξη μιας πρότασης** (TRANSPLUS 2002: 9, 27). Όσο όμως η διαδικασία έχει ανεπίσημο χαρακτήρα δεν υπάρχει εγγύηση για την επίδραση του κοινού στις τελικές αποφάσεις. Όταν οι συμμετοχικές διαδικασίες δεν έχουν αποτέλεσμα, όπως συμβαίνει συχνά στην πράξη, το κοινό απογοητεύεται (βλ. Κεφάλαιο 6). Η βρετανική κυβέρνηση σε μελέτες στις τοπικές αυτοδιοικήσεις στη Βρετανία κατέληξε ότι ο ανεπίσημος χαρακτήρας της συμμετοχής συχνά μειώνει τη νομιμοποίηση των συμμετοχικών διαδικασιών, αφήνοντας τις αποφάσεις που λαμβάνονται έκθετες σε αλλαγές με

πολιτικά ή προσωπικά κίνητρα (DETR 1998α). Η σύμβαση του Άαρχους, ενώ τυπικά έχει ψηφιστεί από όλα τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενσωματώνεται στη νομοθεσία των ευρωπαϊκών κρατών με πολύ αργούς ρυθμούς και εφαρμόζεται μη ολοκληρωμένα και αναποτελεσματικά, ιδιαίτερα όσον αφορά τις προβλέψεις της για τη δυνατότητα συμμετοχής του κοινού στις περιβαλλοντικές αποφάσεις (EEB 2007: 5).

Εξήγηση για την απόκλιση νομοθεσίας και πρακτικής στις ευρωπαϊκές πόλεις δίνει το γεγονός ότι οι νεώτερες μορφές συμμετοχής του κοινού βρίσκονται ακόμα σε πειραματικό στάδιο και χρειάζεται χρόνος μέχρι να θεσμοθετηθούν (Font 1998: 22).

7.1. Η συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό του χώρου στην Ολλανδία

7.1.1 Περιβαλλοντική πολιτική στην Ολλανδία

Στην Ολλανδία υπάρχει μία ισχυρή παράδοση και κατά συνέπεια και **κοινωνική αποδοχή της ανάγκης σχεδιασμού του χώρου**. Η πυκνότητα των οικισμών και το γεγονός ότι βρίσκονται κάτω από το επίπεδο της θάλασσας (είναι λοιπόν έκθετοι στο φαινόμενο του θερμοκηπίου) συνέβαλε σε αυτό. Η Ολλανδία είναι μία από τις πιο πυκνοκατοικημένες χώρες του κόσμου, αφού έχει πυκνότητα πληθυσμού 390 κατοίκους/χλμ² (η Ελλάδα έχει περίπου 75 κατοίκους/χλμ²), 16 εκ. Ολλανδοί μοιράζονται μία έκταση 41 000 χλμ². Μάλιστα πολλές περιοχές κατοικούνται που έχουν προκύψει από έργα αποξήρανσης. Ο χωρικός σχεδιασμός είναι κατά συνέπεια περισσότερο ανεπτυγμένος από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες¹. Για τους ίδιους λόγους είναι ανεπτυγμένη η **περιβαλλοντική συνείδηση** των πολιτών (Παρπαΐρη 1980: 104). Η Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων υπάρχει ενσωματωμένη στην Πράξη Περιβαλλοντικής Προστασίας που ισχύει από το 1968².

Στις αποφάσεις υπάρχει ισχυρή **ιεραρχική και συγκεντρωτική δομή**. Το ίδιο μεταφέρεται και στο σύστημα σχεδιασμού. Υπάρχει ένα εθνικό χωροταξικό πλαίσιο σχεδιασμού (nota over de ruimtelijke ordening) εγκεκριμένο από την κυβέρνηση, που περιγράφει τις βασικές αρχές χωροταξικού σχεδιασμού και ειδικά τομεακά χωροταξικά πλαίσια (structuurschema), που περιγράφουν κατευθύνσεις για τις χωρικές διαστάσεις συγκεκριμένων πολιτικών. Άλλο εργαλείο εθνικού χωροταξικού σχεδιασμού είναι η Κεντρική Απόφαση Σχεδιασμού (planologische kernbeslissing), που αφορά σημαντικές πολιτικές ή μεγάλα έργα³. Η περιβαλλοντική διάσταση έχει ενσωματωθεί στο σχεδιασμό. Εκτός από τα χωροταξικά σχέδια που έχουν σαν αντικείμενο την προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος σε όλα τα σχέδια χρήσεων γης γίνεται εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998β: 22).

¹ Βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 32).

² Βλ. (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998β: 22)

³ Βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 49)

Η κεντρική κυβέρνηση είναι αρμόδια να επιβλέπει τη χωροταξική πολιτική των νομαρχιών και των δήμων. Χαρακτηριστικό αυτού του εθνικού σχεδιασμού είναι ότι σε όλες τις πολιτικές αναλύονται οι χωρικές τους επιπτώσεις με αποτέλεσμα να εξασφαλίζεται συνεκτικότητα στις εθνικές αποφάσεις, ενώ σε άλλες χώρες ο τομέας του σχεδιασμού του χώρου αντιμετωπίζεται αποσπασματικά σε σχέση με τα άλλα θέματα. Υπάρχει μία επίσημη ιεράρχηση σχεδίων από το εθνικό στο τοπικό επίπεδο με αποτέλεσμα να επιτυγχάνεται συντονισμός.

7.1.2 Δομή του σχεδιασμού του χώρου και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης στην Ολλανδία

Τα μέλη των νομαρχιακών και δημοτικών συμβουλίων στην Ολλανδία εκλέγονται με το αναλογικό σύστημα εκπροσώπησης⁴. Η Ολλανδία αποτελείται από 12 νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις και πάνω από 600 δήμους.

Τα εκλεγμένα **νομαρχιακά συμβούλια (Provinciale Staten)** είναι υπεύθυνα για το χωρικό σχεδιασμό. Σε συνεργασία με τις νομαρχιακές διοικήσεις (Gedeputeerde Staten) καταρτίζουν τα **νομαρχιακά χωροταξικά σχέδια (streekplan)**, που καθορίζουν τις βασικές αρχές χωρικής ανάπτυξης των νομαρχιών ή κάποιων τμημάτων τους. Τα νομαρχιακά σχέδια στην πλειονότητα των περιπτώσεων ακολουθούν τις εθνικές κατευθύνσεις (αν κάτι τέτοιο δε συμβαίνει ο Υπουργός Οικισμού, Χωροταξίας και Περιβάλλοντος έχει το δικαίωμα να τα προσβάλλει). Τα σχέδια αυτά αφενός δεσμεύουν τις αποφάσεις της νομαρχίας, αφετέρου αποτελούν κατευθύνσεις για τα τοπικά σχέδια. Δηλαδή τα νομαρχιακά χωροταξικά σχέδια αποτελούν το βασικό κριτήριο με το οποίο αξιολογούνται τα πολεοδομικά σχέδια των δήμων⁵. Αν τα τελευταία δεν είναι συμβατά με τα νομαρχιακά σχέδια, τότε δεν εγκρίνονται από τις νομαρχίες (που είναι αρμόδιες για την έγκρισή τους).

Τα νομαρχιακά συμβούλια εκτός από τα χωροταξικά σχέδια καταρτίζουν και τομεακά σχέδια, όπως το σχέδιο διαχείρισης υδάτων, το περιβαλλοντικό σχέδιο και το σχέδιο μεταφορών. Μερικά συμβούλια έχουν ενοποιήσει τα τομεακά σχέδια αυτά σε ένα **περιβαλλοντικό σχέδιο (Plan for the Environs)** αναγνωρίζοντας τη διασύνδεση μεταξύ μεταφορών και περιβάλλοντος, καθώς και το γεγονός ότι η διαχείριση των υδάτων είναι πρωτίστως περιβαλλοντικό θέμα⁶.

Τα **δημοτικά συμβούλια (Gemeenteraad)** συντάσσουν τα **ρυθμιστικά σχέδια (structuurplan)**, και τις **πολεοδομικές μελέτες (bestemmingsplan)**. Η δημοτική αρχή (College van Burgemeester en Wethouders) είναι αρμόδια για την υλοποίησή τους. Τα ρυθμιστικά σχέδια περιγράφουν σε γενικές γραμμές τη μελλοντική ανάπτυξη του δήμου ή τμήματός του. Είναι προαιρετικά. Οι πολεοδομικές μελέτες αντίθετα είναι τα μοναδικά σχέδια που είναι απόλυτα δεσμευτικές για τους πολίτες και τις αρχές. Συντάσσονται υποχρεωτικά για της μη δομημένες περιοχές, ενώ μπορεί και προαιρετικά να αφορούν και τις δομημένες περιοχές. Όλες οι άδειες για κατασκευές ή άλλες δραστηριότητες δίνονται μόνο αν είναι σε συμφωνία με τις πολεοδομικές μελέτες, που έχουν το χαρακτήρα σχεδίων χρήσεων γης⁷.

⁴ Jenkins, Kirk & Smith 2001: 52.

⁵ ό.π.: 50.

⁶ ό.π.: 51.

⁷ ό.π.

7.1.3 Συμμετοχή του κοινού στην Ολλανδία

Η νομοθεσία Χωροταξικού Σχεδιασμού του 1965 (που η τελευταία τροποποίησή της ήταν το 1994) αναφέρεται στον τρόπο συμμετοχής του κοινού. Η νομοθεσία αυτή δίνει ελευθερία στις τοπικές αυτοδιοικήσεις να καθορίσουν τον τρόπο συμμετοχής του. Τις υποχρεώνει να καθορίσουν με τοπική απόφαση τον τρόπο ενημέρωσης του κοινού κατά τη σύνταξη ή αναθεώρηση ενός τοπικού πολεοδομικού σχεδίου. Πιο συγκεκριμένα κάθε τοπική αρχή είναι υποχρεωμένη να καθορίσει τον τρόπο με τον οποίο θα δημοσιεύονται οι μελέτες, τον τρόπο συμμετοχής του κοινού, τη μορφή της έκθεσης που θα συνοψίζει τα αποτελέσματα της συμμετοχής του κοινού και τον τρόπο υποβολής ενστάσεων για τη διαδικασία συμμετοχής⁸.

Στην κατάρτιση του Εθνικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και των Τομεακών Χωροταξικών Πλαισίων δεν προβλέπονται διαδικασίες άμεσης συμμετοχής του κοινού. Υπάρχει γενικά φτώχη συμμετοχή των πολιτών σε θέματα στρατηγικής περιφερειακού ή εθνικού επιπέδου (Παρπαΐρη 1980: 117). Ωστόσο υπάρχει ένα κοινωνικό συμβουλευτικό όργανο, η Συμβουλευτική Επιτροπή Χωροταξικού Σχεδιασμού, όπως συμβαίνει στην Ελλάδα. Επιπλέον στη διαδικασία λήψης μιας κεντρικής απόφασης χωροταξικού σχεδιασμού (planologische kernbeslissing), προβλέπεται εκτός από τη διαβούλευση με τις τοπικές αυτοδιοικήσεις και δημοσίευση του προσχεδίου και πρόσκληση για υποβολή σχολίων⁹.

Στην Ολλανδία πολλές φορές γίνονται δημόσιες διαβουλεύσεις στο αρχικό στάδιο, πριν τη σύνταξη ενός **πολεοδομικού ή περιβαλλοντικού προσχεδίου** σε τοπικό ή νομαρχιακό επίπεδο, ωστόσο κάτι τέτοιο δεν είναι υποχρεωτικό. Σε όλες τις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις υπάρχει μία επιτροπή στην οποία ορίζονται εκπρόσωποι από κρατικούς φορείς με αρμοδιότητα στο σχεδιασμό του χώρου, καθώς και από εκπροσώπους κοινωνικών οργανώσεων. Όλα τα πολεοδομικά σχέδια και όλες οι αποφάσεις που επηρεάζουν το χώρο πριν εγκριθούν από το νομαρχιακό συμβούλιο πρέπει υποχρεωτικά να συζητηθούν στην επιτροπή αυτή, που ονομάζεται νομαρχιακή επιτροπή χωροταξικού σχεδιασμού (Provinciale Planologische Commissie). Άμεση συμμετοχή του κοινού προβλέπει η νομοθεσία μετά τη σύνταξη ενός προσχεδίου που αφορά νομαρχιακό σχεδιασμό. Γίνεται ανάρτηση 8 εβδομάδων. Στο διάστημα αυτό δίνεται η δυνατότητα να υποβληθούν ενστάσεις ενώπιον του νομαρχιακού συμβουλίου. Το αντίστοιχο διάστημα για τα σχέδια που συντάσσονται από τις δημοτικές αρχές (structuurplan και bestemmingsplan) είναι 4 εβδομάδες. Εάν επέλθουν αλλαγές τα σχέδια αναρτώνται ξανά για 4 εβδομάδες. Και οι δημοτικές αρχές δημιουργούν επιτροπές χωροταξικού σχεδιασμού, ανοιχτές και σε μη εκλεγμένους πολίτες που δρουν συμβουλευτικά στις αποφάσεις των δήμων. Η έγκριση του structuurplan, που έχει χαρακτήρα καθοδήγησης με όχι δεσμευτικό τρόπο γίνεται από τη δημοτική αρχή, ενώ το νομικά δεσμευτικό bestemmingsplan εγκρίνεται από τη νομαρχιακή αυτοδιοίκηση¹⁰. Μετά την τελική έγκρισή τους τα σχέδια προσβάλλονται στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

⁸Βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 53). Πρβλ. (Παρπαΐρη 1980: 117).

⁹ Βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 53,33). Πρβλ. (Παρπαΐρη 1980: 115 – 116).

¹⁰ Βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 28, 54,56). Πρβλ. (TRANSPLUS 2002: 37).

Στις **Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων** το κοινό συμμετέχει και στον καθορισμό του περιεχομένου τους (scoring)¹¹, δηλαδή πριν την εκπόνησή τους οι ενδιαφερόμενοι εκφράζουν τις επιθυμίες τους για τις εναλλακτικές λύσεις που θα εξεταστούν και τις επιπτώσεις που θα αξιολογηθούν. Η ανάρτηση της μελέτης προς υποβολή σχολίων μετά την ολοκλήρωσή της διαρκεί 4 εβδομάδες. Οι αρχές πρέπει να εξηγήσουν με ποιο τρόπο λήφθηκαν υπ' όψη οι παρατηρήσεις του κοινού. Ο σχεδιασμός του προτεινόμενου έργου παραμένει βέβαια μία σχετικά κλειστή διαδικασία, ωστόσο συνήθως δίδονται περισσότερες ευκαιρίες για επικοινωνία κατά τη διάρκεια σύνταξης της ΜΠΕ από το ελάχιστο που προβλέπει η νομοθεσία (Γιαννόπουλος 1999).

Το κοινό μπορεί να συμμετέχει και μέσω **εθελοντικών οργανώσεων**, οι οποίες δραστηριοποιούνται σε τοπικό και νομαρχιακό επίπεδο και έχουν ως αποστολή να μεταφέρουν την άποψη των μελών τους στα όργανα τοπικής αυτοδιοίκησης και άλλους οργανισμούς. Άλλες οργανώσεις έχουν τοπική αναφορά, άλλες θεματική, όπως περιβάλλον. Οι περισσότερες οργανώσεις είναι αναγνωρισμένες και στηρίζονται οικονομικά από την κυβέρνηση με την οποία επικοινωνούν στενά. Οι οργανώσεις που λειτουργούν σε εθνικό επίπεδο απασχολούν ειδικούς και είναι πολύ αποτελεσματικές στο να προωθούν τα ζητήματά τους¹².

Συμμετοχή Κοινού	Διοικητικό Επίπεδο	Αρμοδιότητες στο Σχεδιασμό του Χώρου
Μη κυβερνητικές οργανώσεις Συμβουλευτικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού Δύνατοτητα άμεσης συμμετοχής και υποβολή σχολίων στις Κεντρικές Αποφάσεις Σχεδιασμού	Κυβέρνηση ↓	Εθνικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού Τομεακά Χωροταξικά Πλαίσια Εθνική Χωροταξική Κεντρική Απόφαση
Ενημέρωση πριν τη σύνταξη των σχεδίων (προαιρετικά). Ανάρτηση προσχεδίου 8 εβδομάδες για υποβολή ενστάσεων από το κοινό.	Provinciale Staten (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση) ↓	Streekplan (Χωροταξικό Σχέδιο) Plan for the Environs (POP) (Σχέδιο Διαχείρισης Υδάτων, Κυκλοφορίας, Περιβάλλοντος, Χρήσεων Γης)
Ενημέρωση πριν τη σύνταξη των σχεδίων (προαιρετικά). Ανάρτηση προσχεδίου 4 εβδομάδες για υποβολή ενστάσεων από το κοινό. Διαβιβάζεται μετά την τοπική έγκριση στη νομαρχία, όπου μετά την ανάρτησή του για 4 εβδομάδες γίνεται η τελική έγκριση (δυνατότητα περιορισμένων αλλαγών)	Gemeentes (Δήμοι) ↓	Structuurplan (Αστικό Συγκρότημα ή δήμος) ↓ Bestemmingsplan (δήμος ή γειτονιά) Stadsvernieuwingsplans (αναπλάσεις)

Σχήμα 1. Η δομή των αποφάσεων στην Ολλανδία

Όπως και στις Σκανδιναβικές Χώρες η αναλογική εκπροσώπηση στα δημοτικά συμβούλια και οι επίσημες διαδικασίες διαβούλευσης, όπου συμμετέχουν και εθελοντικές οργανώσεις δημιουργούν ένα επίσημο πλαίσιο **οργανωμένης συμμετοχής του κοινού**. Η μεγάλη σημασία της προστασίας του φυσικού

¹¹ Βλ. (Bonte 1996) , (Γιαννόπουλος 1999) και (ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ 1998β: 23).

¹² Jenkins, Kirk & Smith 2001: 53, 57.

περιβάλλοντος και ο κεντρικός χαρακτήρας του σχεδιασμού (από πάνω προς τα κάτω) δίνει στη συμμετοχή ωστόσο περισσότερο ενημερωτικό χαρακτήρα. Οι συμμετέχοντες νιώθουν ότι δε μπορούν να ξεφύγουν από το πλαίσιο που θέτει η κυβέρνηση. Δεν υπάρχει μια κουλτούρα διαπραγμάτευσης. Τα τελευταία χρόνια γίνεται προσπάθεια να εμπλέκεται το κοινό νωρίς στη διαδικασία αποφάσεων, τότε που παίρνονται οι στρατηγικές πολιτικές αποφάσεις, ώστε να επιτυγχάνεται κοινωνική συναίνεση στους σχεδιασμούς¹³.

7.1.4 Παραδείγματα συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις στην Ολλανδία.

7.1.4.1 Σύνταξη ρυθμιστικού σχεδίου Άμστερνταμ¹⁴

Η διαδικασία συμμετοχής του κοινού στη σύνταξη του ρυθμιστικού σχεδίου (Structuurplan) της πρωτεύουσας δίδει ένα παράδειγμα **έγκαιρης συμμετοχής** στη διαδικασία αποφάσεων. Έγιναν τρεις γύροι προκαταρκτικών ερευνών γύρω από τάσεις, προτιμήσεις και ενδιαφέροντα των πολιτών. Τα αποτελέσματα δημοσιεύτηκαν και τέθηκαν υπό συζήτηση. Η διοικητική αρχή παρουσίασε το δικό της όραμα, το οποίο τέθηκε υπό συζήτηση με κοινωνικές οργανώσεις, με ειδικούς και με πολιτικούς φορείς. Τα αποτελέσματα των συζητήσεων αυτών αναλύθηκαν σε μία μελέτη, που παρουσιάστηκε σε συνέδριο. Μετά από τρία χρόνια διερεύνησης και συζητήσεων το τμήμα πολεοδομικού σχεδιασμού της πόλης συνέταξε μία μελέτη, στην οποία παρουσιάστηκαν τρία εναλλακτικά οράματα για την πόλη κατά σειρά επιλογής. Πάνω στη μελέτη αυτή ξεκίνησε η συλλογή απόψεων μέσω μεμονωμένων αντιδράσεων, συναντήσεων διαβούλευσης και τακτικών συναντήσεων με θεσμικούς φορείς. Τα αποτελέσματα του τρίτου αυτού γύρου συμμετοχής του κοινού οδήγησαν στη σύνταξη μιας νέας μελέτης με κεντρικές επιλογές σχεδιασμού, η οποία και δημοσιεύτηκε προς υποβολή σχολίων. Σκοπός της τελευταίας ανάρτησης ήταν κυρίως η εξασφάλιση συμφωνίας των δημοτικών διαμερισμάτων που είχαν άμεσο ενδιαφέρον.

7.1.4.2 Σύνταξη περιβαλλοντικού σχεδίου νομαρχίας Groningen¹⁵

Κατά τη σύνταξη του ολοκληρωμένου περιβαλλοντικού σχεδίου (Plan for the Environs – POP) της νομαρχίας του Groningen, στα βορειοανατολικά της Ολλανδίας με πληθυσμό 550 000, ακολουθήθηκε ένα **διευρυμένο πλαίσιο συμμετοχής του κοινού**. Το ολοκληρωμένο αυτό περιβαλλοντικό σχέδιο θα περιελάμβανε τους τομείς της διαχείρισης υδάτων, της κυκλοφορίας, του περιβάλλοντος και των χρήσεων γης για πρώτη φορά σε ένα ενιαίο πλαίσιο, αφού μέχρι τότε εκπονούνταν σε χωριστές μελέτες.

Το 1997 δημοσιεύεται η πρόθεση της νομαρχίας να προβεί στη σύνταξη του σχεδίου. Εκδίδονται φυλλάδια που περιγράφουν τη διαδικασία ως εξερεύνηση πολιτικής για το μέλλον της περιοχής αυτής και καλούνται οι πολίτες για ανοιχτή συζήτηση.

¹³ Jenkins, Kirk & Smith 2001: 32, 58.

¹⁴ TRANSPLUS 2002: 44, 62, 63.

¹⁵ Jenkins, Kirk & Smith 2001: 88-91.

Το Σεπτέμβριο του 1998 εκδίδεται νέο φυλλάδιο, πιο αναλυτικό, όπου παρουσιάζονται αναλυτικά τα θέματα προς συζήτηση. Οργανώνονται 6 συναντήσεις για παρουσίαση μελλοντικών σεναρίων που προσελκύουν περίπου 200 άτομα/συνάντηση. Η προσπάθεια ενεργοποίησης των πολιτών διαφημίστηκε παράλληλα στην τηλεόραση και στις εφημερίδες. Φτιάχτηκε βίντεο, οργανώθηκε συνέντευξη τύπου και ραδιοφωνική εκπομπή, στην οποία οι πολίτες συζήταγαν με εκπροσώπους της νομαρχίας για το μέλλον του τόπου τους. Επειδή στις πρώτες συναντήσεις υπο-εκπροσωπήθηκαν οι νέοι, οι αρμόδιοι οργάνωσαν διαγωνισμό ιδεών για εφήβους, στην οποία θα περιέγραφαν την καθημερινή ζωή και απασχόληση στο μέλλον, συστάθηκε βουλή των εφήβων, η οποία ψήφισε πάνω σε προτάσεις κυβερνητικών εκπροσώπων, και δημιουργήθηκε ιστοσελίδα. Τα αποτελέσματα των προσπαθειών αυτών συγκεντρώθηκαν σε συνεδρίαση του νομαρχιακού συμβουλίου, στην οποία οι σύμβουλοι κατέθεσαν την άποψή τους για τη μελλοντική ανάπτυξη του Groningen και καθόρισαν την Ατζέντα 2030. Συστάθηκε αμειβόμενη ομάδα εργασίας (POP Group), η οποία θα ερευνούσε τις λεπτομέρειες του σχεδίου. Η ομάδα εργασίας καθόρισε τομείς δράσεις, ερεύνησε την υπάρχουσα κατάσταση και ανέπτυξε πιθανές λύσεις, επιπτώσεις και διλήμματα που προκύπτουν. Το Μάιο του 1999 οργανώθηκαν τρία συνέδρια (workshops) με αντικείμενο την ποιότητα ζωής, την απασχόληση και την κινητικότητα και συμμετοχή ειδικών, κυβερνητικών εκπροσώπων, εκπροσώπων από κοινωνικές οργανώσεις και ιδιωτικών εταιρειών. Τα αποτελέσματα των συνεδρίων συζητήθηκαν πάλι στο νομαρχιακό συμβούλιο.

Το φθινόπωρο του 1999, με βάση τα αποτελέσματα της δουλειάς της POP Group διοργανώνεται η δεύτερη καμπάνια για ενεργοποίηση του κόσμου. Οι τομείς δράσεις παρουσιάζονται αναλυτικά σε φυλλάδια, διοργανώνονται συνεντεύξεις τύπου, εκπομπές στην τηλεόραση και στο ραδιόφωνο και σε ιστοσελίδα στο διαδίκτυο. Επιπλέον καλούνται πλέον από τη νομαρχία να υποβάλλουν σχόλια, όσοι είχαν πάρει την πρωτοβουλία να στείλουν τις απόψεις τους κατά τη διάρκεια της πρώτης καμπάνιας. Παράλληλα η νομαρχία διαβουλευεται με εκπροσώπους κοινωνικών οργανώσεων, συμβούλους και δημόσιους φορείς. Η νομαρχία, αφού εκπαίδευσε τους καθηγητές, κάλεσε σε μία ειδική εκδήλωση και τους εφήβους να υποβάλλουν και αυτοί τις προτάσεις τους σε συνεργασία με τους διδάσκοντές τους. Διοργανώνονται επιπλέον 6 συναντήσεις παρουσίασης μελλοντικών σεναρίων με ψυχαγωγικό χαρακτήρα που προσελκύουν συνολικά 1500 άτομα. Τα αποτελέσματα της δεύτερης καμπάνιας συζητήθηκαν στο νομαρχιακό συμβούλιο, το οποίο έλαβε αποφάσεις. Το σκεπτικό των αποφάσεων του καταγράφηκε, ώστε να υπάρχει ενημέρωση του κοινού. Το κοινό μπορούσε να συνεχίσει να εκφράζει την άποψή του στο διαδίκτυο. Τέλος διοργανώθηκε με βάση τη θεματολογία, που είχε πια καθοριστεί, έρευνα με δειγματοληψία 1000 κατοίκων.

Μετά από όλη αυτή την προπαρασκευαστική διαδικασία συμμετοχής του κοινού εκπονήθηκε το πρώτο προσχέδιο στις αρχές του 2000 με βάση τις αποφάσεις του νομαρχιακού συμβουλίου στα θέματα που υπήρχαν τριβές. Πάνω στο προσχέδιο αυτό έγινε διαβούλευση με τους δήμους, δημόσιους φορείς, νομαρχιακούς συμβούλους, ώστε να επιτευχθεί συναίνεση πάνω στους στόχους. Τα σχόλια που υποβλήθηκαν οδήγησαν στη σύνταξη ενός διορθωμένου δεύτερου προσχεδίου. Οργανώθηκαν δημόσιες συναντήσεις, στις οποίες συμμετείχαν κοινωνικές οργανώσεις, τοπικά συμβούλια και απλοί πολίτες. Το επίσημο (τρίτο) προσχέδιο συντάχθηκε, αφού ελήφθησαν υπόψη και τα σχόλια αυτά.

Το επίσημο προσχέδιο αναρτήθηκε για 10 εβδομάδες. Το Σεπτέμβριο του 2000 οργανώθηκαν 3 δημόσιες ακροάσεις, ώστε οι πολίτες να μιλήσουν απευθείας με τις νομαρχιακές αρχές. Οι ακροάσεις αυτές διαφημίστηκαν μέσω του τοπικού τύπου και του διαδικτύου. Μετά τις ακροάσεις και την ανάρτηση το ΡΟΡ συντάχθηκε εκ νέου, ώστε να ληφθούν υπ' όψη όλα τα σχόλια. Όλα τα σχόλια που υποβλήθηκαν συγκεντρώθηκαν σε μία αναφορά. Η έγκριση του σχεδίου έγινε το Δεκέμβριο του 2000.

Μετά τη σύνταξη του σχεδίου υπήρχε η αίσθηση ότι αντιπροσώπευε πράγματι αυτό που ήθελαν οι πολίτες της νομαρχίας, καθώς και ότι οι λίγοι¹⁶ πολίτες που ενεργοποιήθηκαν εκπαιδεύτηκαν για θέματα χωρικού σχεδιασμού και ενεργοποιήθηκαν πολιτικά. Το κοινό συμμετείχε πιο άνετα στην αρχική φάση, όταν τέθηκαν τα γενικά ζητήματα. Όταν τα ζητήματα συγκεκριμενοποιήθηκαν η συμμετοχή έγινε πιο δύσκολη για τους απλούς πολίτες, καθώς προϋπέθετε περισσότερες γνώσεις¹⁷.

7.1.4.3 Σύνταξη κυκλοφοριακού σχεδίου δήμου Groningen¹⁸

Τον Οκτώβριο του 1995 ξεκινάει η διαδικασία σύνταξης του κυκλοφοριακού σχεδίου του Groningen. Έγιναν τηλεφωνικές συνεντεύξεις σε 660 κατοίκους, στάλθηκε προς δημοσίευση στις εφημερίδες ερωτηματολόγιο, στο οποίο απάντησαν 6000 άτομα, ενώ σε δημόσια κτίρια τοποθετήθηκαν κουτιά συγκέντρωσης ιδεών, ενώ έγιναν και 3 γύροι συζητήσεων με 400 κατοίκους και εκπροσώπους κοινωνικών ομάδων). Τον Απρίλιο του 1996 επιλέχθηκαν 80 άτομα (κάτοικοι, εκπρόσωποι κοινωνικών ομάδων, πολιτικοί, συγκοινωνιολόγοι), χωρίστηκαν σε 4 κατηγορίες, και τους ανατέθηκε να χαράξουν τους άξονες μιας κυκλοφοριακής στρατηγικής. Τα αποτελέσματα παρουσιάστηκαν στις εφημερίδες και σε μία συνάντηση με τη συμμετοχή 200 ενδιαφερομένων. Τον Αύγουστο του 1996 ξεκίνησε νέος γύρος διαβουλεύσεων με πολίτες, κοινωνικές ομάδες και πολιτικούς και τον Οκτώβριο του 1996 συντάχθηκε το τελικό κείμενο με το προσχέδιο κυκλοφορίας για να ξεκινήσει η επίσημη διαδικασία συμμετοχής του κοινού.

¹⁶ υπολογίζονται σε 1 % αυτοί που ενημερώθηκαν για την προσπάθεια περιβαλλοντικού σχεδιασμού της νομαρχίας (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 94).

¹⁷ ό.π.: 94.

¹⁸ ό.π.: 88-91.

7.2. Η συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό του χώρου στη Σουηδία

7.2.1 Περιβαλλοντική πολιτική στη Σουηδία

Όπως προαναφέρθηκε (Κεφάλαιο 6) μεγάλο θέμα για τη συμμετοχή του κοινού στα θέματα αστικών μεταφορών είναι το **πρόβλημα της κλίμακας**. Ενώ οι πολίτες προσελκύονται ευκολότερα όταν η συμμετοχή αφορά τη γειτονιά τους ή το δήμο τους, το ΣτΕ στην Ελλάδα έχει αποφανθεί ότι δε μπορεί να γίνεται σχεδιασμός στο επίπεδο αυτό, διότι απειλείται η συνοχή στο σχεδιασμό του χώρου, που έχει ως σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος σύμφωνα με το Σύνταγμά μας. Άλλωστε οι δήμοι στην Ελλάδα δε δείχνουν ιδιαίτερο φιλοπεριβαλλοντικό προσανατολισμό στις αποφάσεις τους και αυτός είναι ένας από τους λόγους που δεν τους έχουν ανατεθεί σχετικές αρμοδιότητες. Ενδιαφέρον παράδειγμα για τον τρόπο που μπορεί να επιτευχθεί η αποκέντρωση του σχεδιασμού του χώρου, χωρίς να αλλοιώνεται ο βασικός περιβαλλοντικός προσανατολισμός του αποτελεί η Σουηδία.

Στη χώρα αυτή η νομοθεσία έχει δύο βασικούς προσανατολισμούς: την **επίτευξη υψηλών περιβαλλοντικών στόχων** και την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη **αποκέντρωση αρμοδιοτήτων**. Το κεντρικό ρόλο στο σχεδιασμό έχουν οι δήμοι. Η κυβέρνηση μέσω της νομοθεσίας και της παρακολούθησης περιβαλλοντικών παραμέτρων (standards) εξασφαλίζει ότι οι δήμοι σε όλη τη χώρα ακολουθούν μία πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος.

Ο ενισχυμένος ρόλος των δήμων στις αποφάσεις κάνει ευκολότερη τη συμμετοχή των πολιτών σε αυτές, χωρίς να υπάρχουν ιδιαίτερες προβλέψεις, πέρα από τις συνήθειες στον ευρωπαϊκό χώρο. Το δίδαγμα που μπορούμε να αποκομίσουμε είναι ότι η μεγαλύτερος ρόλος των δήμων και του κοινού στη διαδικασία σχεδιασμού μπορεί να συνδυαστεί με μία αυστηρή πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος, όπως ορίζεται στο Σύνταγμα της Ελλάδας. Δεν απαιτείται υποχρεωτικά να ακολουθηθεί το ολλανδικό μοντέλο της αυστηρής ιεραρχίας του σχεδιασμού.

Στην **εθνική στρατηγική για το περιβάλλον** κυριαρχεί η έννοια της Οικολογικής Βιώσιμης Ανάπτυξης¹⁹, που σημαίνει: α) Προστασία του περιβάλλοντος, δηλαδή οι επεμβάσεις στο περιβάλλον δεν πρέπει να υπερβαίνουν τη δυνατότητα της φύσης να τις αντιμετωπίσει, β) Αειφόρο παροχή πρώτων υλών. γ) Αποτελεσματική χρήση των πόρων. Η οικονομική ανάπτυξη, η κοινωνική συνοχή και ευμάρεια αποτελούν και αυτοί στόχοι της Εθνικής Στρατηγικής, ωστόσο πρέπει να συμβαδίζουν με ένα υγιές περιβάλλον (Regeringskansliet 2003α: 4).

Στον Περιβαλλοντικό Κώδικα του 1999, που είναι προσπάθεια ενοποίησης της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, υπάρχει η εξής **αρχή βέλτιστης χωροθέτησης**: όταν επιλέγονται χώροι για να χωροθετηθεί μια δραστηριότητα, αυτοί οι χώροι θα είναι εκείνοι με τη μεγαλύτερη φέρουσα ικανότητα. Δηλαδή πρέπει να χωροθετούνται οι δραστηριότητες σε περιοχές, στις οποίες οι επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον είναι όσο το δυνατόν μικρότερες²⁰.

¹⁹ Πρβλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 80) και (University of the West of England 2000: 28)

²⁰ Βλ. (Regeringskansliet 2000α: 13) και (University of the West of England 2000: 28).

7.2.2 Δομή του σχεδιασμού του χώρου και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης στη Σουηδία

Η αυξημένη αυτονομία των δήμων στις αποφάσεις είναι στη Σουηδία παράδοση με βαθιές ιστορικές ρίζες (Svenska Kommunförbundet 2003: 1, 37). Από το 1959 οι **δήμοι**, δηλαδή οι 289 τοπικές αυτοδιοικήσεις (kommunes), είναι **υπεύθυνοι για τη διατήρηση και βελτίωση του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος**, αφού συντάσσουν και εγκρίνουν όλα τα πολεοδομικά σχέδια. Πρέπει ωστόσο να τηρούν τις εθνικές κατευθύνσεις, οι οποίες καταρτίζονται σε εθνικό επίπεδο από την κυβέρνηση²¹.

Οι δήμοι ασχολούνται με θέματα ενδοδημοτικού οδικού δικτύου και δημόσιας συγκοινωνίας, με όλα τα επίπεδα πολεοδομικού σχεδιασμού (από γενικό πολεοδομικό – Översiktsplan - έως πολεοδομική μελέτη - Detaljplan) και με την ανάλυση των κοινωνικών προβλημάτων και καταρτίζουν τοπικά προγράμματα δράσεων για την επίτευξη κριτηρίων (standards) περιβαλλοντικής ποιότητας²². Τα κριτήρια αυτά ορίζουν το μέγεθος της ρύπανσης ή άλλων κινδύνων, στους οποίους μπορούν να εκτίθενται οι πολίτες. Ο σχεδιασμός πρέπει υποχρεωτικά να στοχεύει την επίτευξή τους. Δεν επιτρέπεται η επιδείνωση κάποιου περιβαλλοντικού προτύπου. Με τον τρόπο αυτό το κράτος εγγυάται ότι η ποιότητα ζωής και το περιβάλλον βελτιώνεται για όλους τους πολίτες της Σουηδίας σε όλους τους Δήμους²³. Στη Σουηδία το 50 % των δήμων καταγράφει τις περιβαλλοντικές παραμέτρους (University of the West of England 2000: 32).

Η Σουηδία έχει 21 δευτεροβάθμιες τοπικές αυτοδιοικήσεις (η έκτασή τους είναι μεγαλύτερη από τις ελληνικές νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις και αντιστοιχεί περισσότερο στην ελληνική διοικητική μονάδα της Περιφέρειας) (Regeringskansliet 2003β). Οι **περιφερειακές αυτές αυτοδιοικήσεις** συνυπάρχουν με τις περιφερειακές διοικήσεις, που αποτελούν αποκεντρωμένη κρατική διοίκηση²⁴ και είναι αρμόδιες για να επιβλέπουν κατά πόσο οι κυβερνητικοί στόχοι εκπληρώνονται από την τοπική αυτοδιοίκηση, καθώς και να μοιράζουν πόρους²⁵. Οι αυτοδιοικήσεις καταρτίζουν προγράμματα δράσεων για να επιτυγχάνονται περιβαλλοντικά κριτήρια ποιότητας, **ελέγχουν τις αποφάσεις των δήμων**, αποφασίζουν κατά πόσον είναι απαραίτητη μία Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Miljökonsekvensbeskrivningar), οργανώνουν εκθέσεις για την περιβαλλοντική κατάσταση της περιοχής και ασχολούνται με θέματα κυκλοφοριακού σχεδιασμού²⁶. Οι περιφέρειες αυτές παίζουν ουσιαστικό ρόλο: **συντονίζουν** το σχεδιασμό της κοινωνίας, δηλαδή τον **κρατικό με το δημοτικό σχεδιασμό**. Πρόκειται όμως για μια προσέγγιση από τα κάτω προς τα πάνω. Δηλαδή ο ρόλος της περιφέρειας καθορίζεται από τους δήμους και την ανάγκη για διαδημοτική επιρροή στις αποφάσεις τους. Για παράδειγμα ο σχεδιασμός των μεταφορών σε περιφερειακό επίπεδο είναι στενά συνδεδεμένος με τα τοπικά κυκλοφοριακά σχέδια των κοινοτήτων. Σε περιφερειακό επίπεδο μεγάλη σημασία

²¹ Βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 78), (University of the West of England 2000: 26,30).

²² Βλ. (Δεργκάλιν 1982: 14,21), (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 81), (Svenska Kommunförbundet 2003: 40) και (University of the West of England 2000: 30).

²³ Βλ. (Δεργκάλιν 1982: 15) και (Regeringskansliet 2000α: 18).

²⁴ Πλήρως αποκεντρωμένη, η κυβέρνηση δεν επιτρέπεται να επηρεάζει τις αποφάσεις τους.

²⁵ (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 79)

²⁶ Βλ. (Regeringskansliet 2003α) και (University of the West of England 2000: 30).

έχουν και οι διαδημοτικές επιτροπές που συστήνονται από συνεργαζόμενα δημοτικά συμβούλια για συγκεκριμένες πεδία, όπως ο χωροταξικός σχεδιασμός²⁷. Στη Σουηδία ισχύει η **αρχή της εγγύτητας** (proximity principle): Ποτέ οι αποφάσεις δε λαμβάνονται σε υψηλότερο επίπεδο, από αυτό που πραγματικά αφορούν, οπότε ο ρόλος της περιφέρειας ποτέ δεν αφορά ζητήματα των δήμων (Svenska Kommunförbundet 2003: 42). Οι δήμοι όμως αναθέτουν στις περιφέρειες ζητήματα που θεωρούν πολύ ακριβά για να τα διαχειριστούν οι ίδιοι.

Παρ' όλο που οι **δήμοι** είναι αποκλειστικά υπεύθυνοι για την έγκριση των πολεοδομικών- αναπτυξιακών σχεδίων, πρέπει υποχρεωτικά να **συμβουλευονται τις περιφερειακές διοικήσεις**, εξασφαλίζοντας έτσι μία στοιχειώδη **εθνική συνοχή** στην εκπλήρωση των περιβαλλοντικών ή άλλων κυβερνητικών στόχων, διαδικασία που ονομάζεται **samråd**²⁸. «Μέσω των σχεδίων του δήμου [...] ενημερώνονται το κοινό και οι αμέσως ενδιαφερόμενοι δημότες για τις εθνικές επιδιώξεις και δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για συνεργασία [...] Αυτή η ανταλλαγή απόψεων και αμοιβαία ενημέρωση είναι βασική προϋπόθεση για την αποδοχή των απόψεων του εθνικού σχεδιασμού από το κοινό και μόνο στο τοπικό επίπεδο του δήμου μπορεί να επιτευχθεί.» (Δεργκάλιν 1977: 50).

Τις αποφάσεις σε κάθε πρωτοβάθμια ή δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση τις παίρνουν αντίστοιχα συμβούλια (Δημοτικό Συμβούλιο και Περιφερειακό Συμβούλιο) (Regeringskansliet 2000β: 11). Ο ελάχιστος αριθμός των δημοτικών και περιφερειακών συμβούλων είναι σχεδόν διπλάσιος από τους συμβούλους που προβλέπει η ελληνική νομοθεσία²⁹. Οι τοπικές αυτοδιοικήσεις έχουν την ελευθερία να καθορίζουν ακόμα μεγαλύτερο αριθμό συμβούλων. Οι δημοτικοί και νομαρχιακοί σύμβουλοι εκλέγονται με αναλογικό σύστημα εκλογής. Όλα τα συμβούλια διορίζουν επιτροπές (kommitté). Η διοίκηση και η εφαρμογή των αποφάσεων των συμβουλίων γίνεται από την εκτελεστική επιτροπή, η οποία συστήνεται σε όλους τους δήμους και σε όλες τις περιφέρειες από τα αντίστοιχα συμβούλια και έχει τουλάχιστον 5 μέλη (Regeringskansliet 2000β: 30, 36, 49).

Η **κυβέρνηση** περιορίζεται σε αποφάσεις που αφορούν περιοχές προστασίας και έργα ιδιαίτερα επιβλαβή για το περιβάλλον, όπως τα ορυχεία ή η κατασκευή αυτοκινητόδρομων³⁰. Ο δήμος έχει το δικαίωμα της αρνησικυρίας (veto). Εξαιρούνται οι περιπτώσεις σχεδιασμού σιδηροδρόμου, αυτοκινητοδρόμου, αεροδρομίων, λιμενικών έργων και διαχείρισης πυρηνικών αποβλήτων. Ακόμα και σε αυτές τις περιπτώσεις όμως η κυβέρνηση πρέπει να αποδείξει στην τοπική αυτοδιοίκηση ότι έχει επιλέξει τις καταλληλότερες περιοχές με βάση την αρχή της βέλτιστης χωροθέτησης (Regeringskansliet 2000α: 36). Τα **Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια** των δήμων (**Översiktsplan**), που είναι γενικά σχέδια χρήσεων γης και στρατηγικά κείμενα για την αντιμετώπιση κοινωνικών ζητημάτων, πρέπει να εξηγούν πώς οι κυβερνητικές οδηγίες για ζητήματα εθνικού ενδιαφέροντος συμφωνούν με το όραμα του δήμου, τους αναπτυξιακούς στόχους και τη στρατηγική δράσης. Τα Σχέδια

²⁷ Βλ. (Δεργκάλιν 1982: 11, 13), (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 79), (Δεργκάλιν 1977: 48) και (Svenska Kommunförbundet 2003: 42).

²⁸ Βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 83)

²⁹ Ο ελάχιστος αριθμός των συμβούλων είναι 31 άτομα σε δήμους με πληθυσμό λιγότερο από 12 000 κατοίκους και 71 άτομα σε δήμους με περισσότερους από 200 000 κατοίκους.

³⁰ Βλ. (Regeringskansliet 2000α: 14) και (University of the West of England 2000: 31).

αυτά, που **εγκρίνονται από το δήμο** κατόπιν διαβούλευσης με την κυβέρνηση αποτελούν στη συνέχεια οδηγό για τις αποφάσεις του (δεν είναι όμως νομικά δεσμευτικά)³¹.

7.2.3 Συμμετοχή του κοινού στη Σουηδία

Η συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις είναι τμήμα της Εθνικής Στρατηγικής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (Regeringskansliet 2003α: 4). Εκτός αυτού η Σουηδία έχει **παράδοση σε θεσμούς άμεσης δημοκρατίας** και στη χώρα γίνονται συχνά δημοψηφίσματα για να αποφασιστούν θέματα εθνικού ενδιαφέροντος (Luthardt 1994: 26)³². Το δικαίωμα για συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις δεν περιορίζεται μόνο σε περιβαλλοντικά θέματα, αλλά επεκτείνεται σε όλες τις διοικητικές διαδικασίες (EEB 2007: 23).

Υπάρχει νομοθετική πρόβλεψη για συμμετοχή του κοινού τόσο κατά την εκπόνηση των **Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων** όσο και των πολεοδομικών σχεδίων των περιοχών. Αντικείμενο συμμετοχής είναι η απόφαση αν απαιτείται ΜΠΕ (screening), ο τρόπος κατάρτισης της ΜΠΕ, το περιεχόμενό της (scoring), η περιοχή μελέτης και το μέγεθος που θα έχει η δραστηριότητα. Η ΜΠΕ δημοσιεύεται και το κοινό μπορεί να απευθύνει γραπτά σχόλια³³. Στόχος είναι οι συμμετέχοντες να συναποφασίζουν για τις επιπτώσεις μίας πρότασης στο περιβάλλον και για το ποιες πτυχές χρήζουν περαιτέρω επιστημονικής διερεύνησης, ώστε όλοι να μπορούν να συμβάλουν στην επιλογή χωροθέτησης ενός έργου. Στην πράξη υπάρχει σημαντική απόκλιση από τον ιδανικό αυτό στόχο. Οι Σουηδοί δεν είναι φίλοι των διαδικασιών άμεσης συμμετοχής και έχουν εμπιστοσύνη στις αντιπροσωπευτικές διαδικασίες. Παρατηρείται λοιπόν μικρή συμμετοχή και περιορισμένη επίδραση στην τελική απόφαση, καθώς πρόκειται για τεχνικά ζητήματα που δεν είναι εύκολα κατανοητά. Επιπλέον στη Σουηδία υπάρχει εμπιστοσύνη μεταξύ κράτους και πολιτών και η διαδικασία αποφάσεων είναι διαφανής. Είναι χαρακτηριστικό ότι η εφαρμογή της Σύμβασης του Άρχους στη Σουηδία επηρέασε ελάχιστα τα αιτήματα για παροχή περιβαλλοντικής πληροφόρησης (EEB 2007: 16).

³¹ Βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 81,84).

³² Παγκόσμια πρώτη σε δημοψηφίσματα με 5-6 δημοψηφίσματα το χρόνο σε εθνικό επίπεδο (εκτός από τα τοπικά δημοψηφίσματα στα καντόνια ή σε μεμονωμένα χωριά) είναι η Ελβετία. Στη χώρα αυτή το θεσμός των δημοψηφισμάτων τον επιτάσσει το Σύνταγμα πριν από κάθε απόφαση με ευρύτερο κοινωνικό ενδιαφέρον (Luthardt 1994: 26, 43, 45· Κασσιός 2002: 45). Επιπλέον στην Ελβετία το πολιτικό σύστημα εφαρμόζει την bottom-up διαδικασία, όπου το τοπικό επίπεδο αντιπροσωπεύουν τα καντόνια (η χώρα υποδιαιρείται σε 26 αυτοδιοικούμενα καντόνια), τα οποία υποδιαιρούνται σε 2889 αυτοδιοικούμενους δήμους. Όλοι οι πολιτικοί νεωτερισμοί πρώτα δοκιμάζονται σε επίπεδο καντονιού και στη συνέχεια περνούν σε ομοσπονδιακό επίπεδο. Άλλωστε το ομοσπονδιακό κοινοβούλιο αποτελείται από εκπροσώπους εθνικών κρατών). Το διαβουλευτικό μοντέλο διακυβέρνησης είναι διαφορετικό από το αμεσοδημοκρατικό που εφαρμόζεται στην Ελβετία. Το διαβουλευτικό μοντέλο δίνει σημασία στην ανταλλαγή επιχειρημάτων που προηγείται της απόφασης, ενώ στο αμεσοδημοκρατικό που εφαρμόζεται στην Ελβετία δίνεται το βάρος στο ποιος λαμβάνει την απόφαση (οι πολίτες άμεσα). Πρβλ. και (Παρούσης 2005: 124). Τα δημοψηφίσματα λοιπόν από μόνα τους δεν εξασφαλίζουν πλήρη συμμετοχή των κατοίκων στο σχεδιασμό, ούτε ενημέρωση και εκπαίδευση, δίνουν όμως εξουσία στους πολίτες.

³³ Βλ. (Lidskog & Soneryd 2000: 1468) και (TRANSPLUS 2002: 37).

Για τα **πολεοδομικά – αναπτυξιακά σχέδια (Översiktsplan και Detaljplan)** το κοινό ενημερώνεται και συμμετέχει είτε μέσω διαλέξεων, είτε μέσω παρουσιάσεων και δημόσιων συζητήσεων πριν ακόμα κατατεθεί συγκεκριμένη πρόταση (TRANSPLUS 2002: 37). Τα προκαταρκτικά σχέδια των μελετών, καθώς και τα έγγραφα διαβούλευσης με την περιφερειακή αρχή αναρτώνται από 3 εβδομάδες (Detaljplan) έως 2 μήνες (Översiktsplan) και κατατίθενται γραπτά σχόλια στις τοπικές αρχές³⁴. Μία εβδομάδα πριν την ανάρτηση των σχεδίων δημοσίευση σε εφημερίδα εξηγεί τον τρόπο, τόπο και χρόνο υποβολής ενστάσεων και το ότι η μη κατάθεση γραπτών σχολίων σημαίνει αποδοχή του προτεινόμενου σχεδίου. Η γνώμη του κοινού στα προκαταρκτικά σχέδια συνυπολογίζεται ή απορρίπτεται αιτιολογημένα και επιστρέφει στις αρμόδιες δημοτικές επιτροπές για τελική έγκριση (Δεργκάλιν 1982: 23). Αν η ένσταση κάποιου απορριφθεί, αυτός έχει στη συνέχεια το δικαίωμα να προσφύγει σε ανώτερο διοικητικό επίπεδο, το οποίο αν κρίνει ότι ο ενιστάμενος έχει δίκιο μπορεί να ακυρώσει την έγκριση του πολεοδομικού σχεδίου³⁵.

Εκτός από τις θεσμικές διαδικασίες πολλές φορές την ενημέρωση του κοινού αναλαμβάνουν **τοπικοί σύλλογοι ή τοπικές επιτροπές** που συστήνονται με πρωτοβουλία του Δήμου ή των κατοίκων (Svenska Kommunförbundet 2003: 7). Σε πολλές περιοχές υπάρχει ο “**αρχιτέκτονας της γειτονιάς**”, ο οποίος αναλαμβάνει να ενημερώσει τους κατοίκους (Δεργκάλιν 1982: 22). Στη Σουηδία οι **μη κυβερνητικές οργανώσεις**, που εκπροσωπούν το κοινό σε διάφορους τομείς, έχουν θεσμοθετημένο ρόλο και επιχορηγούνται από την κυβέρνηση (University of the West of England 2000: 29). Έχουν άποψη ακόμη και για τις εισηγήσεις νόμων πριν έλθουν στο κοινοβούλιο (Regeringskansliet 2003γ).

Η περιβαλλοντική συμμετοχή και ευαισθητοποίηση περνάει από γενιά σε γενιά μέσω της **εκπαίδευσης**. Υπάρχει μάθημα για την ανάγνωση και κατανόηση των πολεοδομικών σχεδίων. Παράλληλα εκπαιδεύονται οι μαθητές στο δικαίωμά τους να διεκδικούν μέσω υπεύθυνης συμμετοχής³⁶.

Ως αποτέλεσμα στη Σουηδία παρατηρείται ένα υψηλό ποσοστό συμμετοχής σε εθελοντικές δράσεις και οργανώσεις. Αντίθετα η άμεση συμμετοχή στο χωρικό σχεδιασμό είναι περιορισμένη. Η τάση είναι να στηρίζονται στο αντιπροσωπευτικό σύστημα, το οποίο λειτουργεί αποτελεσματικά χάρη στη πολυμελή σύνθεση της τοπικής αυτοδιοίκησης, την οικονομική αυτονομία της και το κύριο ρόλο που έχει στο σχεδιασμό του χώρου. Οι Σουηδοί αισθάνονται ότι τα ενδιαφέροντά τους αντιπροσωπεύονται στις πολιτικές διαδικασίες³⁷. Χαρακτηριστικό είναι ότι στις τοπικές εκλογές συμμετέχει το 90 % των δημοτών (Davies 2001: 210).

³⁴ Διαδικασία που ονομάζεται utställning βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 29, 83) και (University of the West of England 2000: 31).

³⁵ βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 82).

³⁶ βλ. (Δεργκάλιν 1982: 22) και (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 45).

³⁷ βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 31, 44)

7.2.4 Συμπεράσματα από το Σουηδικό μοντέλο

Συμμετοχή Κοινού	Διοικητικό Επίπεδο	Αρμοδιότητες στο Σχεδιασμό του Χώρου
Μη κυβερνητικές οργανώσεις	Regering (Κυβέρνηση)	Περιοχές προστασίας Γενικές κατευθύνσεις σχεδιασμού Δραστηριότητες με σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (αυτοκινητόδρομοι, σιδηρόδρομοι, πυρηνικά απόβλητα...)
Δυνατότητα υποβολής γραπτών σχολίων για το αντικείμενο της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων πριν εκπονηθεί και για το περιεχόμενό της μετά την εκπόνησή της.	Landsting (Περιφέρεια)	Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Περιφερειακό Σχέδιο Δράσης (Läns Strategy) Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός
Διαλέξεις- ενημερώσεις, δυνατότητα υποβολής γραπτών σχολίων πριν τις προτάσεις των φορέων και πριν την τελική έγκριση των σχεδίων. Αρχιτέκτονας της γειτονιάς Τοπικοί σύλλογοι – δημοτικές επιτροπές	Kommun (δήμος)	(Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο) Översiktsplan Πολεοδομικά Σχέδια Τοπικά Κυκλοφοριακά Σχέδια Detaljplan Αδειοδοτήσεις

Σχήμα 7.1. Η δομή των αποφάσεων στη Σουηδία. Η περιφέρεια έχει τον ρόλο του συντονιστή, καθώς ελέγχει αν οι δήμοι (που αποφασίζουν ελεύθερα κατά τα άλλα για όλα τα θέματα της πόλης τους) τηρούν την εθνική περιβαλλοντική πολιτική που ορίζεται από την κυβέρνηση. Επιπλέον η Περιφέρεια προσπαθεί να συντονίσει τα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά σχέδια των δήμων της περιοχής ευθύνης της.

Το ιστορικό στοιχείο που ορίζει τον τρόπο παραγωγής δημόσιου χώρου στη Σουηδία είναι η **αυξημένη αυτονομία της τοπικής αυτοδιοίκησης**. Η τελευταία έχει λοιπόν όλες τις σχετικές αρμοδιότητες στο τοπικό επίπεδο.

Η αποκέντρωση αυτή δεν απειλεί τον **εθνικό στόχο** της βελτίωσης του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής. Ο στόχος αυτός υπαγορεύεται στις αυτοδιοικήσεις μέσω της νομοθεσίας, που καταρτίζεται από την **κυβέρνηση**. Πιο συγκεκριμένα η κυβέρνηση ορίζει τα περιβαλλοντικά κριτήρια, δηλαδή συγκεκριμένους δείκτες του περιβάλλοντος, όπως η ρύπανση, οι οποίοι πρέπει συνεχώς να βελτιώνονται μέχρι να προσεγγίσουν κάποια τιμή αποδεκτή από την εθνική κυβέρνηση. Δε δικαιολογείται από τη νομοθεσία σχέδιο που θα επιβαρύνει κάποιο περιβαλλοντικό κριτήριο. Παράλληλα η κυβέρνηση έχει περάσει στη νομοθεσία την αρχή της βέλτιστης χωροθέτησης που πρέπει να τηρείται από όλες τις τοπικές αυτοδιοικήσεις, δηλαδή όταν επιλέγονται χώροι για να χωροθετηθεί μια δραστηριότητα, αυτοί οι χώροι θα είναι εκείνοι με τη μεγαλύτερη φέρουσα ικανότητα. Με τον τρόπο αυτό οι δήμοι υποχρεώνονται να ακολουθούν αυστηρή πολιτική στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος.

Ο περιφερειακός σχεδιασμός του χώρου καθορίζεται από τοπικές επιλογές και σε καμία περίπτωση δεν εμπλέκεται σε τοπικά θέματα (αρχή της εγγύτητας), εκτός αν αυτό είναι επιθυμία των δήμων για να αποφύγουν δαπανηρές δραστηριότητες (όπως η

λειτουργία συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας). Παράλληλα συντονίζει πολιτικές μεταξύ δήμων σε θέματα που αυτό είναι επιθυμητό (π.χ. πολιτική τουρισμού).

Η πλήρως αποκεντρωμένη δομή των αποφάσεων σε συνδυασμό με την πολυπληθή σύνθεση των δημοτικών συμβουλίων, τη δραστηριοποίηση συλλόγων σε τοπικό επίπεδο, αλλά και των μη κυβερνητικών οργανώσεων σε εθνικό επίπεδο, οικοδομούν ένα ολοκληρωμένο έμμεσο σύστημα συμμετοχής κοινού στις αποφάσεις, ακόμα και σε περιφερειακό επίπεδο. Ο πολίτης έχοντας άμεση επαφή με τα δημοτικά συμβούλια βρίσκεται στην καρδιά των αποφάσεων και όχι σε περιθωριοποιημένα περιφερειακά όργανα. Η άμεση συμμετοχή των πολιτών προβλέπεται και αυτή νομοθετικά και εκδηλώνεται σε δημόσιες συζητήσεις- ενημερώσεις και στη δυνατότητα που έχουν να υποβάλλουν γραπτά σχόλια σε κάθε μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, σε τοπικά σχέδια δράσης και σε πολεοδομικά σχέδια σε προκαταρκτική φάση.

7.3. Η συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό του χώρου στη Μεγάλη Βρετανία

7.3.1 Περιβαλλοντική πολιτική στη Μεγάλη Βρετανία

Η περιβαλλοντική πολιτική στη Βρετανία εξαιτίας της φιλελεύθερης παράδοσης της χώρας δε στηρίζεται στον κρατικό έλεγχο, αλλά επαφίεται περισσότερο σε **τοπικές ή ιδιωτικές πρωτοβουλίες**, οι οποίες ενθαρρύνονται από τη νομοθεσία. Η Βρετανία κατηγορήθηκε ότι δεν είχε αποτελεσματική πολιτική για το περιβάλλον ακόμα και από την επίσημη επιτροπή για την ατμοσφαιρική ρύπανση (Royal Commission on Environmental Pollution), η οποία ιδρύθηκε το 1969.

Στα μέσα της δεκαετίας του '80 η κοινωνική πίεση για περιβαλλοντικά μέτρα έγινε μεγάλη (το 1977 ιδρύθηκε η Greenpeace και το 1990 4,5 εκ. Βρετανοί ήταν μέλη περιβαλλοντικών οργανώσεων, σε σχέση με τα 2.5 εκ. του 1980). Άλλωστε οι περιβαλλοντικές οργανώσεις υπάρχουν στη Βρετανία από το 1865 (Commons, Open Spaces and Footpaths Preservation Society) (Smith & Geerts 2003: 55).

Το 1990 πέρασε μία σημαντική νομοθεσία για το περιβάλλον (Environmental Protection Act – EPA), η οποία ένωσε όλες τις προϋπάρχουσες νομοθεσίες με τις οδηγίες της ΕΕ (Smith & Geerts 2003: 56). Την ίδια εποχή σταδιακά αλλάζει ο προσανατολισμός των πολεοδομικών σχεδίων, τα οποία αρχίζουν να αποτυπώνουν ένα νέο τρόπο σκέψης. Στα μέσα της δεκαετίας του '90 πολεοδομικά σχέδια εμπνέονται από το μοντέλο της συμπαγούς πόλης (compact city) αποθαρρύνοντας την ανάπτυξη της πόλης στην περιφέρεια και ευνοώντας την ανάπτυξη σε σημεία εξυπηρετούμενα από συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας. Μάλιστα αρκετά πολεοδομικά σχέδια υπολογίζουν τη φέρουσα ικανότητα (environmental capacity) των περιοχών προσπαθώντας να περιορίσουν την ανάπτυξη, ώστε να μην παραβιάζει την αντοχή του περιβάλλοντος. Παράλληλα η βρετανική κυβέρνηση περιορίζει το πρόγραμμα κατασκευής οδικών αξόνων (Healey 1997: 189, 191).

Το 1992 η βρετανική κυβέρνηση πρωτοτύπησε στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης εφαρμόζοντας πιλοτικά την οδηγία EMAS, που είχε ως βασικό στόχο την περιβαλλοντική πιστοποίηση των επιχειρήσεων (περιλαμβανομένων και δημοτικών

επιχειρήσεων). Πρωτοβουλία ιδιαίτερα επιτυχημένη που προβλέφθηκε στη δεύτερη οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2001 (EMAS II) (Smith & Geerts 2003: 72). Τον Ιούνιο του 2001 είχαν πιστοποιηθεί με EMAS 54 επιχειρήσεις της τοπικής αυτοδιοίκησης σε σύνολο 123 επιχειρήσεων σε όλη τη Βρετανία (Smith & Geerts 2003: 76). Η συμμετοχή των τοπικών αυτοδιοικήσεων στη διαδικασία περιβαλλοντικής πιστοποίησης EMAS τις οδήγησε να μετρούν περιβαλλοντικές παραμέτρους με συγκεκριμένους δείκτες, να δημοσιεύουν εκθέσεις- στόχους για τη βελτίωση του περιβάλλοντος και προτεινόμενες δράσεις και να αξιολογούν την πορεία των προγραμμάτων αυτών. Αυτό αφορά τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και της λειτουργίας του δήμου ως διοίκησης (μετακινήσεις οχημάτων, προσωπικού), αλλά και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις κυκλοφοριακών έργων και πολεοδομικών προγραμμάτων.

Η κυβέρνηση του Tony Blair άσκησε επιθετική περιβαλλοντική πολιτική. Το 1998 υποχρέωσε όλες τις τοπικές αυτοδιοικήσεις να έχουν καταρτίσει τη **Local Agenda 21** μέχρι το 2000. Παράλληλα οι νομοθεσίες για την τοπική αυτοδιοίκηση του 1999 και του 2000 (Local Government Bill και Local Government Act αντίστοιχα) έθεσαν τη βιώσιμη ανάπτυξη στην καρδιά των τοπικών αποφάσεων. Το ίδιο συνέβη και για τους περιφερειακούς σχεδιασμούς. Και στη Μεγάλη Βρετανία ωστόσο υπάρχουν προβλήματα αλληλοεπικάλυψης αρμοδιοτήτων και σχεδιασμών. Για παράδειγμα δεν υπάρχει σύνδεση μεταξύ Local Agenda και τοπικών κυκλοφοριακών σχεδίων (LTP) (Booth & Richardson 2001: 145).

7.3.2 Δομή του σχεδιασμού του χώρου και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης στη Μεγάλη Βρετανία

Παραδοσιακά η διακυβέρνηση στην Αγγλία γίνεται από ένα κεντρικό ισχυρό κράτος³⁸. Χαρακτηριστικό της Βρετανίας είναι ο ανεπίσημος χαρακτήρας των διαβουλεύσεων και των ρυθμίσεων, ο οποίος επιτρέπει να επιλύονται συγκρούσεις χωρίς γραφειοκρατικές αγκυλώσεις με ρυθμίσεις που να είναι ευρέως αποδεκτές και να έχουν μακροπρόθεσμη ισχύ και να μην παίρνουν τη μορφή νόμων. Τα δικαστήρια επίσης δικάζουν με βάση τη νομολογία. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Βρετανία δεν έχει Σύνταγμα (Schmidt 2002: 159, 160). Η αποφυγή δημιουργίας δεσμευτικών νόμων προέρχεται από τη **φιλελεύθερη καπιταλιστική παράδοση** της Βρετανίας. Με βάση αυτά τα χαρακτηριστικά της διακυβέρνησης δεν υπάρχει δεσμευτικό εθνικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού. Αρμόδιες για το χωρικό σχεδιασμό είναι οι τοπικές αυτοδιοικήσεις. Τα σχέδια που παράγουν δεν έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα, αποτελούν όμως ένα πλαίσιο στο οποίο στηρίζονται οι αδειοδοτήσεις. Το κράτος μπορεί βέβαια να λαμβάνει χωροταξικές αποφάσεις, όπως για παράδειγμα για τη χάραξη κάποιου σιδηροδρομικού άξονα. Στην περίπτωση αυτή καθίσταται ανίσχυρος κάθε ασύμβατος τοπικός σχεδιασμός³⁹.

Στην Αγγλία δεν υπάρχει αυτοδιοίκηση σε περιφερειακό επίπεδο, παρά μόνο στο τοπικό επίπεδο (με εξαίρεση τη μητροπολιτική διοίκηση του Λονδίνου και τις κυβερνήσεις της Ουαλίας και της Σκωτίας - Pratchett 2000: 3). Η αυτοδιοίκηση στο

³⁸ Βλ. (Schmidt 2002: 159, 160) και (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 9).

³⁹ Βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 11, 67).

τοπικό επίπεδο εξαρτάται οικονομικά από την κυβέρνηση, η οποία καλύπτει πάνω από τα 4/5 των αναγκών της (Pratchett 2000: 4).

Η ενιαία διοίκηση του Λονδίνου (Greater London Authority) επανασυστάθηκε μόλις πρόσφατα, ενώ προηγουμένως όλες οι τοπικές πολεοδομικές και κυκλοφοριακές αρμοδιότητες ασκούνταν αυτόνομα από τα προάστια (32 London boroughs) με πληθυσμό στα μικρότερα από αυτά γύρω στους 170 000 κατοίκους. Πριν τα μέσα της δεκαετίας του '80 υπήρχε πάλι ενιαία διοίκηση (Greater London Council) (Smith & Geerts 2003: 134).

Με βάση τη νομοθεσία (Town and Country Planning Act 1990) ο σχεδιασμός χρήσεων γης στη Μεγάλη Βρετανία (development plans) αποτελείται από τα εξής σχέδια: Στις νομαρχίες (counties) και στους μη μητροπολιτικούς δήμους (unitary districts) ο σχεδιασμός αποτελείται από τα **ρυθμιστικά σχέδια (structure plans)**, που δίνουν στρατηγικές κατευθύνσεις και ένα πλαίσιο για τον τοπικό σχεδιασμό, και τα **τοπικά σχέδια (local plans)**, στα οποία οι δήμοι εξειδικεύουν τα ρυθμιστικά σχέδια της περιοχής αρμοδιότητάς τους. Στις μητροπολιτικές περιοχές, στο Λονδίνο και σε μερικούς μη μητροπολιτικούς δήμους (unitary districts) δεν υπάρχουν σχέδια δύο επιπέδων, αλλά μόνο ενός (**Unitary Development Plan – UDP**) (DETR 1999: 3).

Το local plan αποτελεί υπόθεση του δήμου (district). Ο Υπουργός Περιβάλλοντος διαθέτει όμως την ευχέρεια να καταστήσει την κατάρτιση ενός συγκεκριμένου σχεδίου κρατική υπόθεση, ώστε να το απορρίψει, να το τροποποιήσει ή να το εγκρίνει ο ίδιος (Ζιάμος, Παναγιωτόπουλος & Ρουμελιώτου 2003: 35).

Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός στη Βρετανία περιλαμβάνει και αυτός δύο επίπεδα: Τον **τοπικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό (Local Transport Plan)** και το **Στρατηγικό Περιφερειακό Σχεδιασμό (Regional Transport Strategies)** (Booth & Richardson 2001: 141). Ο πρώτος είναι αρμοδιότητα των τοπικών αυτοδιοικήσεων. Στον Λονδίνο η ευθύνη του σχεδιασμού και της διαχείρισης σχεδόν όλων των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας ανήκει στο Transport for London – TfL, που δημιουργήθηκε το 2000 και είναι ένας εκτελεστικός κλάδος του Greater London Authority – GLA⁴⁰.

7.3.3 Συμμετοχή του κοινού στη Μεγάλη Βρετανία

7.3.3.1 Η συμμετοχή του κοινού ιστορικά

Το κοινό δεν είναι ενεργοποιημένο γύρω από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις στη Βρετανία. Στις δημοτικές εκλογές ψηφίζει περίπου το 30 % των δημοτών (οι εκλογές εκεί είναι προαιρετικές), ποσοστό που είναι από τα χαμηλότερα στην Ευρώπη και συνεχίζει να μειώνεται. Σε μερικές περιοχές η συμμετοχή είναι μικρότερη από 10 %⁴¹ (μόνο στις ΗΠΑ και στον Καναδά καταγράφονται μικρότερα ποσοστά συμμετοχής).

Στο σχεδιασμό μέχρι τη δεκαετία του '60 δεν υπήρχε “κουλτούρα” συμμετοχής. Η μεταπολεμική προσπάθεια πολεοδομικής ανασυγκρότησης με εκτεταμένες κατεδαφίσεις περιοχών και δημιουργία νέων πόλεων και εργατικών κατοικιών στα

⁴⁰ Βλ. (Βλαστός 2003: 66)

⁴¹ Βλ. (DETR 1998β: 10) και (Davies 2001: 210).

περίχωρα έγινε με βάση τις κρατικές αντιλήψεις και δεν ανταποκρίθηκε στις ανάγκες των εργατών. Από τη δεκαετία του '60, όταν διεθνώς βάλλεται ο μεταπολεμικός τρόπος σχεδιασμού των “ειδικών” και οι θεωρίες βλέπουν το σχεδιασμό σαν μία διαδικασία συνεχούς αξιολόγησης, συμμετοχής του κοινού, διαπραγμάτευσης και παρακολούθησης, δίδονται και στη Μεγάλη Βρετανία νομοθετικές δυνατότητες συμμετοχής του κοινού⁴². Το 1969 δημοσιεύεται έκθεση κρατικής επιτροπής (Skeffington Report), που έδωσε οδηγίες για το πώς πρέπει να συμμετέχουν οι πολίτες στις αποφάσεις. Παρόλη την κρατική προσπάθεια η συμμετοχή του κοινού στον πολεοδομικό σχεδιασμό παρέμεινε σε μεμονωμένες προσπάθειες, ενώ ο κανόνας παρέμεινε αυτός του κεντρικού σχεδιασμού και της **μη συμμετοχής**. Τη δεκαετία του '80 και του '90 οι νεοφιλελεύθερες απόψεις που κυριαρχούν στη Βρετανία θεωρούν το σχεδιασμό ως εμπόδιο για την ανάπτυξη και το σύστημα σχεδιασμού αποδυναμώνεται. Τα παραπάνω περιγράφουν μία ισχυρή παράδοση συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό στη Βρετανία, μία από τις μικρότερες στην Ευρώπη (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 9). Ακόμα και σήμερα οι Βρετανοί έχουν μικρή γνώση για το ρόλο του πολεοδομικού σχεδιασμού και γενικά μικρή εκτίμηση για τους υπεύθυνους των σχεδιασμών. Η αντίληψη αυτή σε συνδυασμό με τις νομοθετικές προβλέψεις δίνουν στο χαρακτήρα της συμμετοχής του κοινού περισσότερο το ρόλο της αντίδρασης παρά της παραγωγικής συνεισφοράς, όπως συμβαίνει στην Ελλάδα. Παράλληλα ευνοούνται κυρίως εκείνες οι κοινωνικές ομάδες που απασχολούν ειδικούς και έχουν πρόσβαση στο σχεδιασμό μέσω των θεσμικών διαδικασιών συμμετοχής⁴³. Στη Βρετανία κυριαρχούν στις διαδικασίες συμμετοχής επαγγελματίες μηχανικοί, πολιτικοί, θεσμικοί σύμβουλοι και οργανωμένες ομάδες ειδικού ενδιαφέροντος. Το ευρύ μη οργανωμένο κοινό δεν συμμετέχει (Davies 2001: 194).

7.3.3.2 Το νομοθετικό πλαίσιο συμμετοχής του κοινού

Κάθε κυβέρνηση (Ουαλλίας, Αγγλίας, Σκωτίας) έχει το δικό της νομοθετικό πλαίσιο για τη συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό. Ωστόσο σε όλη τη Βρετανία οι διαδικασίες που ακολουθούνται στο χωροταξικό σχεδιασμό, στον πολεοδομικό σχεδιασμό, όταν σχεδιάζεται λεπτομερέστερα ένα συγκοινωνιακό έργο και όταν δίδεται μία άδεια οικοδομής είναι παρόμοιες⁴⁴. Η συμμετοχή του κοινού στις διαδικασίες αυτές προβλέπεται νομοθετικά **μετά τη σύνταξη ενός προσχεδίου**. Σπάνια καλείται το κοινό να απευθύνει σχόλια και πριν τη σύνταξη προσχεδίου. Το κοινό ενημερώνεται και συμμετέχει κυρίως **μέσω δημόσιων παρουσιάσεων και συζητήσεων ή της διαδικασίας της ανάρτησης και υποβολής σχολίων**. Η συμμετοχή αυτή γίνεται πάνω σε προκαταρκτικά σχέδια. Η δημόσια διαβούλευση κρατάει 6 εβδομάδες. Κατά τη διάρκεια αυτών των δημόσιων διαδικασιών το κοινό καλείται να καταθέσει σχόλια. Σε μερικά συγκοινωνιακά έργα, ωστόσο, έχουν χρησιμοποιηθεί και πολύ πιο έμμεσες διαδικασίες συμμετοχής, όπως η δειγματοληπτική έρευνα. Πάντως οι απόψεις του κοινού, όπως εκφράζονται μέσα από τις διαδικασίες αυτές, λαμβάνονται υπόψη από τις υπηρεσίες, που έχουν την ευθύνη του σχεδιασμού του έργου ή της επιλογής μεταξύ συγκοινωνιακών πολιτικών για μια

⁴² Βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 76, 77) και (TRANSPLUS 2002: 38).

⁴³ Βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 76, 77), (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 9) και (Kitchen & Whitney 2004: 395).

⁴⁴ Βλ. (Bedford, Clark & Harrison 2002: 317), (Davies 2001: 197), (Ζιάμος, Παναγιωτόπουλος & Ρουμελιώτου 2003: 35), (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 29, 71), (Στεργίου 1982) και (TRANSPLUS 2002: 37).

περιοχή ή της έγκρισης του πολεοδομικού σχεδιασμού. Στέλνεται αναφορά για τις διαδικασίες διαβούλευσης στον Υπουργό, ο οποίος αν κρίνει ότι η διαδικασία συμμετοχής του κοινού δε διενεργήθηκε σωστά μπορεί να διατάξει την επανάληψή της. Μόλις ολοκληρωθεί το πρώτο αυτό στάδιο της συμμετοχής του κοινού η μελέτη προεγκρίνεται.

Στη συνέχεια αν το κοινό έχει αντίρρηση ή θίγεται από τους σχεδιασμούς ακολουθεί το στάδιο του **public local inquiry** (PLI), μια διαδικασία που χρησιμοποιείται σε όλους τους τομείς αποφάσεων στην αγγλική διοίκηση. Είναι ένα ειδικό δικαστήριο, με δικαστή ένα επιθεωρητή του Υπουργείου Περιβάλλοντος ή σπανιότερα από πρόσωπο που ορίζει η τοπική υπηρεσία σχεδιασμού. Σε κάθε περίπτωση πάντως από πρόσωπο έμπειρο με ειδικές γνώσεις πολεοδομικών θεμάτων και δημοσίων έργων. Ο δικαστής αυτός συλλέγει όλα τα γραπτά στοιχεία που αφορούν το θέμα που εξετάζεται από τους αντίδικους και τους απευθύνει και προφορικά ερωτήματα. Τελικά συντάσσει μια αναφορά που δημοσιεύεται και στέλνεται και στους αρμόδιους Υπουργούς και λαμβάνεται υπόψη. Η διαδικασία κρατεί δύο μήνες. Αν το προτεινόμενο σχέδιο τροποποιηθεί μέσω αυτής της διαδικασίας ουσιαστικά, τότε το σχέδιο ξαναπερνάει όλη τη διαδικασία διαβούλευσης που κρατάει άλλους δύο μήνες. Σπανιότερα αντί για την public inquiry μπορεί να γίνει μια άλλη μορφή ακρόασης (hearing), στην οποία συμμετέχουν όμως μόνο οι αμέσως θιγόμενοι.

Το θεσμοθετημένο σύστημα συμμετοχής του κοινού στη Βρετανία δέχεται **επικρίσεις** από την επιστημονική κοινότητα της χώρας⁴⁵: Οι δυνατότητες για συμμετοχή είναι ανελαστικές, χωρίς να μπορούν να επηρεάσουν τις βασικές επιλογές του σχεδιασμού, οι οποίες θεωρούνται αντικείμενο κυβερνητικών αποφάσεων. Μάλιστα οι Phelps & Tewdwr-Jones (2000: 124) απέδειξαν ότι στην περίπτωση χωροθέτησης των εγκαταστάσεων της LG στην Ουαλία η απόφαση ήταν προειλημμένη και η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης και συμμετοχής του κοινού στην πραγματικότητα “διακοσμητική”. Και σε άλλες περιπτώσεις παρατηρήθηκε να παίρνουν αποφάσεις επιτροπές σχεδιασμού, χωρίς να διαβουλεύονται τους ενδιαφερόμενους (Kitchen & Whitney 2004). Στη Μεγάλη Βρετανία ακολουθείται η ιεραρχία του σχεδιασμού, όπου το χαμηλότερο επίπεδο (τοπικό) ακολουθεί το εθνικό. Η ιεραρχία αυτή περιορίζει το αντικείμενο της συμμετοχής, αφού στο τοπικό επίπεδο πρέπει αναγκαστικά να ακολουθηθούν οι κατευθύνσεις που ορίζονται σε υπερτοπικό επίπεδο (βλ. σχήμα παρακάτω). Το προκαταρκτικό στάδιο της συμμετοχής χρησιμοποιείται κυρίως για διαφημιστικούς λόγους, ώστε να περιορίσουν τυχόν αντιδράσεις και επικεντρώνεται σε επιμέρους ρυθμίσεις⁴⁶. Το δεύτερο στάδιο της public local inquiry έχει τη φιλοσοφία της ένστασης και της εναντίωσης και δεν χαρακτηρίζεται από μια παραγωγική φιλοσοφία αξιολόγησης εναλλακτικών λύσεων. Επικεντρώνεται στα ατομικά συμφέροντα που μπορεί να θίγονται από το σχεδιασμό και όχι σε πολιτικές επιλογές. Τελικά η πλειοψηφία του κοινού στη Βρετανία νιώθει αποκομμένη και αποξενωμένη από το σχεδιασμό και δε συμμετέχει στις διαδικασίες με αποτέλεσμα όταν διαφωνεί με κάποιο έργο ή σχεδιασμό να προκαλούνται αντιδράσεις και πολυδάπανες καθυστερήσεις.

Στον τριετή κυκλοφοριακό σχεδιασμό και προγραμματισμό (TPP) μέχρι το 1998 δεν προβλεπόντουσαν διαδικασίες συμμετοχής του κοινού. Παρ’ όλα αυτά οι Δήμοι

⁴⁵ (Booth & Richardson 2001: 144), (Davies 2001: 197), (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 19, 31, 32).

⁴⁶ Πρβλ. και (Χριστοφιλόπουλος 2002: 400).

ενέπλεκαν και στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό το κοινό στις αποφάσεις με έναν τρόπο που μοιάζει αρκετά με αυτό των σχεδίων ανάπτυξης περιοχών (development plans), ωστόσο στις περιπτώσεις που παρουσιάζονταν διαφωνίες, δεν υπήρχαν αντίστοιχες διαδικασίες εκδίκασης ενστάσεων (Booth & Richardson 2001: 141).

Το 1998 η νέα πολιτική της βρετανικής κυβέρνησης άλλαξε σημαντικά στον τοπικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό, ο οποίος ονομάστηκε **τοπικό κυκλοφοριακό σχέδιο (LTP)**. Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός ενσωματώνει πλέον κοινωνικές και οικονομικές παραμέτρους και είναι πενταετής. Τίθενται ως στόχοι των σχεδίων αυτών η μείωση της κυκλοφορίας ΙΧ, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας και του περπατήματος. Σύμφωνα με τις κυβερνητικές οδηγίες (White Paper: A New Deal for Transport) επιδιώκεται ευρεία διαβούλευση με το κοινό και οι απόψεις που κατατίθενται πρέπει να επηρεάζουν τους σχεδιασμούς. Αναλυτικότερες κυβερνητικές οδηγίες για τη σύνταξη των σχεδίων αυτών το 2000 απαριθμούν έξι **βασικές αρχές για αποτελεσματική συμμετοχή**: έγκαιρη συμμετοχή, αμφίδρομη επικοινωνία, ανοιχτές διαδικασίες που θα περιλαμβάνουν όλους τους ενδιαφερόμενους, σταθερές και αξιόπιστες διαδικασίες, διαφάνεια και αναλυτικά πορίσματα προς το κοινό (Bickerstaff & Walker 2001: 434, 435). Στην πράξη αυτό είχε υλοποιηθεί έως τότε κυρίως στο μικρο-επίπεδο (π.χ. δημιουργία μιας περιοχής ήπιας κυκλοφορίας). Στις περιπτώσεις αυτές η συμμετοχή είναι διευρυμένη και ουσιαστική. Έχουν χρησιμοποιηθεί διάφορες τεχνικές, όπως ερωτηματολόγια, συνεντεύξεις, επιτροπές κατοίκων και διαπραγματεύσεων, δημόσιες συναντήσεις, εκθέσεις (Booth & Richardson 2001: 145).

Το κοινό όταν συμμετέχει αποκλειστικά στο επίπεδο το τοπικό δε διαβουλεύεται γύρω από δύο βασικά ζητήματα: Πρώτον στον προσδιορισμό του βασικού προβλήματος που οδηγεί στην υλοποίηση του έργου και δεύτερον στις εναλλακτικές δυνατότητες για την επίλυσή του. Στην ιδανική περίπτωση θα έπρεπε η συμμετοχή του κοινού να εστιαστεί στο στρατηγικό επίπεδο, τότε που όλες οι δυνατότητες είναι ανοιχτές, και όχι όταν έχει αποφασιστεί η κατασκευή ενός έργου, και απλά θα εξετάζονται οι τεχνικές λεπτομέρειές του. Στο επίπεδο αυτό όμως η συμμετοχή του κοινού περιορίζεται από το γεγονός ότι δεν υπάρχει η κατάλληλη κατάρτιση και αναγκαστικά ο χωρικός σχεδιασμός κυριεύεται από ειδικούς. Συμμετοχή του κοινού στο επίπεδο αυτό είναι δύσκολο να προσφέρει κάτι και είναι τεχνικά δύσκολη. 95 % των τοπικών αυτοδιοικήσεων που συμμετείχαν σε έρευνα στη Βρετανία δήλωσε ότι δε θεωρεί καθόλου εύκολη την εξασφάλιση ουσιώδους εμπλοκής του κοινού στο επίπεδο αυτό (Kitchen & Whitney 2004). Σήμερα στις διαδικασίες **Στρατηγικής Εκτίμησης Επιπτώσεων (SEA)** η συμμετοχή είναι μια κλειστή διαδικασία ειδικών που επικυρώνει τις υφιστάμενες πολιτικές παρακάμπτοντας τους πολίτες.

Συμμετοχή Κοινού	Διοικητικό Επίπεδο	Αρμοδιότητες στο Σχεδιασμό του Χώρου

Προς μία μέθοδο ένταξης των πολιτών στο σχεδιασμό έργων βιώσιμης αστικής
κινητικότητας

-	Κυβέρνηση Ηνωμένου Βασιλείου Κυβέρνηση Σκωτίας	Νομοθετικές Γενικές Κατευθύνσεις Σχεδιασμού Έγκριση Τοπικών Σχεδίων Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός
Διαλέξεις- ενημερώσεις, δυνατότητα υποβολής γραπτών σχολίων Public inquiry Διαβούλευση	↓ Greater London Authority London Borough City Council Borough Council District Council Unitary Council	Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός <u>Πολεοδομικός Σχεδιασμός</u> Unitary Development Plan ή Structure Plan → Local Plan <u>Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός</u> Local Transport Plan

Σχήμα 7.2. Η δομή των αποφάσεων στη Μεγάλη Βρετανία

7.3.3.3 Η νέα κυβερνητική πολιτική - Σύγχρονες μορφές συμμετοχής του κοινού

Η κυβέρνηση του Tony Blair έδωσε το 1997 προτεραιότητα στη συμμετοχική διακυβέρνηση. Δόθηκαν οδηγίες για πιο ανοιχτές μεθόδους συμμετοχής κυρίως στο **τοπικό επίπεδο**. Η πολιτική αυτή ονομάζεται **community planning** και υλοποιείται στο πλαίσιο εκσυγχρονισμού της τοπικής αυτοδιοίκησης που προωθεί η κυβέρνηση από το 1998 (το έτος αυτό δημοσιεύτηκε το White Paper: Modern Government: in Touch with the People) με στόχο τον εκσυγχρονισμό του πολεοδομικού σχεδιασμού (1999) και της υιοθέτησης διεθνών δράσεων, όπως η **Local Agenda 21**. Στα κείμενα αυτά αναγνωρίζεται ότι η συμμετοχή του κοινού δεν πρέπει να γίνεται όταν έχουν ήδη συνταχθεί οι προμελέτες, αντίθετα επιδιώκεται το βάρος να δίδεται σε συμμετοχή στην προκαταρκτική φάση σχεδιασμού (TRANSPLUS 2002: 38). Στόχος της νέας πολιτικής “η διαβούλευση και η συμμετοχή να αποτελέσει μέρος του πολιτισμού όλων των τοπικών αυτοδιοικήσεων και σε όλους τους τομείς αρμοδιότητάς τους”⁴⁷. Μάλιστα, από το 2004, η νέα πολεοδομική νομοθεσία (Planning and Compulsory Purchase Act) επιβάλλει στην τοπική αυτοδιοίκηση να συντάσσει ένα κείμενο με το επίπεδο της συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις (Statement of Community Involvement) (Kitchen & Whitney 2004: 397). Οι διαδικασίες συμμετοχής του κοινού ωστόσο δεν είναι θεσμοθετημένες, εξαιτίας της γενικότερης βρετανικής κουλτούρας να μην υπάρχουν νομοθετικές δεσμεύσεις, υπάρχει πίεση όμως από την κυβέρνηση προς την κατεύθυνση της συμμετοχής του κοινού (TRANSPLUS 2002: 39).

Οι τεχνικές συμμετοχής του κοινού που εφαρμόζονταν στη Μεγάλη Βρετανία το 2001 είναι οι παρακάτω (ODPM 2002: 11, 66, 67)⁴⁸. Σε παρένθεση σημειώνεται, όπου υπάρχουν στοιχεία, πόσες φορές το χρόνο κατά μέσο όρο το χρησιμοποίησαν οι δήμοι (ODPM 2002: 19).

Α) Παραδοσιακές μορφές συμμετοχής:

- Έρευνες αγοράς, δημοσκοπήσεις (22). Ερευνώνται οι απόψεις του κοινού μέσω τυποποιημένων ερευνών με χρήση ερωτηματολογίου (service satisfaction surveys

⁴⁷ Βλ. (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001α: 205) και (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 10)

⁴⁸ Πρβλ. (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001α: 207)

και opinion polls). Μερικές φορές δίνεται η δυνατότητα υποβολής παραπόνων ή προτάσεων (complaints/suggestions schemes).

- Παροχή δυνατότητας ερωτήσεων (12) (question and answer sessions): Οι πολίτες (συνήθως στα πλαίσια των συνεδριάσεων των δημοτικών συμβουλίων ή των δημοτικών επιτροπών) απευθύνουν ερωτήματα στους εκλεγμένους αντιπροσώπους.
- Δημόσιες συναντήσεις (11) (public meetings): Είναι εκδηλώσεις, στις οποίες καλούνται οι πολίτες μιας περιοχής για να ενημερωθούν γύρω από ένα ζήτημα και να εκφράσουν τη γνώμη τους.
- Επιτροπές εκπροσώπων (10) (co-option/committee involvement). Συγκροτούνται από πολίτες που εκπροσωπούν μία κοινωνική ομάδα ή συγκεκριμένα ενδιαφέροντα (π.χ. επιμελητήρια, οικολογικές οργανώσεις). Οι επιτροπές δρουν συνήθως συμβουλευτικά, μπορούν να έχουν και αρμοδιότητες λήψης απόφασης.
- Κείμενα διαβούλευσης (6) (consultation documents): Κείμενα που δημοσιεύονται και αναλύουν κάποιο θέμα ή δυνατά σενάρια. Στοχεύουν στην επικοινωνία με το κοινό.

Β) Σύγχρονες απλές μορφές συμμετοχής (συλλογής απόψεων κοινού)

- Ιστοσελίδες αμφίδρομης επικοινωνίας (4) (interactive websites), που δίνουν μέσω της χρήσης Η/Υ στους πολίτες τη δυνατότητα να σχολιάζουν ή να εκφράζουν την άποψή τους.
- Ομάδες πολιτών (3) (citizens' panels). Αποτελούνται από στατιστικά αντιπροσωπευτικό δείγμα δημοτών, η άποψη των οποίων ερωτάται αρκετές φορές το χρόνο, ώστε να σχηματιστεί εικόνα για την άποψή τους.
- Δημοψηφίσματα (1) (referendums). Όλοι οι δημότες ψηφίζουν για να ληφθεί απόφαση γύρω από ένα ζήτημα. Απαιτεί το σχηματισμό συγκεκριμένων εναλλακτικών λύσεων χωρίς τη συμμετοχή του κοινού.

Γ) Σύγχρονες διαβουλευτικές μορφές συμμετοχής

- Τοπικά σχέδια ανάλυσης αναγκών (3) (community plans/ needs analysis). Στόχος των σχεδίων αυτών είναι να τίθενται οι προτεραιότητες δημοτικής παρέμβασης και άσκησης πολιτικής σε κάθε γειτονιά με τη συμμετοχή των πολιτών.
- Ασκήσεις οραματισμού (3) (visioning exercises). Στόχος οι συμμετέχοντες πολίτες να καθορίζουν το όραμα που έχουν για το μέλλον της πόλης τους. Πραγματοποιείται συμβουλευτικά στο πλαίσιο σύνταξης μακροπρόθεσμων στρατηγικών ανάπτυξης.
- Σχεδιασμός στην πράξη (Planning for real). Χρήση απλών μεθόδων, όπως αναλογικές ή ψηφιακές προσομοιώσεις ή άλλα εργαλεία, που βοηθούν το κοινό να εκφράσει και να ιεραρχήσει ιδέες για το πώς θα μπορούσε να βελτιωθεί το αστικό του περιβάλλον. Η μέθοδος αυτή θεωρείται πολύ πιο αποτελεσματική από το κοινό, απ' ότι η παραδοσιακή τεχνική δημοσίων συναντήσεων (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 46).
- Ομάδες συγκεκριμένου ενδιαφέροντος (7) (focus groups): Ομάδες πολιτών, που συζητούν ένα συγκεκριμένο ζήτημα. Αποτελούνται από περίπου 12 μέλη. Άλλοτε είναι τυχαία με προσπάθεια να είναι αντιπροσωπευτικά, άλλοτε δεν είναι αντιπροσωπευτικά του γενικότερου πληθυσμού, αλλά η σύνθεσή τους είναι σχετική με το προς επίλυση ζήτημα και τις κοινωνικές ομάδες που εμπλέκονται. Η τεχνική αυτή προέρχεται από το χώρο της έρευνας, είναι δηλαδή μία κοινωνιολογική ερευνητική μέθοδος συλλογής δεδομένων μέσω της καταγραφής της συζήτησης μίας ομάδας (Morgan 1996). Έχει χρησιμοποιηθεί και στην αγορά

ως μέθοδος έρευνας. Η μικρή διάσταση της ομάδας και η ανεπίσημη ατμόσφαιρα των συζητήσεων βοηθάει την ελεύθερη έκφραση. Σε πολλές τέτοιες ομάδες έχουν εκφραστεί απόψεις που δεν είχαν καταγραφεί αλλού. Οι συντονιστές των ομάδων είναι εκπαιδευμένα μέλη του φορέα και προσπαθούν να κρατούν τη συζήτηση στην αυστηρά καθοριζόμενη ατζέντα (5-6 βασικά ερωτήματα). Μειονέκτημα της μεθόδου είναι ότι δεν εκφράζεται στατιστικά το σύνολο της κοινωνίας και ότι δεν μπορεί να εξασφαλίσει τη συνοχή και την ομόφωνη έκφραση της κοινότητας. Ωστόσο είναι μια πολύ φθηνή μέθοδος σε σχέση με κοινωνικές έρευνες (FHWA 1996: 3.25 – 3.30).

- Δικαστήρια πολιτών (1) (citizens' juries). Πρόκειται για μία ομάδα πολιτών επιλεγμένη ώστε να είναι αντιπροσωπευτική του τοπικού πληθυσμού, που συνεδριάζει για να αποφασίσει γύρω από ένα ζήτημα που τίθεται. Καλούνται ειδικοί και μάρτυρες σε συνεδριάσεις που διαρκούν μέχρι και 4 ημέρες. Στο τέλος συγγράφεται μία αναφορά που παρουσιάζει τις απόψεις του “δικαστηρίου” συμπεριλαμβανομένων και των απόψεων της μειοψηφίας των μελών. Τα δικαστήρια αυτά δρουν συμβουλευτικά στα δημοτικά συμβούλια.
- Θεματικά ή τοπικά φόρουμ (41). Σχηματίζονται επιτροπές πολιτών που είτε έχουν ως βάση ένα θέμα που απασχολεί την πόλη (π.χ. κυκλοφορία) (issue forums ή shared interest forums) είτε αφορούν μία δημοτική υπηρεσία (service user forums). Σε κάποιες περιπτώσεις έχουν γεωγραφική αναφορά (area/neighbourhood forums). Μπορεί να έχουν τακτικά μέλη ή να συνεδριάζουν με ανοιχτή συμμετοχή πολιτών. Δρουν συμβουλευτικά στις αντίστοιχες δημοτικές επιτροπές και καλούνται να συμμετέχουν σε διαδικασίες σχεδιασμού της περιοχής τους ή σε θέματα του ενδιαφέροντός τους.
- Διαβουλευτικά συνέδρια (community workshops). Αναφέρονται και ως Consensus Conferences. Λειτουργήσαν στη Δανία το 1987. Στα συνέδρια αυτά μία ομάδα από κοινούς πολίτες συζήτησε επιστημονικά θέματα που αφορούν την κοινωνία και την πολιτική με ειδικούς επιδιώκοντας τη συναίνεση γύρω από τα συζητούμενα θέματα (Font 1998: 16).
- Πρόσκληση για συμμετοχή χρηστών κοινωνικής υποδομής, όπως η συμμετοχή ποδηλατιστών στο σχεδιασμό ποδηλατόδρομων ή η συμμετοχή κατοίκων, παιδιών και νεολαίας στο σχεδιασμό ανοιχτών χώρων (TRANSPLUS 2002: 31).
- Αυτοδιαχείριση (3) (user management of services). Πρόκειται για την πιο άμεση μορφή συμμετοχής του κοινού, όταν δίνεται σε πολίτες άμεσος έλεγχος και διαχείριση σε τοπικές υπηρεσίες και πόρους. Αποφάσεις παίρνονται στις περιπτώσεις αυτές συνήθως μέσω διοικητικών συμβουλίων, που εκλέγονται από τα μέλη της κοινότητας. Με τον τρόπο αυτό λειτουργούν στη Μεγάλη Βρετανία οι (γνωστοί στην Ελλάδα) οικοδομικοί συνεταιρισμοί και τα κέντρα νεότητας.
- Τοπικές συμπράξεις (local partnerships): Σε αντίθεση με τις Συμπράξεις δημοσίου- ιδιωτικού τομέα οι τοπικές συμπράξεις δε βασίζονται στο κέρδος, αλλά σε καταστάσεις αμοιβαίου οφέλους. Για παράδειγμα κέντρα απασχόλησης, τοπικές πρωτοβουλίες και εργαζόμενοι συνεργάζονται για να αυξήσουν την ελκυστικότητα μιας περιοχής για νέες επενδύσεις (ό.π.).

Στη Βρετανία σύμφωνα με έρευνες, ενώ η πλειοψηφία των δήμων (~90%) συνεχίζει να εφαρμόζει παραδοσιακούς τρόπους συμμετοχής του κοινού (έρευνες αγοράς, δημόσιες συναντήσεις, δημοσκοπήσεις, εκθέσεις), οι πρόσφατες οδηγίες της κυβέρνησης οδήγησαν ένα σημαντικό μερίδιο δήμων να τις διευρύνει και να χρησιμοποιήσει παράλληλα και σύγχρονες μεθόδους. Το 81 % είχε χρησιμοποιήσει

το 2001 ομάδες συγκεκριμένου ενδιαφέροντος (focus groups), το 64 % είχε δημιουργήσει θεματικά ή τοπικά φόρουμ (issue and area forums), το 52 % λειτουργούσε ιστοσελίδες αμφίδρομης επικοινωνίας, το 38 % οραματισμό (visioning), το 34 % επιτροπές πολιτών (citizen panels), το 15 % είχε οργανώσει συνέδρια και σεμινάρια (workshop, conferences, seminars), το 10 % οργάνωνε δημοψηφίσματα (referendums), ενώ μόλις το 6 % δικαστήρια πολιτών (citizen juries) και 3 % σχεδιασμό στην πράξη (Planning for real). Επιπροσθέτως ορισμένοι δήμοι πειραματίζονται με τοπικές καινοτομίες ως προς τον τρόπο συμμετοχής του κοινού. Υπολογίζεται πως περίπου 14 εκ. Βρετανοί συμμετείχαν σε θέματα της τοπικής αυτοδιοίκησης το 2001⁴⁹.

Η ποιότητα της συμμετοχής του κοινού κρίνεται όμως από την **αποτελεσματικότητά** της. Σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε μόνο 20 % των δήμων απάντησαν ότι οι διαδικασίες συμμετοχής του κοινού επιδρούν σημαντικά στην τελική απόφαση, 13 % απάντησαν ότι έχουν αυξανόμενη επίδραση, 10 % απάντησαν ότι συντελούν απλά σε πιο ενημερωμένες αποφάσεις, 20 % ότι επιβεβαιώνουν τις αποφάσεις που ήδη έχουν ληφθεί, ενώ 20 % ότι έχουν πολύ μικρή επίδραση (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001α: 222).

Οι **εθελοντικές οργανώσεις**, όπως τα τοπικά συμβούλια (community councils) στη Σκωτία, που στηρίζονται στην εθελοντική συμμετοχή των μελών τους και έχουν θεσμικό ρόλο στο σχεδιασμό, αφού έχουν το δικαίωμα να σχολιάζουν τα προτεινόμενα πολεοδομικά σχέδια, οι περιβαλλοντικές οργανώσεις, που μετά τη δεκαετία του '70 έχουν μεγάλη απήχηση, καθώς και οι τοπικές επιτροπές που συστήνονται κυρίως μετά τη δημοσίευση ενός συγκεκριμένου έργου με σκοπό την εναντίωση σε αυτό, αποτελούν επιπλέον έμμεσες μορφές οργάνωσης για τη συμμετοχή του κοινού. Οι περιβαλλοντικές οργανώσεις που έχουν πόρους και απασχολούν ειδικούς συχνά δε φθάνουν τη διαπραγματευτική ικανότητα των ισχυρών lobby στη Βρετανία, όπως οι ιδιοκτήτες γης και οι κατασκευαστές. Ο ρόλος τους όμως έχει ενισχυθεί σημαντικά στο πλαίσιο της σημερινής προσπάθειας αναβάθμισης του ρόλου των ενεργών πολιτών⁵⁰. Σημαντική καινοτόμος εθελοντική οργάνωση είναι οι «μηχανικοί της Σκωτίας» (Planning Aid for Scotland), που είναι εθελοντές μηχανικοί πολεοδόμοι που αναλαμβάνουν να βοηθούν δωρεάν επιτροπές πολιτών και άλλες εθελοντικές οργανώσεις για ζητήματα σχεδιασμού του χώρου⁵¹.

7.3.4 Παραδείγματα συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις στη Μεγάλη Βρετανία

Συμμετοχή του κοινού εκδηλώνεται από τη δεκαετία του '60 στο σχεδιασμό του χώρου στη Βρετανία, όπως αναφέρθηκε παραπάνω. Παρακάτω αναφέρονται μερικά παραδείγματα συμμετοχής, προϊόν άλλοτε μιας πρωτότυπης προσέγγισης των υπευθύνων, άλλοτε μιας υπεύθυνης εφαρμογής των νομοθετικών απαιτήσεων.

⁴⁹ Για στοιχεία για τη χρήση μεθόδων συμμετοχής του κοινού από τη βρετανική τοπική αυτοδιοίκηση βλ. (ODPM 2002: 5) και (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001α: 208). Πρβλ. (Bickerstaff & Walker 2001: 439, 440).

⁵⁰ Jenkins, Kirk & Smith 2001: 74.

⁵¹ ό.π.: 75.

7.3.4.1 Παραδείγματα συμμετοχής του κοινού στην ανάπλαση περιοχών

Η ενεργοποίηση του κόσμου για θέματα αστικών αναπλάσεων ιστορικά στη Μεγάλη Βρετανία έχει δημιουργήσει μία παράδοση συμμετοχικών προσεγγίσεων για τα θέματα αυτά.

- Το 1969 επιδιώχθηκε η **ανάπλαση του Byker Wall στο Tyneside**, στην Αγγλία. Είναι μία εργατική γειτονιά 10 000 κατοίκων. Τη μελέτη ανέλαβε ο βρετανός αρχιτέκτονας Erskrin. Επεδίωξε τη συμμετοχή των κατοίκων της. «Το Byker για τους ανθρώπους του Byker» ήταν το σύνθημα της Δημοτικής Αρχής (Τροβά 1992). Εγκαταστάθηκε γραφείο αρχιτεκτόνων επί τόπου ως κέντρο πληροφόρησης και ενεργοποίησης των κατοίκων. Επιθυμία των κατοίκων ήταν να μη θιγούν οι κοινωνικές σχέσεις που έχουν αναπτυχθεί στη γειτονιά, δηλαδή να κατεδαφιστούν μεν οι κατοικίες, αλλά όχι οι τόποι κοινωνικής συναναστροφής (π.χ. μικρομάγαζα). Οι κάτοικοι είχαν ελευθερία να διαλέξουν τη θέση της κατοικίας τους, την ομάδα της γειτονιάς τους, ακόμα και την κάτοψη του σπιτιού τους. «*Η ποσότητα και ποιότητα της κοινωνικής δραστηριότητας στο Byker ήταν θρίαμβος*» (Hall 1996: 260).
- Ένας νεαρός αρχιτέκτονας, ο Hackney, έπεισε το δημοτικό συμβούλιο του **Macclesfield**, κοντά στο Manchester, το 1973, να μην κατεδαφίσει την υποβαθμισμένη γειτονιά του (στην οποία ζούσαν 300 κάτοικοι μεταξύ των οποίων και ο ίδιος). Τελικά οι κάτοικοι χρηματοδοτήθηκαν για να βελτιώσουν οι ίδιοι τις οικίες τους. Τελικά επιτεύχθηκε το ίδιο αποτέλεσμα στο 1/3 του κόστους για την κατεδάφιση και ανακατασκευή των οικιών. Ο Hackney βραβεύθηκε στη συνέχεια από το Υπουργείο Περιβάλλοντος (ό.π.: 270).
- Στο **Covent Garden** η διαδικασία αναμόρφωσης της περιοχής έγινε με απόλυτη συνεργασία μεταξύ τοπικών συμβουλίων, με έρευνα της κοινής γνώμης, με επιτροπή εκλεγμένη από τους κατοίκους της περιοχής, τους επιχειρηματίες, τους ιδιοκτήτες και τους φοιτητές, η οποία συμμετείχε στη διαμόρφωση των σχεδίων και την παρακολούθηση της εκτέλεσης (Νικολαΐδου 1993).
- Πρόσφατα κατά την προσπάθεια αναβάθμισης μίας **πρώην βιομηχανικής παρόχθιας περιοχής** σε περιοχή κατοικίας ο κατασκευαστής πριν ακόμα αιτηθεί την έγκριση του σχεδίου του έκανε εκτεταμένη διαβούλευση με κατοίκους της περιοχής μέσω της δημιουργίας ομάδας ενδιαφέροντος (focus groups). Παράλληλα έκανε μία ταχυδρομική έρευνα και οργάνωσε συναντήσεις με τοπικούς φορείς και περιβαλλοντικές οργανώσεις. Η τοπική αυτοδιοίκηση δημοσίευσε την αίτηση του κατασκευαστή ηλεκτρονικά και έδωσε τη δυνατότητα υποβολής ηλεκτρονικά και ενστάσεων (πολιτική της για όλες τις αιτήσεις πολεοδομικής ανάπτυξης). Η ίδια διαδικασία της διαβούλευσης πριν την κατάθεση της αίτησης ακολουθήθηκε και κατά την προσπάθεια μετατροπής μίας πρώην σιδηροδρομικής έκτασης σε περιοχή κατοικίας (Bedford, Clark & Harrison 2002: 318).

7.3.4.2 Παραδείγματα συμμετοχής του κοινού σε πολεοδομικά σχέδια

Α) Ρυθμιστικό Σχέδιο Aberdeenshire: Παράδειγμα ευρείας ενημέρωσης

Το 1998 αποφασίστηκε η εκπόνηση του ρυθμιστικού σχεδίου του Aberdeenshire. Η πρώην νομαρχία του Abberdeenshire (οι νομαρχίες καταργήθηκαν στη Σκωτία με την αναδιοργάνωση των τοπικών αυτοδιοικήσεων το 1996), με πρωτεύουσα την πόλη του Aberdeen, βρίσκεται στα βορειοανατολικά της Σκωτίας. Η περιοχή διοικητικά χωρίζεται σε δύο δήμους, τον αστικό δήμο του Aberdeen και τον αγροτικό δήμο του Aberdeenshire. Αρμόδιες για την έγκριση των σχεδίων είναι οι επιτροπές σχεδιασμού κάθε δήμου, που αποτελούνται από εκλεγμένους δημοτικούς συμβούλους. Ωστόσο συστήθηκε και μία κοινή ομάδα εργασίας από συμβούλους και των δύο δήμων που δεν είχε αρμοδιότητα έγκρισης, αλλά ήταν συμβουλευτική για τη σύνταξη του σχεδίου.

Η διαδικασία συμμετοχής του κοινού ήταν η εξής⁵²: Ετοιμάστηκε μία πρώτη λίστα με τα θέματα που αποτελούσαν αντικείμενο του ρυθμιστικού σχεδίου. Ένα φυλλάδιο στάλθηκε σε 500 άτομα για να ενημερωθούν οι κάτοικοι, στα οποία συμπεριλήφθηκαν πολίτες που είχαν υποβάλλει ενστάσεις στο παρελθόν. Επιπλέον οι μελετητές ήρθαν σε επαφή με τα 70 τοπικά συμβούλια (community councils) που λειτουργούν στην περιοχή, τα ενημέρωσαν και τα κάλεσαν να συμμετέχουν. Ακολούθησε συζήτηση σε ομάδες (focus groups), στην οποία προσκλήθηκαν οι βιομηχανίες, υπάλληλοι του δήμου, οργανώσεις προστασίας περιβάλλοντος και απλοί πολίτες. Αρχές 2000 μοιράστηκε στις επιτροπές των δήμων ένα πρώτο προσχέδιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου για να συζητηθεί. Πριν ακόμη εγκριθεί από αυτές δημοσιεύτηκε για μία περίοδο 10 εβδομάδων. Τα σχόλια συγκεντρώθηκαν και φτιάχτηκε βάση δεδομένων με αυτά, ώστε να απαντήσουν οι μελετητές. Τα σχόλια μαζί με τις απαντήσεις πήγαν στις αρμόδιες επιτροπές του δήμου. Το τελικό σχέδιο δημοσιεύτηκε τον Αύγουστο του 2001 και ακολούθησε περίοδος ενστάσεων δύο μηνών. Το χειμώνα του 2001 έγινε δημόσια ακρόαση (public inquiry) για τις ενστάσεις που δεν ικανοποιήθηκαν.

Για την προβολή της διαδικασίας, ώστε να ενεργοποιηθεί το κοινό χρησιμοποιήθηκαν παραδοσιακές μέθοδοι, όπως η διάθεση αντιγράφων του σχεδίου στις τοπικές βιβλιοθήκες. Παράλληλα όμως χρησιμοποιήθηκαν και πιο σύγχρονες μέθοδοι, όπως η διάθεση αντιγράφων σε σχολεία, σε εμπορικά κέντρα και άλλα μέρη από τοπικά συμβούλια (community councils), φυλλάδια, αφίσες, διαφημίσεις, συνεντεύξεις τύπου, μοιράστηκαν cd-rom, δημιουργήθηκε ιστοσελίδα που δέχτηκε 1200 επισκέψεις και 170 σχόλια, δημόσιες συναντήσεις (community consultation events), οι οποίες οργανώθηκαν από τους ίδιους τους κατοίκους μετά από εκπαίδευσή τους.

Β) Πολεοδομικό Σχέδιο Stirling και Γλασκόβης: Παραδείγματα έγκαιρης συμμετοχής

Στο Stirling, στη Σκωτία, το δημοτικό συμβούλιο δημοσίευσε ένα κείμενο θεμάτων ως πρώτο βήμα για τη δημόσια διαβούλευση γύρω από το νέο πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής (development plan), ώστε να εξασφαλίσει έγκαιρη συμμετοχή του κοινού και να εξασφαλίσει ότι θα δινόταν η εντύπωση ότι η δημοτική αρχή προσέρχεται στο διάλογο από μηδενική βάση, χωρίς προειλημμένες αποφάσεις. Στη συνέχεια με ανεπίσημες τεχνικές, όπως σχεδιασμός στην πράξη (Planning for Real),

⁵² Βλ. (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 116-123, 144)

ενθάρρυνε ευρείες συζητήσεις και βοήθησε να επιτευχθεί συναίνεση στην ιεράρχηση των δημοσίων αναγκών και στην απόκτηση οικειότητας με τα σχέδια των μηχανικών. Παρόμοια προσέγγιση ακολούθησε η δημοτική αρχή της Γλασκώβης με συνέδρια (Workshops), συλλογής ιδεών (brainstorming), πριν ακόμα τη σύνταξη προσχεδίων και συναντήσεις (pre-meetings) μεταξύ τοπικών συλλόγων και κατασκευαστών, που βοήθησαν στην αλληλοκατανόηση και επέφεραν ουσιαστικές τροποποιήσεις στα τελικά σχέδια (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 40). Όσοι συμμετείχαν στις διαδικασίες αυτές αξιολόγησαν πολύ θετικά την πρωτοβουλία του δήμου (ό.π.: 46). Μία άλλη τεχνική που χρησιμοποιούν τοπικές αυτοδιοικήσεις στη Σκωτία είναι η αξιοποίηση υφιστάμενων κοινωνικών οργανώσεων και δικτύων, ώστε αυτά να αναλαμβάνουν το βάρος της οργάνωσης επαφών και της ενεργοποίησης του κοινού για συμμετοχή σε προτεινόμενα σχέδια (ό.π.: 42).

7.3.4.3 Παραδείγματα συμμετοχής του κοινού σε κυκλοφοριακά σχέδια

Α) Στρατηγικό Κυκλοφοριακό Σχέδιο Λονδίνου και εφαρμογή οδικής τιμολόγησης:
παράδειγμα επιτυχημένης εφαρμογής ενός επαναστατικού μέτρου σε μία από τις μεγαλύτερες μητροπολιτικές περιοχές⁵³

Ένας κυκλοφοριακός σχεδιασμός εξαιρετικά καινοτόμος και με στόχο τη ριζική αλλαγή πολιτικής στη διαχείριση της κυκλοφορίας του ΙΧ ήταν η οδική τιμολόγηση του κέντρου του Λονδίνου. Το Μάιο του 2000 εκλέχτηκε νομάρχης της ενιαίας διοίκησης του Λονδίνου (Greater London Authority) ο Ken Livingstone με βασική προεκλογική δέσμευση την εφαρμογή του μέτρου. Τον Ιούλιο του 2000 οργανώνεται δημόσια ακρόαση (public hearing), ώστε να αποτυπωθούν οι απόψεις του κοινού. Τον Ιανουάριο του 2001 ετοιμάζεται ένα πρώτο προσχέδιο της Κυκλοφοριακής Στρατηγικής και δημοσιεύεται. Κατατίθενται 8000 σχόλια. Τον Ιούλιο του 2001 συντάσσεται το τελικό κείμενο της Κυκλοφοριακής Στρατηγικής (περιορισμός κυκλοφοριακής συμφόρησης και βελτίωση της κίνησης με ΙΧ, βελτίωση μέσων μαζικής μεταφοράς, διατροφικότητα μέσων, κινητικότητα για όλους, υποστήριξη τοπικών κυκλοφοριακών σχεδίων). Έκτοτε ξεκίνησε η διαβούλευση για το σχέδιο οδικής τιμολόγησης, που ανταποκρινόταν στις αρχές της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής στρατηγικής. Η διαδικασία συμμετοχής του κοινού δημοσιεύτηκε στον τύπο, στα μέσα μαζικής επικοινωνίας, στο διαδίκτυο, σε εκθέσεις και υπήρχε μία τηλεφωνική γραμμή ενημέρωσης. Η διαδικασία περιελάμβανε δύο δημόσιες συναντήσεις (public meetings), δημοσκοπήσεις και μία έκθεση (παραδοσιακοί τρόποι συμμετοχής). Το σχέδιο έμεινε αναρτημένο επί 10 εβδομάδες και συγκεντρώθηκαν 2274 σχόλια. Τα σχόλια αυτά ταξινομήθηκαν και επέφεραν μικροαλλαγές στο αρχικό σχέδιο, που αφορούσαν κυρίως της ώρες εφαρμογής της τιμολόγησης, τις κοινωνικές ομάδες που εξαιρέθηκαν τελικά από τις ρυθμίσεις και αλλαγή στην τιμολόγηση των φορτηγών. Επιπλέον αποφασίστηκε ότι το μέτρο θα λειτουργούσε μόνο όταν θα είχε επιτευχθεί αύξηση της ικανότητας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας. Το Σεπτέμβριο του 2001 τελείωσε η διαβούλευση, ενώ το Νοέμβριο του 2001 δημοσιεύτηκε η τροποποιημένη πρόταση. Μεταξύ Δεκεμβρίου 2001 και Ιανουαρίου 2002 πραγματοποιήθηκε ο δεύτερος γύρος συμμετοχής του κοινού και συγκεντρώθηκαν 533 σχόλια. Το Φεβρουάριο του 2002 το σχέδιο εγκρίνεται από το νομάρχη. Στη συνέχεια ξεκίνησε δικαστικός αγώνας από ένα δήμο που διαφωνούσε

⁵³ Βλ. (Banister 2003) και (Livingstone 2004).

με την τιμολόγηση με το τυπικό αιτιολογικό, ότι δεν ακολουθήθηκε η διαδικασία ‘public inquiry’, αλλά η αίτηση ακυρώσεως απορρίφθηκε.

Β) Τοπικό κυκλοφοριακό σχέδιο προαστίου Southend και Local Agenda Sutton του Λονδίνου: Ενεργοποίηση κοινωνικών οργανώσεων

- Το παραλιακό προάστιο Southend του Λονδίνου κατά την εκπόνηση του τοπικού του κυκλοφοριακού σχεδίου ίδρυσε ένα δίκτυο (partnership) τοπικών επαγγελματιών, τοπικών συλλόγων κατοίκων, φορέων που παρέχουν συγκοινωνιακό έργο, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και άλλων κοινωνικών ομάδων για να συντάξουν το ολοκληρωμένο κυκλοφοριακό σχέδιο της περιοχής. Στο δίκτυο συμμετείχαν 180 οργανώσεις, οι οποίες σχημάτισαν 6 θεματικές ομάδες, ώστε να ερευνήσουν τα κυκλοφοριακά προβλήματα και πιθανές λύσεις. Καταγράφηκε η κοινή συνισταμένη θεμάτων, η οποία εγκρίθηκε από το δημοτικό συμβούλιο και αποτέλεσε τη βάση της σύνταξης του τοπικού κυκλοφοριακού σχεδίου (LTP). Οι συμμετέχοντες στο δίκτυο και το κοινό ενημερώνονταν μέσω τακτικών δημοσιεύσεων σε φυλλάδια και στον τοπικό τύπο (Bickerstaff & Walker 2001: 440).
- Ο Δήμος του Sutton στη μητροπολιτική περιοχή του Λονδίνου (London borough of Sutton), εφαρμόζοντας τη Local Agenda 21, υιοθέτησε διαδικασίες οραματισμού για το μέλλον της πόλης (vision) με ευρεία συμμετοχή του κοινού. Συστήθηκαν μικρές ομάδες πολιτών (focus groups), μοιράστηκαν ερωτηματολόγια και οργανώθηκε ένα συνέδριο (“Future Search Conference”). Σχηματίστηκαν θεματικές μικρές ομάδες: χωροταξία-περιβάλλον, μεταφορές, κοινωνική πρόοδος, ενέργεια, καταναλωτισμός και τοπική οικονομία. Σε όλες τις εκδηλώσεις συμμετείχαν πάνω από 85 τοπικές κοινωνικές οργανώσεις και επιχειρηματίες, εκ των οποίων μία (Centre of Environmental Initiatives) ήταν συνδιοργανώτρια με το δήμο (Smith & Geerts 2003: 136).

Γ) Τοπικό κυκλοφοριακό σχέδιο πόλης Bristol και Merseyside: Έγκαιρη και εστιασμένη συμμετοχή του κοινού

- Το Bristol δίνει ένα παράδειγμα έγκαιρης και εστιασμένης συμμετοχής του κοινού (TRANSPLUS 2002: 46, 65, 66). Τον Ιανουάριο του 1999 δημοσιεύτηκε ένα κείμενο διαβούλευσης “Προς το Σχέδιο Κυκλοφορίας του Bristol”. Το κείμενο αυτό εγκαίνιασε μία περίοδο διαβούλευσης 4 μηνών. 60 συναντήσεις πραγματοποιήθηκαν στη συνέχεια με το κοινό και ειδικούς χρήστες, οι οποίες διαφημίστηκαν και προσέλκυσαν πάνω από 2000 άτομα. Στάλθηκε ερωτηματολόγιο, στο οποίο απάντησαν 5000 άτομα. Τα αποτελέσματα όλων αυτών των διαδικασιών παρουσιάστηκαν σε διαδικασίες δημόσιας ακρόασης (public hearings) ενώπιον μίας Επιτροπής Κυκλοφοριακού Σχεδίου, ώστε “το σχέδιο να ανήκει στην κοινότητα του Bristol”. Η Επιτροπή συνέταξε στη συνέχεια ένα κυκλοφοριακό προσχέδιο. Ακολούθησε μία νέα διαδικασία συμμετοχής του κοινού, η οποία περιλάμβανε πλέον τα λεπτομέρεστερα αντικείμενα γύρω από την υλοποίηση του σχεδίου (κατασκευή γραμμής σταθερής τροχιάς, park & Ride, οδική τιμολόγηση).

- Στη μητροπολιτική περιοχή του Merseyside (Liverpool) ακολουθήθηκε μία ολοκληρωμένη διαδικασία διαβούλευσης και συμμετοχής του κοινού κατά τη σύνταξη του τοπικού κυκλοφοριακού σχεδίου (LTP). Περιελάμβανε επιχειρηματίες, ενδιαφερομένους, εκπροσώπους των τοπικών κοινοτήτων και κοινωνικών ομάδων. Η διαδικασία ονομάστηκε “Merseyside Connections». Η διαδικασία συμμετοχής του κοινού πραγματοποιήθηκε από το Νοέμβριο του 1999 έως το Ιανουάριο του 2000. Αντικείμενο ήταν η συλλογή στοιχείων για το ποιοι θα έπρεπε να είναι οι στόχοι του κυκλοφοριακού σχεδιασμού για την περιοχή. 2000 ενημερωτικά φυλλάδια και ερωτηματολόγια στάλθηκαν, πραγματοποιήθηκε ραδιοφωνικά διαβούλευση, παρουσιάσεις σε εμπορικά κέντρα και βιβλιοθήκες και στο δημαρχείο, διαφημίσεις σε τοπικές εφημερίδες, παρουσιάσεις και ημερίδες (workshops). Το Μάρτιο του 2000 πραγματοποιήθηκε έρευνα αγοράς, ενώ τον Απρίλιο έγινε διαβούλευση με ενδιαφερομένους (πρόσωπα-κλειδιά). Δόθηκε βάρος στη συμμετοχή όλων των κοινωνικών ομάδων κατά τη σύνταξη του κυκλοφοριακού σχεδίου.

Δ) Παράκαμψη πόλης Worthing: Η απόφαση στο κοινό

Ο σχεδιασμός της παράκαμψης της πόλης Worthing το 1976 μας δίνει ένα παράδειγμα της δυνατότητας αντιμετώπισης τεχνικών θεμάτων από το κοινό. Ακολουθήθηκε η εξής διαδικασία: Το 1974 ανατέθηκε από το υπουργείο Μελέτη Σκοπιμότητας σε Συμβούλους. Οι Σύμβουλοι κατόπιν επαφών με φορείς και ενδιαφερομένους και συλλογή στοιχείων σχεδίασαν εναλλακτικές λύσεις. Οι προκαταρκτικές αυτές εναλλακτικές λύσεις εγκρίθηκαν από το υπουργείο μετά από γνωμοδότηση Ειδικής Αρχιτεκτονικής Επιτροπής Τοπίου. Μετά την έγκριση οι Σύμβουλοι προχώρησαν στο Β' Στάδιο της Μελέτης, που περιελάμβανε την ακριβή γεωμετρική χάραξη των εναλλακτικών λύσεων, κυκλοφοριακή μελέτη, οικονομική, λειτουργική και περιβαλλοντική αξιολόγηση των λύσεων. Η μελέτη προεγκρίθηκε από το υπουργείο. Η νομαρχία συμφώνησε και αυτή λύση που επελέγη το 1975. Οι εναλλακτικές λύσεις παρουσιάστηκαν στο κοινό της περιοχής από το υπουργείο και τη νομαρχία. Το κοινό ψήφισε και τελικά επέλεξε μία διαφορετική λύση. Η απόφαση αυτή ανάγκασε το υπουργείο να αναθεωρήσει και να εγκρίνει τη λύση που πρότειναν οι κάτοικοι. Οι τεχνικές υπηρεσίες της Νομαρχίας εκπόνησαν τη λεπτομερή κατασκευαστική μελέτη (οριστική μελέτη οδοποιίας). Το έργο εντάχθηκε στο Πρόγραμμα Επενδύσεων περιόδου 1980-1985. Το 1976 έγινε δημόσια ακρόαση μετά τη θετική έκβαση της οποίας έγινε την ίδια χρονιά η οριστική δημοπράτηση του έργου (Στεργίου 1982).

Ε) Σχεδιασμός από τους χρήστες των υποδομών

Μία διαφορετική προσέγγιση με ξεκάθαρη λογική από τα κάτω προς τα πάνω (bottom-up process) είναι αυτή που αναπτύχθηκε από το **Sustrans «Ασφαλείς διαδρομές προς το σπίτι»**, όπου οι μαθητές βοηθούν, ώστε να σχεδιαστούν οι δικοί τους διάδρομοι περπατήματος και ποδηλάτου προς το σχολείο. Παρόμοιας λογικής είναι η καμπάνια «Οι δρόμοι για τους Ανθρώπους» (Streets for People), μέσω της οποίας οι κοινότητες διαχειρίζονται οι ίδιες τοπικά κυκλοφοριακά ζητήματα και επαναδιεκδικούν το χώρο τους (Booth & Richardson 2001: 146).

Ένα ενδιαφέρον παράδειγμα για το πώς μπορούν να συμμετέχουν οι χρήστες των υποδομών αποτελεσματικά στο σχεδιασμό του χώρου δίνει το εγχειρίδιο που είναι προϊόν του ερευνητικού προγράμματος της ΕΕ, **BYPAD - Bicycle Policy Audit** (Βλαστός, Μπαρμπόπουλος & Μηλάκης 2007: 160, 161). Αφορά τη συμμετοχή των ποδηλατών στη χάραξη πολιτικής για το ποδήλατο. Η μεθοδολογία βασίζεται στην τεχνική της Ολικής Διαχείρισης Ποιότητας. Πρόκειται για συνήθη τεχνική που εφαρμόζουν εταιρείες για να βελτιώσουν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους, να βελτιστοποιήσουν την παραγωγική διαδικασία και να καλυτερεύσουν τη σχέση τους με τους πελάτες. Στηρίζεται σε ένα ερωτηματολόγιο «αυτοαξιολόγησης» της αρμόδιας αρχής για το ποδήλατο, το οποίο συμπληρώνουν τρεις ομάδες «αξιολογητών» (με τουλάχιστον έναν εκπρόσωπο η καθεμία):

- πολιτικοί,
- στελέχοι των υπηρεσιών του Δήμου,
- χρήστες ποδηλάτου.

Αφού κάθε ομάδα συμπληρώσει το ερωτηματολόγιο, ένας ειδικά προς τούτο εκπαιδευμένος αξιολογητής οργανώνει δυο συναντήσεις:

- Ο σκοπός της πρώτης συνάντησης είναι η ενημέρωση από όλους όλων για το πώς αξιολόγησαν την υφιστάμενη κατάσταση και στη συνέχεια μέσα από συζήτηση η κοινή συμφωνία για μια ενιαία αξιολόγηση σε όλες τις ερωτήσεις.
- Ο σκοπός της δεύτερης συνάντησης είναι, με βάση τα υποδεικνυόμενα από τις ερωτήσεις και απαντήσεις ζητήματα, να υπάρξει επίσης μια κοινή συμφωνία για ένα Πρόγραμμα Δράσης που θα αποτελέσει τη Στρατηγική του Δήμου για το ποδήλατο για τα επόμενα χρόνια.

7.3.4.4 Δήμοι με πάγια συμμετοχική προσέγγιση

- Ο **Δήμος της Γλασκόβης** χρησιμοποιεί δείγμα πολιτών (citizen panel) για να καθοδηγεί την κατανομή των πόρων που αφορούν τη διατήρηση της κληρονομιάς και την προστασία του περιβάλλοντος (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 43).
- Ο **Δήμος του Sheffield** έχει υιοθετήσει την ηλεκτρονική δημοκρατία στη Διοίκηση του. Υπάρχουν 21 ηλεκτρονικά περίπτερα διαθέσιμα για τους κατοίκους (ανθεκτικά στον καιρό και στους βανδαλισμούς). Οι κάτοικοι έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες του δήμου, αλλά μπορούν και να αποστέλλουν ψήφους, απόψεις και σχόλια (Sheffield City Council 2002α). Στο μέλλον έχει προγραμματιστεί μέσω των ηλεκτρονικών περιπτέρων οι πολίτες να έχουν πρόσβαση στα σχέδια που εκπονούνται για την περιοχή τους και να μπορούν να απευθύνουν σχόλια, διαμαρτυρίες και ενστάσεις που πρωτοκολλούνται ηλεκτρονικά (Sheffield City Council 2002β).

7.4. Η συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό του χώρου στις Η.Π.Α.

7.4.1 Περιβαλλοντική πολιτική στις ΗΠΑ

Οι Η.Π.Α. είναι πρωτοπόρες σε θέματα δικαίου που αφορούν το περιβάλλον και τη συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις. Μόλις το 1966, στον Ομοσπονδιακό Νόμο **Freedom of Information Act** δίνεται στον πολίτη το δικαίωμα πρόσβασης σε πληροφορίες που διαχειρίζεται η αμερικάνικη κυβέρνηση. Εξαιρείται το δικαίωμα

αυτό σε περιπτώσεις που τα θέματα αφορούν την εθνική ασφάλεια, απόρρητα επιχειρήσεων, εσωτερικά έγγραφα των υπηρεσιών, έγγραφα που αφορούν ανακριτικές διαδικασίες, πληροφορίες που αφορούν πετρελαιοπηγές και γεωγραφικές πληροφορίες (Ζιάμος, Παναγιωτόπουλος & Ρουμελιώτου 2003: 19). Οποιαδήποτε πληροφορία αφορά το περιβάλλον είναι λοιπόν από τότε διαθέσιμη στο κοινό.

Το 1969 η **National Environmental Policy Act (NEPA)** ουσιαστικά εισήγαγε για πρώτη φορά διεθνώς το περιβαλλοντικό δίκαιο στις αποφάσεις (Κασσιός 2000: 91). Στο κείμενο αυτό τονίζεται η υποχρέωση της πολιτείας να λαμβάνει υπόψη πριν την αδειοδότηση ενός έργου τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και να ενημερώνει όλους τους αρμόδιους φορείς και πολίτες για τις περιβαλλοντικές πτυχές του (US DOT 2001). Για το σκοπό αυτό συντάσσεται για κάθε κυβερνητική δραστηριότητα, που επηρεάζει σημαντικά την ποιότητα του περιβάλλοντος, Έκθεση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, που:

- προσδιορίζει τις επιπτώσεις,
- αναφέρει τις εναλλακτικές λύσεις στην προτεινόμενη δραστηριότητα,
- προσδιορίζει τους πόρους που δαπανά και το βαθμό που επηρεάζει μακροπρόθεσμα τη διατήρηση και αύξηση της παραγωγικότητας.

Όλες οι ομοσπονδιακές υπηρεσίες όφειλαν από τότε να λειτουργούν σύμφωνα με τις περιβαλλοντικές επιταγές⁵⁴. Κατά την έκφραση της EPA, η διερεύνηση των εναλλακτικών λύσεων και προτάσεων για την κατασκευή έργων ή για την εφαρμογή προγραμμάτων αποτελεί την “καρδιά” των μελετών επιπτώσεων στο περιβάλλον, ώστε να αποδεικνύεται η ορθολογικότητα των αποφάσεων⁵⁵. Οι εναλλακτικές αυτές λύσεις μπορεί να αφορούν την τοποθεσία, τη μορφή, το μέγεθος, αλλά και τη μηδενική λύση (χωρίς το έργο). Μάλιστα η αμερικανική νομοθεσία (Environmental Quality Act) ενθάρρυνε από τότε την έρευνα, ώστε κατά την αξιολόγηση αυτών των εναλλακτικών λύσεων να δίνεται το βάρος που αρμόζει σε αξίες που δεν είναι ποσοτικοποιήσιμες (nonquantitative values), οι οποίες λόγω της φύσης τους υποτιμώντο στη διαδικασία αποφάσεων (Κασσιός 2000: 8). Σημαντική παράμετρος στην περιβαλλοντική πολιτική των ΗΠΑ είναι και η περιβαλλοντική καταγραφή. Για παράδειγμα το Construction Engineering & Research Lab (Στρατός – Υπουργείο Μεταφορών) έχει δημιουργήσει ένα πρόγραμμα με H/Y, όπου ανάλογα με τον τύπο του έργου και τα στοιχεία της περιοχής παρέχει πληροφορίες για τις πιθανές επιπτώσεις (Κασσιός 2000: 36).

Μετά τον προληπτικό χαρακτήρα που είχε η – πρωτοποριακή για την εποχή της - NEPA, σήμερα η ομοσπονδιακή νομοθεσία κατευθύνει μία πιο σαφή περιβαλλοντική πολιτική. Το **CAAA (Clean Air Act Amendments)** του 1990 και το **ISTEA (Intermodal Surface Transport Efficiency Act)** του 1991 απαίτησαν βελτίωση της ποιότητας του αέρα και της κυκλοφοριακής συμφόρησης μέσω αποτελεσματικότερου συστήματος μεταφορών και υιοθέτησης συνδυασμένων μετακινήσεων (TCRP 1998: 1). Επιδίωξαν αλλαγή του τρόπου σκέψης για τις επενδύσεις σε έργα μεταφορών.

Ο πρώτος νόμος όρισε **περιοχές χαμηλών περιβαλλοντικών επιδόσεων (non-attainment areas)**, οι οποίες δεν τηρούσαν τα ομοσπονδιακά όρια για τους αέριους ρύπους. Μεταξύ 1987 και 1989 πάνω από 140 εκατομμύρια Αμερικανοί έμεναν σε 100 τέτοιες περιοχές. Το 1991 μειώθηκαν σε 86 εκατομμύρια και το 1994 σε 62

⁵⁴ Βλ. (Κασσιός 2000: 13), (STPP 1997α: 31) και (University of the West of England 2000: 49).

⁵⁵ Βλ. (Κασσιός 2000) και (Γιαννόπουλος 1999).

εκατομμύρια. Σε αυτές τις περιοχές υπάρχουν ειδικές απαιτήσεις για έργα μεταφορών. Δε μπορούν να χρηματοδοτηθούν έργα από δημόσιο ταμείο τα οποία να αυξάνουν τις εκπομπές καυσαερίων και να επιβαρύνουν παραπέρα την ποιότητα του αέρα (STPP 1997α: 33).

Στο δεύτερο νόμο περιγράφηκε το πλαίσιο του προγραμματισμού και της υλοποίησης έργων μεταφορών. Επιδιώχτηκε η μαζική συμμετοχή του κοινού και η περιβαλλοντική αξιολόγηση του έργου σε όλα τα στάδια της διαδικασίας αυτής. Το ISTEΑ επέβαλε τη **πλήρη συμμετοχή του κοινού από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού έργων μεταφορών** (Lorenz & Ingram 1999: 3). Δόθηκε επιπλέον περισσότερη αυτονομία στις πολιτείες και τις τοπικές αυτοδιοικήσεις να σχεδιάζουν τα κυκλοφοριακά συστήματά τους. Στο νόμο αυτό δόθηκαν για πρώτη φορά οι κατευθύνσεις για τη **βιώσιμη κινητικότητα** στις ΗΠΑ. Στόχος ήταν «η ανάπτυξης ενός οικονομικού και περιβαλλοντικού Εθνικού Συστήματος Συνδυασμένων Μετακινήσεων που θα δώσει τη δυνατότητα στο Έθνος να είναι ανταγωνιστικό στην παγκόσμια οικονομία και θα μετακινεί ανθρώπους και αγαθά με έναν ενεργειακά αποτελεσματικό τρόπο.» Στο νόμο προβλέπεται η δυνατότητα τα κονδύλια για οδικές υποδομές να διατίθενται για έργα ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομήσεων, για αισθητική αναβάθμιση οδών, δραστηριότητες που συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, αποκατάσταση ζημιών σε άγρια πανίδα και ιστορικά μέρη και γενικά για δραστηριότητες με στόχο την αναβάθμιση του περιβάλλοντος (US DOT 2007).

Στις ΗΠΑ η ομοσπονδιακή νομοθεσία εκτός από τις κατευθυντήριες γραμμές που προαναφέρθηκαν, παίζει σημαντικό ρόλο για την προστασία οικοσυστημάτων και της ομοσπονδιακής περιουσίας. Ωστόσο σε καθένα από τα 50 κράτη η νομοθεσία γύρω από τα περιβαλλοντικά θέματα είναι διαφορετική (University of the West of England 2000: 47).

Στις ΗΠΑ θεωρούν γενικά τη νομοθεσία αναποτελεσματική στο να επιτυγχάνει αλλαγή συνηθειών. Δίδεται έμφαση σε **οικονομικά μέτρα**, όπως για παράδειγμα η ιδιωτικοποίηση οργανισμών κοινής ωφέλειας (γκάζι, ηλεκτρισμός, αποχέτευση), η επιβολή οικολογικών φόρων από τους δήμους για τα σκουπίδια (ό.π.: 52) ή η τιμολόγηση της στάθμευσης των ΙΧ (TCRP 1998).

7.4.2 Δομή του σχεδιασμού του χώρου και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης στις ΗΠΑ

Τον ισχυρότερο ρόλο παραδοσιακά στον πολεοδομικό σχεδιασμό και στις χωροταξικές αποφάσεις έχει η τοπική αυτοδιοίκηση. Ο **χωροταξικός σχεδιασμός** ασκείται από τις **κομητείες (counties)** – με μέσο μέγεθος λίγο μεγαλύτερο από τους ελληνικούς νομούς. Μέσα σε αυτές τις περιοχές υπάρχουν **μητροπολιτικοί δήμοι (cities ή incorporated areas)**, οι οποίοι ασκούν αυτόνομα τα **σχέδια ανάπτυξης και σχεδιασμού του χώρου** της περιοχής τους (**comprehensive plans**)⁵⁶. Στις Η.Π.Α. ως μητροπολιτική περιοχή ορίζεται μία κεντρική πόλη, τουλάχιστον 50 000 κατοίκων, που αναπτύσσει ισχυρούς κοινωνικούς και οικονομικούς δεσμούς με τις

⁵⁶ (University of the West of England 2000: 47) και (ΕΜΠ 1982).

περιφερειακές πόλεις σχηματίζοντας πληθυσμό τουλάχιστον 100 000 κατοίκων (Rybczynski 1995: 222).

Οι αποφάσεις για πολεοδομικό σχεδιασμό και καθορισμό χρήσεων γης παίρνονται από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις. Οι ίδιες είναι υπεύθυνες ως ένα βαθμό και για τη φορολογική πολιτική που θα ακολουθήσουν (ΕΜΠ 1982).

Ωστόσο σε ορισμένες πολιτείες δεν υπάρχει απαίτηση να είναι τα τοπικά σχέδια και τα σχέδια της κομητείας συμβατά (University of the West of England 2000: 50). Η δομή του σχεδιασμού στις ΗΠΑ **δεν επιτυγχάνει συντονισμό** σε περιφερειακό επίπεδο και η ελευθερία που αφήνει στην τοπική αυτοδιοίκηση οδηγεί συχνά σε μη συμβατούς σχεδιασμούς μεταξύ των αυτοδιοικήσεων και σε ανταγωνισμούς μεταξύ τους με σκοπό οικονομικά οφέλη⁵⁷. Αντίθετα στη Σουηδία η περιφερειακή αυτοδιοίκηση επιτελεί ακριβώς αυτό το ρόλο του συντονισμού μεταξύ των τοπικών σχεδίων.

Ο **κυκλοφοριακός σχεδιασμός** από την άλλη παραδοσιακά γινόταν σε ομοσπονδιακό επίπεδο και σε επίπεδο πολιτείας. Βασική πτυχή του ISTEA ήταν η μετάθεση των αποφάσεων από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση και τις πολιτείες σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο και η απαίτηση για συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις. Πιο συγκεκριμένα όλες οι μητροπολιτικές περιοχές (άνω των 50 000 κατοίκων) μαζί με τα προάστιά τους απέκτησαν **Οργανισμούς Μητροπολιτικού Σχεδιασμού (Metropolitan Planning Organization – MPO)**, οι οποίοι αποτελούνται από εκπροσώπους όλων των τοπικών αυτοδιοικήσεων της περιοχής, των μεταφορικών υπηρεσιών και από άλλες κοινωνικές ομάδες. Ο Οργανισμός εγκρίνει το Μακροπρόθεσμο Σχεδιασμό (Long Range Plan) και το TIP (βλέπε παρακάτω). Οι Διευθύνσεις Μεταφορών των Πολιτειών (DOT) είναι υπεύθυνες για όλες τις περιοχές με πληθυσμό κάτω των 200 000 κατοίκων, όπου συνεργάζονται με τους MPO's και τους χρηματοδοτούν. Οι περιοχές άνω των 200 000 κατοίκων ονομάζονται Περιοχές Διαχείρισης Κυκλοφορίας (Transportation Management Areas) και οι Οργανισμοί τους χρηματοδοτούνται άμεσα από το κράτος. Υπεύθυνες παρέμεναν οι πολιτείες (state) για τα έργα που είναι πολιτειακού ενδιαφέροντος ή αγροτικά και πιο συγκεκριμένα το Τμήμα Μεταφορών της Πολιτείας (DOT). Τέλος, αν τα έργα είναι διαπολιτειακά τότε οι υπεύθυνοι για τις αποφάσεις είναι η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αυτοκινητοδρόμων (FHWA) και η Υπηρεσία περιβάλλοντος των πολιτειών⁵⁸.

7.4.3 Συμμετοχή του κοινού στις ΗΠΑ

Συμμετοχή του κοινού στην τοπική αυτοδιοίκηση υπάρχει από τον 17^ο αιώνα στις ΗΠΑ. Η πρώτη μορφή συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις γινόταν μέσω **δημόσιων συναντήσεων** στις μικρές πόλεις της Νέας Αγγλίας, τα λεγόμενα **town meetings**, που επιβιώνουν μέχρι και σήμερα στις ΗΠΑ (Luthardt 1994: 39, 55). Η πηγή αυτής της διαδικασίας άμεσης δημοκρατίας ήταν αφενός η αντίδραση στην αγγλική αποικιοκρατία και αφετέρου η παραδοσιακά φιλελεύθερη,

⁵⁷ Βλ. (ΕΜΠ 1982) και (University of the West of England 2000: 52).

⁵⁸ Βλ. (ΕΜΠ 1982) και (STPP 1997α: 3). Χαρακτηριστικό της σημασίας που έχουν τα οδικά έργα για το σχεδιασμό του χώρου στις Η.Π.Α. είναι ότι οι Υπηρεσίες που ασχολούνται με έργα μεταφορών ονομάζονται “Υπηρεσίες Αυτοκινητοδρόμων”. Παλαιότερα το Υπουργείο Μεταφορών (Department of Transportation) ονομαζόταν “Υπουργείο Αυτοκινητοδρόμων” (Highway Department) (ΕΜΠ 1982).

προσανατολισμένη στα άτομα κουλτούρα στη χώρα αυτή (Luthardt 1994: 56). Σε επίπεδο κρατιδίων μεταξύ 1898 και 1918, 14 κρατίδια προσέφυγαν σε δημοψηφίσματα για την κατάρτιση νομοθεσίας εγκαινιάζοντας άλλη μια διαδικασία άμεσης συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις (Luthardt 1994: 56).

Σε ομοσπονδιακό επίπεδο η συμμετοχή του κοινού στις ΗΠΑ ξεκίνησε με μία νομοθεσία του Κογκρέσου τη δεκαετία του '50 που απαιτούσε για αμφισβητούμενες χρηματοδοτήσεις που υπερέβαιναν τα ομοσπονδιακά προγράμματα την εμπλοκή του κοινού. Το 1966 περνάει νόμος, που προβλέπει σε κάθε περιοχή που στοχεύεται η αναβάθμισή της τη μεγαλύτερη δυνατή ενεργή συμμετοχή του κοινού μέσω μιας υπηρεσίας (Community Development Agency). Πολλές τοπικές αυτοδιοικήσεις ωστόσο αρνήθηκαν να μοιραστούν εξουσία με τους ακτιβιστές και πολλές φορές τους αγνόησαν κιόλας. Τελικά στην πράξη επικράτησαν οι τεχνοκράτες και ο κεντρικός σχεδιασμός. Δεν επιτεύχθηκε η ενθάρρυνση της τοπικής πρωτοβουλίας (Hall 1996: 262). Το 1976, στο πλαίσιο της NEPA η FHWA (Federal Highway Administration – Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αυτοκινητοδρόμων) εξέδωσε έναν οδηγό δύο τομών (“Effective Participation in Transport Planning”). Τα έργα Μεταφορών επηρεάζονται αυτήν την πρώτη περίοδο με εργαλείο τις **Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Environmental Impact Statement)**, που απαιτούν την εμπλοκή του κοινού (Dilley & Gallagher 1999).

Η γρήγορη ανάπτυξη αυτών των διαδικασιών οφείλεται σε πολλά προβλήματα που αντιμετώπιζαν οι φορείς σχεδιασμού, καθώς οι Αμερικάνοι είναι διεκδικητικοί στα δικαιώματά τους και χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό τα δικαστήρια. Οι κυβερνητικές υπηρεσίες σχεδιασμού είναι πολύ προσεχτικές και εφαρμόζουν πολύ αργές διαδικασίες για την υλοποίηση ενός έργου. Εξαιτίας της ύπαρξης **ισχυρών τοπικών συμφερόντων** πολλά έργα τελικά δεν προχωρούν στο στάδιο της κατασκευής⁵⁹. Παρά την παράδοση αυτή πολλές κοινωνικές ομάδες, αλλά και απλοί πολίτες δεν έχουν επαφή με τη διαδικασία αποφάσεων και δεν έχουν τη γνώση του θεσμικού πλαισίου, ώστε να συμμετέχουν αποτελεσματικά στις αποφάσεις (STPP 1997α: 2).

Σε **τοπικό επίπεδο** γίνονται δημόσιες ακροάσεις για τη θεσμοθέτηση πολεοδομικών σχεδίων και άλλων ρυθμίσεων (University of the West of England 2000: 51). Οι δημόσιες συναντήσεις στις ΗΠΑ έχουν σκοπό την πληροφόρηση του κοινού και του φορέα για τις αντιδράσεις των κατοίκων. Οι δημόσιες ακροάσεις διαφοροποιούνται από τις απλές δημόσιες συναντήσεις (που χρησιμοποιούνται και αυτές ευρέως στις ΗΠΑ) στο ότι είναι πιο επίσημες. Έχουν σκοπό την αξιολόγηση όλων των πτυχών μιας απόφασης πριν ληφθεί. Απαιτούνται από την κυβέρνηση και για πολλά έργα μεταφορών. Δημοσιοποιείται στον τύπο η ώρα και ο τόπος της συνάντησης και από τη στιγμή αυτή μέχρι τη συνάντηση μεσολαβεί μία περίοδο προετοιμασίας, όπου ο φορέας δέχεται διευκρινιστικές ερωτήσεις. Είναι ανοιχτές στον οποιονδήποτε. Ενώ συναντήσεις είναι τακτικές, ακροάσεις γίνονται προς το τέλος μιας διαδικασίας, λίγο πριν την τελική απόφαση (FHWA 1996: 2.1).

⁵⁹ Βλ. (University of the West of England 2000: 48, 52). Μεγάλο ρόλο στον επηρεασμό των αποφάσεων στις ΗΠΑ έχει η δύναμη του χρήματος. Όσοι έχουν χρήμα έχουν και καλύτερη πρόσβαση στα μέσα μαζικής επικοινωνίας, οπότε η άποψή τους αποκτά ευρύτερη απήχηση (Luthardt 1994: 59).

Αν οι κανόνες δημοσιότητας των σχεδίων δεν ακολουθηθούν, αυτά δεν εγκρίνονται από τις κεντρικές υπηρεσίες. Κατά τη διάρκεια των διαδικασιών συμμετοχής του κοινού τα σχέδια μπορεί να αλλάξουν ριζικά (ΕΜΠ 1982). Πλέον των προαναφερόμενων η κάθε υπηρεσία εφαρμόζει και άλλες τεχνικές συμμετοχής του κοινού και έχουν εκδοθεί κρατικές οδηγίες που περιγράφουν σύγχρονες μεθόδους εμπλοκής του κοινού. Οι τελευταίες δεν έχουν θεσμοθετηθεί, η νομοθεσία επιβάλλει απλά να είναι η συμμετοχή του κοινού αποτελεσματική.

Οι **μη κυβερνητικές οργανώσεις** παίζουν σημαντικό ρόλο στην περιβαλλοντική διαχείριση στις Η.Π.Α., πολύ σημαντικότερο από άλλες χώρες. Η επιρροή τους λαμβάνεται υπόψη στις αποφάσεις⁶⁰.

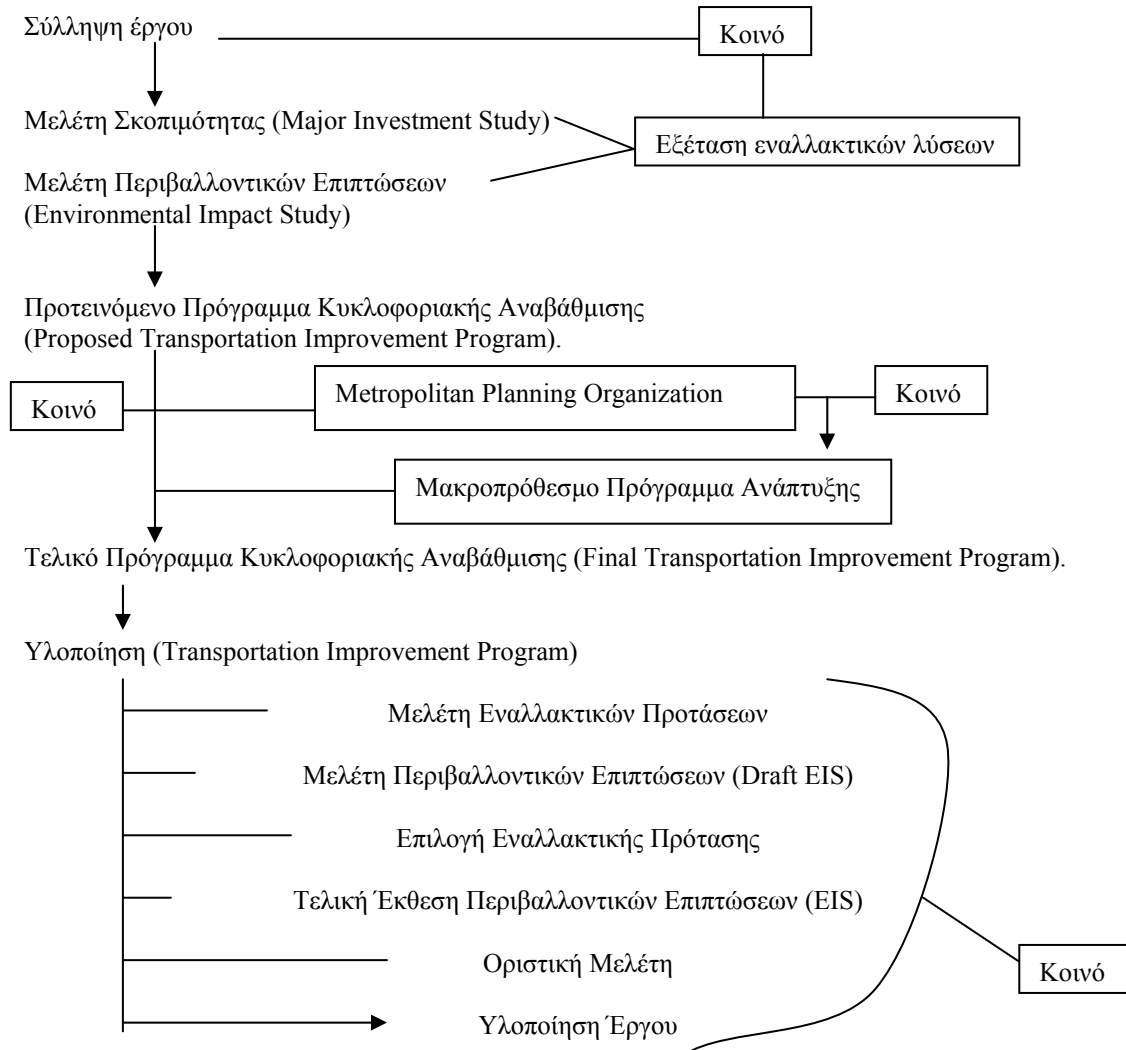
Το θεσμικό πλαίσιο της συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις γύρω από θέματα μεταφορών δίνεται στο ISTEA 1991, που εξειδικεύει τις επιταγές του NEPA στα έργα μεταφορών. Στα δημόσια έργα αστικών μεταφορών στις ΗΠΑ, με βάση τις επιταγές των νομοθεσιών, υπάρχει συμμετοχή του κοινού σε όλα τα στάδια (βλ. σχήμα 7.3) (STPP 1997α: 8).

Η **διαδικασία** αυτής της **συμμετοχής** είναι η εξής: Το κοινό ή κάποιος εκλεγμένος αξιωματούχος ή υπάλληλοι ενός φορέα συλλαμβάνουν ένα έργο. Εάν το έργο είναι μεγάλο (οδοποιία, σιδηροδρομικό) χρειάζεται Μελέτη Σκοπιμότητας (Major Investment Study), η οποία μπορεί να συμπεριλάβει Έκθεση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Environmental Impact Study). Οι μελέτες αυτές πρέπει να εξετάσουν μία σειρά από εναλλακτικές λύσεις για το κυκλοφοριακό πρόβλημα και να αναλύσουν κάθε μία από αυτές, δηλαδή τα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη και το αντίστοιχο κόστος. Οι εναλλακτικές λύσεις μπορεί να συμπεριλάβουν διαφορετικά μέσα μεταφοράς. Ήδη στο προκαταρκτικό αυτό στάδιο οι μελετητές εντάσσουν το κοινό και την προβλεπόμενη νομοθεσία (NEPA, CAAA, ISTEA) στους σχεδιασμούς τους. Αυτό σημαίνει ότι σε μία περιοχή με έντονη ρύπανση το προτεινόμενο Transportation Improvement Program (TIP) δε μπορεί να αυξάνει τους χρήστες ΙΧ ή τα οχηματοχιλιόμετρα εκτός και αν υπάρχουν και άλλα έργα που ισοφαρίζουν αυτή την αύξηση μειώνοντας τους χρήστες. Υπάρχουν 15 κριτήρια που πρέπει να τηρούνται σε μητροπολιτικές περιοχές και 20 που πρέπει να τηρούνται σε έργα για όλη την πολιτεία. Τελικά οι μελετητές καταλήγουν σε ένα Προτεινόμενο Πρόγραμμα Κυκλοφοριακής Αναβάθμισης (Proposed Transportation Improvement Program). Η διαδικασία αυτή παραλείπεται μόνο αν το έργο είναι μικρό (STPP 1997α: 8, 19-20).

Το επόμενο στάδιο είναι να συνταχθεί το έργο στις λεπτομέρειές του από τους υπαλλήλους του Μητροπολιτικού Φορέα Σχεδιασμού (MPO) και να τεθεί προς δημόσια συζήτηση. Κατά τη διάρκεια της παρέμβασης του κοινού μπορεί να αλλάξει. Παράλληλα εξετάζεται και η συμβατότητά του με το ευρύτερο Μακροπρόθεσμο Πρόγραμμα Ανάπτυξης. Επί του τελικού σχεδίου ψηφίζει η διεύθυνση του MPO και στέλνεται στο υπουργείο Μεταφορών (US DOT) για έγκριση. Το υπουργείο ελέγχει τη συμβατότητα του προγράμματος με τη νομοθεσία. Μετά την έγκρισή του γίνεται προσπάθεια να ενημερωθούν όλοι οι φορείς για την τελική μορφή του, δηλαδή το τελικό Πρόγραμμα Κυκλοφοριακής Αναβάθμισης (Final Transportation Improvement Program – TIP). Το TIP έχει ένα ορίζοντα τριετίας και περιλαμβάνει μία λίστα έργων

⁶⁰ (University of the West of England 2000: 49)

ή προγράμματα λήψης μέτρων (π.χ. διαχείρισης της κυκλοφορίας) που επιτρέπεται να χρηματοδοτηθούν. Ο Μακροπρόθεσμος Σχεδιασμός (Long Range Plan) έχει ένα ορίζοντα 20ετίας και αντανακλά τους στόχους της κοινωνίας για τον πληθυσμό, την ανάπτυξη, την απασχόληση και καταλήγει και σε προτάσεις για τις μεταφορές. Για να αποτελέσουν επίσημο πρόγραμμα του κράτους Πρέπει να εγκρίνονται (το TIP και το Long Range Plan) από το Μητροπολιτικό Φορέα Σχεδιασμού (MPO). Παράλληλα η νομοθεσία (ISTEA) επιβάλλει στα προγράμματα αυτά να εμπλέκουν την κοινωνία μέσω συμμετοχικών διαδικασιών, ώστε να συμπεριλαμβάνονται κοινωνικές αξίες, ενδιαφέροντα και προτεραιότητες (ό.π.: 8 –17, 21, 37).



Σχήμα 7.3 Ευκαιρίες συμμετοχής του κοινού στη διαδικασία αποφάσεων με βάση το ISTEA.

Εφόσον εγκριθεί η χρηματοδότηση με τις παραπάνω διαδικασίες αρχίζουν οι μελέτες οι απαραίτητες για την υλοποίηση του έργου. Εξετάζονται ακόμη επιμέρους εναλλακτικές λύσεις για τη χάραξη ή τη διαδικασία υλοποίησης και γίνεται η προετοιμασία μιας Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Draft Environmental Impact Statement (DEIS)). Για την κατάρτιση και την αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων συστήνεται μία ομάδα μελέτης (study team), στην οποία πολλές φορές συμπεριλαμβάνονται μέλη και από το κοινό. Με βάση τις μελέτες αυτές επιλέγεται η

βέλτιστη λύση και αρχίζει η διαδικασία συγγραφής των περιβαλλοντικών κειμένων (ό.π.: 9, 27, 28). Στις Η.Π.Α., όπως και στη Σουηδία, το κοινό έχει τη δυνατότητα να συμμετέχει στη διαδικασία του scoring⁶¹. Τελικά γίνονται οι οριστικές μελέτες κατασκευής, αγοράζεται η γη και γίνονται οι συμβάσεις με τους εργολάβους.

Όπως προκύπτει, οι κύριοι συντελεστές των αποφάσεων για έργα που προτείνονται σε μεγάλες και μικρές μητροπολιτικές περιοχές είναι το προσωπικό και η διεύθυνση των Μητροπολιτικών Οργανισμών (ΜΡΟ). Ο βαθμός στον οποίο οι προβλεπόμενες διαδικασίες συμμετοχής τηρούνται διαφέρει και εξαρτάται από τα πρόσωπα που διευθύνουν τους Οργανισμούς και το μέγεθος της πίεσης από το κοινό (STPP 1997α: 15, 27).

7.4.4 Παραδείγματα συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις στις ΗΠΑ.

7.4.4.1 Τεχνικές ενημέρωσης του κοινού

Μία απλή ενέργεια, που εφαρμόζουν οι αμερικανικές υπηρεσίες μεταφορών, είναι να κρατούν **λίστα με στοιχεία επικοινωνίας (mailing list)** των πολιτών που συμμετέχουν σε δημόσιες εκδηλώσεις. Ο Μητροπολιτικός Οργανισμός του Portland έχει 60 000 ονόματα και απασχολεί για να συντηρεί τη λίστα μία υπάλληλο επί μονίμου βάσεως. Η συλλογή των ηλεκτρονικών διευθύνσεων γίνεται κατά τις συναντήσεις ή και σε οποιαδήποτε άλλη επαφή των πολιτών με τον Οργανισμό. Δημιουργείται με αυτόν τον τρόπο μία βάση δεδομένων από ανθρώπους, οι οποίοι μπορούν να αποτελέσουν μέλη ενδεχομένως μιας μελλοντικής επιτροπής, να αποτελέσουν υποκείμενα μίας έρευνας ή να ενημερωθούν άμεσα όταν κάποιο έργο τους αφορά. Φυσικά οι λίστες αυτές δε συμπεριλαμβάνουν πολίτες με περιορισμένη ενασχόληση με τα κοινά, και εκείνους που δεν το επιθυμούν φοβούμενοι ότι η διεύθυνση του θα χρησιμοποιηθεί για εμπορικούς σκοπούς (FHWA 1996: 1.39 - 1.46).

Άλλη μέθοδος επικοινωνίας στην αρχή του σχεδιασμού είναι τα γνωστά **φυλλάδια (brochures, posters), παρουσιάσεις με βίντεο, διαφάνειες (slides), διαφημίσεις (advertisements), το διαδίκτυο, ανακοινώσεις και άρθρα σε εφημερίδες, ανακοινώσεις στο ραδιόφωνο κλπ.** (ό.π.: 1.47). Δίδεται έμφαση στην εικόνα, σε συνδυασμό πολλές φορές και με προγράμματα προσομοίωσης, αφού η εικόνα προσελκύει ευκολότερα το σύγχρονο κοινό. Οι προσομοιώσεις μπορούν να δείξουν εικόνες του πριν και του μετά την υλοποίηση ενός έργου. Επιτρέπουν στο θεατή να δει μια περιοχή από διάφορες οπτικές γωνίες ή να προσομοιώσουν μια διαδρομή διαμέσου της περιοχής. Η **οπτικοποίηση (visualization)** είναι εφαρμογή τρισδιάστατων και τετρασδιάστατων γραφικών. Ένας αριθμός υπηρεσιών χρησιμοποιούν αυτή τη καινούρια τεχνολογία για να προκαλέσουν την εμπλοκή του κοινού (ό.π.: 4.62). Άλλες υπηρεσίες χρησιμοποιούν δωρεάν γραμμές **τηλεφώνου** με αυτοματοποιημένες απαντήσεις ή τηλεφωνήτριες για την ενημέρωση του κοινού. Σημαντική τηλεφωνική υπηρεσία είναι το FAX-on-demand: ηχογραφημένο μήνυμα στο τηλέφωνο δίνει δυνατότητα επιλογής εγγράφων, που είναι δυνατό να αποστέλλονται αυτόματα με fax (ό.π.: 1.73 - 1.79). Όταν οι τεχνικές ενημέρωσης του κοινού χρησιμοποιούνται μονόπλευρα χωρίς δυνατότητα υποβολής σχολίων το κοινό

⁶¹ Βλ. (University of the West of England 2000: 50).

στις ΗΠΑ τις αντιμετωπίζει με επιφύλαξη και καχυποψία. Οι οδηγίες που δίνονται στους μελετητές είναι να τις συνδυάζουν απαραίτητα και με διαδικασίες συμμετοχής (ό.π.: 1.55, 1.72).

7.4.4.2 Συμμετοχή κοινού μέσω ολιγομελών ομάδων

Στις Η.Π.Α. είναι αναρίθμητοι οι τρόποι με τους οποίους εμπλέκεται το κοινό σε επιτροπές ή σε ολιγομελείς ομάδες με σκοπό να λάβει αποφάσεις ή να υποβοηθήσει τη λήψη αποφάσεων. Μία μέθοδος είναι η εκκίνηση από μία ομάδα-πυρήνα αποτελούμενη από ανθρώπους που ο φορέας γνωρίζει ότι έχουν ένα υψηλό ενδιαφέρον (core group) και μετά να διευρύνει τη συμμετοχή του κοινού με ένα πρόγραμμα που θα προκύψει σε συνεργασία με αυτήν την ομάδα. Συχνά η ομάδα αυτή χρησιμοποιείται από τους φορείς σχεδιασμού για την επιλογή κριτηρίων αξιολόγησης ή για τον περιορισμό των εναλλακτικών επιλογών ενός έργου. Στο εγχειρίδιο συμμετοχής του κοινού των ΗΠΑ (ό.π.: 1.2) αναφέρονται τέτοιες ομάδες, όπως **Συμβουλευτική Επιτροπή Πολιτών (Civic Advisory Committee - CAC)** και **Διαβουλευτικές Ομάδες Μελέτης (Collaborative Task Forces)**.

Η πρώτη επιτροπή έχει βασικό ρόλο στη διαδικασία σχεδιασμού. Σε αυτήν αντιπροσωπεύονται ενδιαφερόμενες ομάδες από ολόκληρη πολιτεία, οι απόψεις και τα σχόλια των συμμετεχόντων καταγράφονται σε πρακτικά και ο στόχος της είναι η **ομοφωνία**. Συμμετέχει και ο φορέας σχεδιασμού φέρνοντας σε άμεση επαφή το σχεδιασμό με τους ενδιαφερόμενους, οι οποίοι ενημερώνονται και καταθέτουν τις απόψεις τους. Κάθε μέλος της επιτροπής έχει τις ίδιες δυνατότητες παρουσίασης ιδεών και αντιπροσωπεύει διαφορετικές κοινωνικές ομάδες. Ταυτόχρονα οι συμμετέχοντες εκπαιδεύονται σε τεχνικούς όρους και έχουν την ευχέρεια να ζητούν διευκρινίσεις για όλα τα θέματα. Το μέγεθος της επιτροπής ποικίλει ανάλογα με το επιζητούμενο εύρος έκφρασης απόψεων. Είναι γεγονός πάντως ότι τέτοιες επιτροπές δεν εξασφαλίζουν τη μετάδοση όλων των απόψεων, καθώς συνήθως συμμετέχουν εκλεγμένοι εκπρόσωποι, ενώ ο επίσημος χαρακτήρας τους προκαλεί συχνά αναστολή στις απόψεις που εκφράζονται, καθώς τα μέλη αισθάνονται ότι ελέγχονται (ό.π.: 1.3 - 1.13). Παράδειγμα τέτοιας επιτροπής είναι η Επιτροπή Κοινού της Υπηρεσίας Μεταφορών του San Francisco (CAC – Civic Advisory Committee). Έχει 11 εκλεγμένα μέλη. Η Υπηρεσία ελέγχει την αντιπροσωπευτικότητα των μελών: τι εθνικότητα είναι, το φύλο τους, σε ποια γειτονιά διαμένουν, αν ανήκουν σε ανάπηρους, αν έχουν επαγγελματικό ενδιαφέρον, αν χρησιμοποιούν ποδήλατα κ.α. Η επιτροπή είναι συμβουλευτική και οι υπεύθυνοι χρησιμοποιούν τα πρακτικά της επιτροπής για να βγάλουν έγκαιρα χρήσιμα συμπεράσματα για τις επιπτώσεις των σχεδιασμών τους (ό.π.: 1-4). Άλλο παράδειγμα είναι η υπηρεσία Μεταφορών του Austin (Capital Metro), της οποίας η επιτροπή (Citizen's Advisory Committee) για τη σύνταξη και έγκριση του σχεδίου μεταφορών της μητροπολιτικής περιοχής αποτελούνταν από 130 άτομα (τοπικούς υπευθύνους και κοινωνικές οργανώσεις). Χωρίστηκε σε τρεις υπο-επιτροπές που συμμετείχαν στον προσδιορισμό των εναλλακτικών λύσεων μετακίνησης και στην αξιολόγησή τους. Το τελικό σχέδιο παρουσιάστηκε σε μία διαδικασία δημόσιας ακρόασης και είχε υψηλή αποδοχή⁶².

Οι **ομάδες μελέτης (task forces)** είναι επιτροπές που συγκροτούνται ad hoc για να αντιμετωπίζουν ένα δύσκολο θέμα με περιορισμένο χρονικό ορίζοντα. Σε αντίθεση με

⁶²Βλ. (Font 1998 : 20) και (Wulkan & Henry 1985).

τις υπόλοιπες ομάδες-πυρήνες συμμετοχής εργάζονται εντατικά για να **συμφωνήσουν** και να παρουσιάσουν μία δυνατή και ισχυρή φωνή. Οι ομάδες αυτές χρηματοδοτούνται από το φορέα σχεδιασμού και υποστηρίζονται με τεχνικό υλικό για την πλήρη κατανόηση του αντικειμένου. Στην Αμερική χρησιμοποιήθηκαν για την αντιμετώπιση θεμάτων με μεγάλο τοπικό ενδιαφέρον, όπως η χωροθέτηση ενός νέου ανισόπεδου κόμβου στη Βοστώνη ή η διαπλάτυνση ενός αυτοκινητόδρομου. Στις ομάδες προσκαλούνται περιβαλλοντικές οργανώσεις, εκπρόσωποι μεταφορικών φορέων, τοπικοί παράγοντες, σύλλογοι πολιτών και επαγγελματιών, ενώσεις καταναλωτών. Ο συντονιστής εγγυάται ότι οι συμμετέχοντες θα ακουστούν και διαιτητεύει τη συζήτηση. Ο συντονιστής είναι ουδέτερος ως προς τη διαδικασία, αλλά περιφρουρεί τους στόχους συγκρότησης της ομάδας (ό.π.: 1.14 - 1.16). Για παράδειγμα ο κυβερνήτης της πολιτείας Maryland δημιούργησε μία 76μελή τέτοια ομάδα (task force) για τη χάραξη ενός διαπολιτειακού αυτοκινητόδρομου (U.S. 301 corridor). Η επιτροπή επεξεργάστηκε διαφορετικά εναλλακτικά κυκλοφοριακά και πολεοδομικά σχέδια. Αποτελείτο κυρίως από ενδιαφερόμενους ιδιώτες και οι αποφάσεις της ήταν δεσμευτικές (ό.π.: 1.8). Μια άλλη επιτροπή πολιτών (consultative citizen committee) συστάθηκε το 1994 από το Φορέα Σχεδιασμού της επαρχίας Ithaca-Tompkins (ITCTC), όταν κατήρτιζε το Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών. Περιελάμβανε 7 ομάδες (task team) 7 πολιτών, που συμμετείχαν σε εθελοντική βάση. Συγκροτήθηκε μέσω εκστρατείας ανεύρεσης ατόμων στον τύπο, στην τηλεόραση, αλλά και σε λειτουργούσες κοινωνικές οργανώσεις. Οι απόψεις των ομάδων αυτών, μαζί με τις απόψεις του κοινού, οι οποίες συλλέχθηκαν σε τρεις διαδικασίες δημόσιας ακρόασης διαμόρφωσαν το τελικό σχέδιο (Font 1998: 20).

Η συμμετοχή σε μικρότερες ομάδες κάνει τα μέλη να αισθάνονται ισότιμα. Οι συναντήσεις γίνονται με αυτόν τον τρόπο πιο ενδιαφέρουσες. Αντίθετα στις δημόσιες συναντήσεις κυριαρχούν πολλές φορές εκδηλωτικά άτομα ή ομάδες συναισθηματικά φορτισμένες ή εστιασμένες σε προσωπικά ζητήματα (NIMBYism) (Bates & Wahl 1997). Τα προτερήματα των μικρών ομάδων έχουν οδηγήσει το σχηματισμό τους και σε πιο ανεπίσημες διαδικασίες με σκοπό την ενεργοποίηση του κοινού. Οι διαδικασίες αυτές αύξησαν του ενδιαφέροντος και της συμμετοχής, με τη δημιουργία ομάδων μικρότερων από 20 μέλη, όταν έχουν ως στόχο πιο πολύ την ενεργοποίηση του κοινού και λιγότερο τη λήψη αποφάσεων ονομάζονται στις Η.Π.Α. **“τεχνικές μικρών ομάδων” (small group techniques)**. Χρησιμοποιούνται πολλές φορές ως μέρος ευρύτερων συναντήσεων, δηλαδή χωρίζεται μία μεγάλη εκδήλωση συμμετοχής του κοινού σε επιμέρους υπο-εκδηλώσεις, ώστε ο διάλογος να αφορά λιγότερα άτομα. Για παράδειγμα η Υπηρεσία Μεταφορών της Pennsylvania (DOT) έκανε μεγάλες δημόσιες συναντήσεις για την οργάνωση ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων και πεζών σε όλη την πολιτεία. Για την αύξηση της αποτελεσματικότητάς τους οι συναντήσεις αυτές χωρίστηκαν σε μικρότερες ομάδες εργασίας. Οι συμμετέχοντες προσδιόρισαν τους παράγοντες που επηρεάζουν τους ποδηλάτες και τους πεζούς και πρότειναν διάφορες σχεδιαστικές λύσεις. Ο Μητροπολιτικός Οργανισμός στο Portland (Oregon) δρομολογεί τέτοιες διαδικασίες σε επίπεδο γειτονιάς σε όλη την περιφέρεια αρμοδιότητάς του (FHWA 1996: 2.42, 2.43, 2.51).

Άλλες τεχνικές ολιγομελών ομάδων έχουν πιο επίσημο χαρακτήρα: τα **“Δικαστήρια πολιτών” (community juries)** έχουν χρησιμοποιηθεί από τη δεκαετία του '70 στις ΗΠΑ. Πρόκειται για ενόρκους, που επιλέγονται από τυχαίο δείγμα κατοίκων, για να παραστούν σε μία συζήτηση ειδικών για εναλλακτικές λύσεις

στρατηγικής. Καλούνται να γνωμοδοτήσουν γι' αυτές. Ο βαθμός επηρεασμού των αποφάσεων από τέτοιες διαδικασίες είναι εν γένει μικρός και στις ΗΠΑ, αλλά και στην Ευρώπη (Font 1998: 12, 14). Παράδειγμα επηρεασμού μιας απόφασης στον τομέα των μεταφορών καταγράφηκε στην Υπηρεσία Μεταφορών (DOT) της πολιτείας Μινεσότα, η οποία ήθελε να βολιδοσκοπήσει τις αντιδράσεις του κοινού απέναντι σε πολιτικές οδικής τιμολόγησης. Στο σώμα των ενόρκων επιλέχτηκαν ιδιώτες οι οποίοι άκουσαν τις απόψεις ειδικών και πήραν απόφαση ως ανεξάρτητοι κριτές. Μετά από πέντε συνεδριάσεις και την εξέταση 20 “μαρτύρων” τελικά η συγκεκριμένοι ένορκοι “αποφάνθηκαν” ότι πρέπει να μειωθεί η κίνηση των ΙΧ, όχι όμως με οδική τιμολόγηση, αλλά με άλλα μέτρα, όπως η αύξηση της φορολογίας των καυσίμων. Άλλες ομάδες με επίσημο χαρακτήρα τα workshops και τα διαδραστικά σεμινάρια, που στοχεύουν σε ενημέρωση του κοινού και συγκέντρωση απόψεων (FHWA 1996: 2.47).

Όλες οι παραπάνω τεχνικές μικρών ομάδων συνδυάζονται αρκετές φορές και με **επιστημονικές μεθόδους αξιολόγησης**, όπως η ανάλυση SWOT και η ανάλυση κριτηρίων (Value analysis). Στην ανάλυση SWOT καταγράφονται “δυνατά σημεία”, αδυναμίες, ευκαιρίες και απειλές που αισθάνονται οι πολίτες για την πόλη τους και τους προτεινόμενους σχεδιασμούς. Στην ανάλυση κριτηρίων αξιολογούν οι συμμετέχοντες την ελκυστικότητα κάθε προτεινόμενης εναλλακτικής λύσης δίνοντας κάποιο σκορ με συγκεκριμένα κριτήρια κοινά αποδεκτά στην κοινότητα (καθαρό περιβάλλον, μείωση κόστους υλοποίησης). Χρησιμοποιήθηκε στο Όρεγκον (DOT) και στην Ουάσιγκτον (Department of Energy) (ό.π.: 2.48).

Ο συγκοινωνιακός φορέας του New Jersey (NJ Transit) χρησιμοποίησε ομάδες συγκεκριμένου ενδιαφέροντος (focus groups) σε συνδυασμό με ανάλυση κριτηρίων για να αποφασίσει τη μορφή των νέων συρμών που θα αντικαθιστούσαν τους παλιούς. Εργαζόμενοι και πελάτες κλήθηκαν να βαθμολογήσουν χρώματα, πόρτες, μορφή θέσεων και τη σημασία που αποδίδουν σε κάθε χαρακτηριστικό του συρμού (Pepper & Ray 1997). Σε δύο περιπτώσεις στην Καλιφόρνια χρησιμοποιήθηκαν task force σε συνδυασμό με πολυκριτηριακές μεθόδους ανάλυσης χρησιμότητας (multitattribute utility analysis – MUA). Πρόκειται για δύο έργα βελτίωσης της πρόσβασης του αυτοκινητοδρόμου U.S. 101 στο San Jose και στο San Rafael.

A) Το πρώτο έργο είχε αποφασιστεί από τη δεκαετία του '80, αλλά όταν το 1990 δρομολογήθηκε η υλοποίησή του συνάντησε ισχυρές τοπικές αντιδράσεις. Το 1992 αποφασίστηκε να γίνει νέα μελέτη και η δημιουργία μιας task force. Το δημοτικό συμβούλιο εξέλεξε από 31 αιτούντες 12 μέλη, τα οποία πρότειναν αλλαγές στο οδικό δίκτυο, ώστε να βελτιωθούν τα σημεία πρόσβασης του αυτοκινητοδρόμου. Τα μέλη εξέφρασαν τις ανησυχίες τους, οι οποίες κωδικοποιήθηκαν σε συγκεκριμένες ποσοτικές μεταβλητές. Οι μεταβλητές αυτές αποτέλεσαν τα κριτήρια αξιολόγησης. Παράλληλα διατυπώθηκαν 17 εναλλακτικές προτάσεις, τις οποίες ο φορέας σχεδιασμού (Caltrans) έκρινε όλες τεχνικά σωστές. Σε κάθε κριτήριο αξιολόγησης δόθηκε διαφορετικό βάρος από το ίδιο το κοινό και στη συνέχεια κάθε εναλλακτική λύση “βαθμολογήθηκε”. Οι τρεις καλύτερες προτάσεις παρουσιάστηκαν σε δημόσια συζήτηση, όπου προσκλήθηκαν όλοι οι πολίτες να συμμετέχουν. Οι απόψεις του κοινού λήφθηκαν υπ' όψη και τελικά η ομάδα μελέτης (task force) κατέληξε ομόφωνα σε μία λύση μέσα σε επτά μήνες.

B) Το έργο στο San Rafael αποφασίστηκε στα τέλη της δεκαετίας του '80. Μία τοπική ένωση κατοίκων (North San Rafael Coalition of Residents) προετοίμασε μία

ανεξάρτητη ανάλυση του προτεινόμενου έργου το 1991 καταλήγοντας ότι δε θα επιλύσει προβλήματα της περιοχής. Έγιναν άλλες δύο μελέτες από το δήμο, οι οποίες δεν έγιναν και πάλι αποδεκτές από τους κατοίκους. Το 1995 αποφασίστηκε να γίνει νέα μελέτη από μία task force από το κοινό. Ακολουθήθηκε παρόμοια διαδικασία, που δεν περιελάμβανε όμως ευρύτερη συμμετοχή του κοινού. Όταν η ομάδα εργασίας κατέληξε στη λύση με τη μεγαλύτερη βαθμολογία διαπραγματεύτηκε με τη δημοτική αρχή τρόπους μείωσης του κόστους (Schwartz & Eichhorn: 1997).

Η συμμετοχή μέσω ολιγομελών ομάδων δίνει τη δυνατότητα να διοργανώνονται και επισκέψεις επί τόπου. Οι επισκέψεις πεδίου έχουν χρησιμοποιηθεί από τους κατοίκους για να δείξουν στους μηχανικούς και στους υπαλλήλους του φορέα λεπτομέρειες και συνθήκες που τους έχουν διαφύγει., αλλά και από τους μηχανικούς για να διαλύσουν τις ανησυχίες ότι δεν κατανοούν τις επιπτώσεις των σχεδιασμών για μια περιοχή. Τέτοιες δραστηριότητες (site visits) έχουν χρησιμοποιηθεί από την Συμβουλευτική Επιτροπή Κατοίκων (Community Advisory Committee - CAC) του Τμήματος Μεταφορών (DOT) στο Connecticut για να αποκτηθεί άμεση εικόνα της κατασκευής μιας γέφυρας και των απειλούμενων γειτονιών. Στο Denver, οι υπεύθυνοι του τραμ διοργάνωσαν πεζή επίσκεψη στο διάδρομό του. Παράλληλα ομάδες ενδιαφερόμενων επισκέφτηκαν και άλλες πόλεις που είχαν υλοποιήσει τραμ (Portland, Βανκούβερ) (FHWA 1996: 4.34).

Σε όλες τις παραπάνω διαδικασίες ολιγομελών επιτροπών, όπου τελικό ζητούμενο είναι η **ομοφωνία**, συχνά παρουσιάζονται διαφωνίες και αδιέξοδα. Τέτοιες καταστάσεις λύνονται είτε με διαπραγματεύσεις ή με παρουσία συντονιστή ή με διαμεσολάβηση τρίτων ή με οργάνωση ειδικών συναντήσεων με στόχο την υποχρεωτική απόφαση σε ένα πρόβλημα εντός δεδομένης προθεσμίας (τεχνική charrette). Ο στόχος είναι να επέλθει συμβιβασμός στις γνώμες των αντιμαχόμενων και να προταθεί μια λύση ευρέως αποδεκτή. Με αυτόν τον τρόπο επιδιώκεται να αισθανθεί το κοινό ότι οι στόχοι είναι ξεκαθαρισμένοι και ότι οι φορείς δουλεύουν για την ομόνοια, ώστε να μειωθεί το αίσθημα αποξένωσης από τις δημόσιες υπηρεσίες. Παράλληλα με τις τεχνικές αυτές επιτυγχάνεται η αποφυγή των δικαστικών προσφυγών στις ΗΠΑ. Πιο συγκεκριμένα τέτοιες μέθοδοι χρησιμοποιήθηκαν στη Βοστώνη και στο Fort Worth στο Τέξας, όταν η αντίδραση των κατοίκων στους περιβαλλοντικούς όρους επέκτασης μεγάλων οδικών έργων οδήγησε έργα σε αδιέξοδο. Τεχνικές 'charettes' εφαρμόστηκαν σε αμφιλεγόμενα έργα αυτοκινητοδρόμων στο Knoxville στο Tennessee και σε σχέδια ανάπλασης του κέντρου στο Jacksonville στη Φλόριντα (ό.π.: 2.32, 3.42 – 3.49).

7.4.4.3 Συμμετοχή κοινού μέσω εκπροσώπων

Στις ΗΠΑ η συμμετοχή του κοινού σε επιτροπές μέσω εκπροσώπων δεν οργανώνεται μόνο με βάση τη συμβατική διαδικασία (εκλογή αντιπροσώπων). Οι φορείς σχεδιασμού για να προσεγγίσουν μία περιοχή μπορεί να χρησιμοποιήσουν τα λεγόμενα **πρόσωπα-κλειδιά**, όπως κάνουν και οι κοινωνιολόγοι (βλ Κεφάλαιο 6). Τέτοια είναι ένας αντιπρόσωπος μιας κοινότητας, ένας εκλεγμένος τοπικός παράγοντας, ο πρόεδρος μιας οργάνωσης ή τοπικός δημοσιογράφος ή ένας τοπικός ηγέτης μιας κοινωνικής ομάδας. Σκοπός είναι η ενημέρωση για τις απόψεις τους ως προς το φορέα και τη διαδικασία σχεδιασμού. Τα πρόσωπα αυτά πολλές φορές έχουν τις γνώσεις, τη διορατικότητα και τη σοφία να βοηθήσουν το φορέα, καθώς

προτείνουν σημαντικά πρόσωπα που θα έπρεπε να συμμετέχουν στις διαδικασίες και παρέχουν στο φορέα και λεπτομέρειες για τις συναισθηματικές και πολιτικές προεκτάσεις των σχεδιασμών που είναι δύσκολο να συζητηθούν σε επίσημες συναντήσεις. Η επαφή πρόσωπο με πρόσωπο με τα πρόσωπα αυτά βοηθάει να αρθούν εμπόδια που θα μπορούσαν να εμποδίζουν την ανταλλαγή πληροφοριών και γνώμης, όπως συμβαίνει στις ποιοτικές κοινωνικές έρευνες (βλ. Κεφάλαιο 6). Για τον εντοπισμό των προσώπων αυτών οι ομοσπονδιακές υπηρεσίες μεταφορών προτείνουν την προσφυγή σε παλιά πρακτικά συζητήσεων για άλλα θέματα της περιοχής ή σε αποσπάσματα εφημερίδων, επικοινωνία με τοπικούς αξιωματούχους. Παράλληλα έχει παρατηρηθεί ότι οι τοπικοί ηγέτες μπορούν να εξασφαλίζουν μεγαλύτερη επιτυχία στις συλλογικές διαδικασίες συμμετοχής του κοινού (ό.π.: 1.58 – 1.70).

Η Μητροπολιτική Διεύθυνση Μεταφορών στο Λος Άντζελες (MTA) έχει ανοικτό διάλογο επικοινωνίας με θρησκευτικές οργανώσεις Αφροαμερικάνων, Λατίνων και Ασιατών, ώστε να εξασφαλίζεται συμμετοχή από υποεκπροσωπούμενες ομάδες. Στο στάδιο της Μελέτης Σκοπιμότητας (Major Investment Study) για έναν οδικό άξονα (Miami East-West Corridor) η Υπηρεσία Μεταφορών της Πολιτείας της Φλόριντα είχε κατά μέσο όρο 30 συναντήσεις το μήνα για μια περίοδο δύο ετών (πάνω από 1000 συναντήσεις), ώστε να συμπεριλάβει όλους τους ποικίλους πληθυσμούς σε μία περιοχή μελέτης 22 μιλίων. Πρόκειται για συναντήσεις πρόσωπο με πρόσωπο (συνεντεύξεις σημαντικών προσώπων – key person interviews) μέχρι μεγάλες συγκεντρώσεις (ό.π.: 1. 28).

Το Τμήμα Μεταφορών (DOT) στη Virginia για να πλησιάσει μειονότητες επεξεργάστηκε υλικό μέσω της Εθνικής Ένωσης για την Ενίσχυση των Έγχρωμων (National Association for the Advancement of Colored People – NAACP). Το αντίστοιχο Τμήμα στην Αλάσκα χρησιμοποιεί τοπικούς ηγέτες, ώστε να παρουσιάζει σχεδιασμούς σε ολόκληρες κοινότητες. Ο Μητροπολιτικός Φορέας στο Portland, Oregon και στο Twin Cities, Minnesota δουλεύουν μέσω τοπικών συλλόγων γειτονιάς. Οι διαδικασίες αυτές χρησιμοποιούνται, γιατί οι άνθρωποι των κατηγοριών αυτών λόγω πολλαπλής απασχόλησης συνήθως δεν έχουν χρόνο για διαδικασίες συμμετοχής και βασίζονται στους ηγέτες τους για να τους εκπροσωπούν στις διαδικασίες (ό.π.: 1.23). Στις κατηγορίες αυτές του πληθυσμού διαδικασίες, όπως οι δημόσιες συναντήσεις, δεν μπορούν να δώσουν αποτέλεσμα (Booth & Richardson 2001: 146).

Η οργάνωση PODER (People Organized in Defense of Earth & her Resources) είναι οργάνωση περιβαλλοντικής δικαιοσύνης για τους Λατίνους, η οποία στο πλαίσιο ενός κρατικού προγράμματος (Community Empowerment Programm) χρηματοδοτήθηκε, ώστε να εμπλέξει το κοινό στο σχεδιασμό της περιοχής του. Οργάνωσε ένα συνέδριο (workshop) στο οποίο διανεμήθηκαν φυλλάδια και προβλήθηκε βίντεο για τη σημασία του σχεδιασμού των μεταφορών στην ποιότητα ζωής των κατοίκων. Πάρθηκαν σχόλια από τους συμμετέχοντες και από αυτούς οι πιο δραστήριοι συμμετείχαν σε μία ομάδα με σκοπό τη διερεύνηση των απόψεων του υπόλοιπου κοινού. Έγιναν ποιοτικές συνεντεύξεις από πόρτα σε πόρτα για την κατάσταση του οδοστρώματος, των πεζοδρομίων, των ποδηλατοδρόμων και της λεωφορειακής εξυπηρέτησης σε μία ιδιαίτερα υποβαθμισμένη κοινότητα με μεγάλο ποσοστό φτώχειας στο Austin (Montopolis). Οι προτάσεις του κοινού συνοψίστηκαν και

παρουσιάστηκαν στον Οργανισμό, ο οποίος σε συνεργασία με το Δήμο ανέλαβε τη χρηματοδότηση αρκετών από αυτές (Alvarez 1997).

Παρόμοια τεχνική με γεωγραφική και όχι φυλετική αναφορά είναι ο ορισμός **τοπικών συντονιστών** από τα Τμήματα Μεταφορών. Οι συντονιστές αυτοί (1 έως 7 σε κάθε περιοχή) ερευνούν τα τοπικά ζητήματα μέσω της επαφής τους με το κοινό και αποκτούν οικειότητα, εμπιστοσύνη και εγγύτητα με τους κατοίκους, αφού καταλήγουν να γνωρίζονται σε προσωπικό επίπεδο. Στη συνέχεια συντονίζουν τις διαδικασίες συμμετοχής του κοινού (Lorenz & Ingram 1999: 4).

7.4.4.4 Επιχορηγούμενη συμμετοχή του κοινού

Ο Μητροπολιτικός Οργανισμός (MPO) στο St. Louis πληρώνει άνεργους να συμμετέχουν στις ομάδες σχεδιασμού. Ο αντίστοιχος φορέας στο Albany δίνει υποτροφίες σε άτομα χαμηλού εισοδήματος για να συμμετέχουν στις συνεδριάσεις. Η Υπηρεσία Μεταφορών της Αλάσκα (Alaska DOT) προσφέρει δωρεάν αεροπορικά εισιτήρια για να παρακολουθούν ιθαγενείς τις συζητήσεις. Μερικές φορές Υπηρεσίες προσφέρουν φροντίδα στο σπίτι και μεταφορά για να βοηθήσουν ανθρώπους χαμηλού εισοδήματος να συμμετέχουν (FHWA 1996: 1.29).

7.4.4.5 Μαζικές διαδικασίες συμμετοχής του κοινού

Συνεντεύξεις στις Υπηρεσίες Μεταφορών των πολιτειών των ΗΠΑ κατέδειξαν ότι οι πιο συχνά χρησιμοποιούμενες τεχνικές είναι οι **δημόσιες συγκεντρώσεις** ακολουθούμενες από **δημόσιες ακροάσεις** και **χρήση των ΜΜΕ**, πρακτικά και καταχωρίσεις στον τύπο. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται λιγότερο συχνά είναι η **αποστολή επιστολών**, **το διαδίκτυο**, **οι έρευνες αγοράς**, **το βίντεο**, η επαφή της υπηρεσίας με το κοινό (speakers bureaus), τα **τηλεφωνήματα** και οι **συμβουλευτικές ομάδες** (advisory groups) (Lorenz & Ingram 1999: 4).

Για την επέκταση μιας γραμμής μετρό στη Βοστώνη έγιναν πάνω από 100 δημόσιες συναντήσεις (FHWA 1996: 2.1). Το παράδειγμα της επέκτασης του προαστιακού σιδηροδρόμου του San Francisco (CalTrain) στο κέντρο της πόλης δείχνει τη μεγάλη επιρροή, που μπορεί να έχουν διαδικασίες δημοσίων συναντήσεων στον προσδιορισμό και την αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων, όταν ο φορέας σχεδιασμού επιζητεί τη γνώμη του κοινού έγκαιρα. Ο φορέας επιδίωξε τη σταθερή ενημέρωση του κοινού σε όλη τη διαδικασία με την έκδοση φυλλαδίων και τεχνικών εκθέσεων, που εξηγούσαν τις εναλλακτικές λύσεις και αναδείκνυαν τη σημασία της συμβολής του κοινού στην αναθεώρησή τους (Nash 1997). Και στην περίπτωση της υλοποίησης ενός έργου ελαφρού μετρό στο San Diego οργανώθηκαν διαδικασίες συμμετοχής του κοινού από τη φάση της σύλληψης του έργου (public scoping meetings). Το κοινό κλήθηκε να επιλέξει μεταξύ δύο εναλλακτικών διελεύσεων του ελαφρού μετρό και της εναλλακτικής λύσης δρομολόγησης γραμμής express λεωφορείου (Bates & Wahl 1997: 199).

Η πιο μαζική συμμετοχή του κοινού επιτυγχάνεται με τη χρήση τηλεπικοινωνιών, ιδιαίτερα της τηλεόρασης, η οποία οδηγεί πολλές ομάδες, όπως οι ανάπηροι, που δε θα συμμετείχαν διαφορετικά, να εκφράζουν την άποψή τους. Στην επαρχία Savannah-Chatham, στη Γεωργία των ΗΠΑ, ένας τοπικός σταθμός παρουσίασε μία εκπομπή για

το Μακροπρόθεσμο Σχέδιο της περιοχής (Vision 2020), που έδινε στους τηλεθεατές τη δυνατότητα να συμμετέχουν και να καταθέτουν τη γνώμη τους, μέσω τηλεφώνου (telethon ή interactive television). Τα αποτελέσματα της συμμετοχής του κοινού κατηγοριοποιήθηκαν και παρουσιάστηκαν (FHWA 1996: 1.79 - 1.80). Πιο έμμεση διαδικασία εφαρμόστηκε από την Περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών του Central Puget Sound (Central Puget Sound RTA). Σε συνεργασία με ένα τοπικό ιδιωτικό σταθμό παρουσίασε μία δίωρη εκπομπή για το προτεινόμενο δίκτυο προαστιακών μέσων. Στην εκπομπή συμμετείχε ακροατήριο 100 ατόμων που είχε την ευκαιρία να συμμετέχει, μέσω ψήφου στη διαμόρφωση των εναλλακτικών λύσεων. Οι λύσεις αυτές βαθμολογήθηκαν από το 1 έως το 10. Στο πρόγραμμα παρουσιάστηκαν αντίστοιχες λύσεις από άλλες πόλεις και υπήρχε ένα πάνελ ειδικών που εξασφάλιζε την ισορροπία της συζήτησης (ό.π.: 4.55).

Στην πολιτεία της Αλάσκα, όπου οι κακές καιρικές συνθήκες και οι μεγάλες αποστάσεις καθιστούν αδύνατες της δημόσιες συναντήσεις, χρησιμοποιείται η τηλεδιάσκεψη. Σε καθορισμένες ώρες είναι δυνατή η συμμετοχή του κοινού και η υποβολή σχολίων. Υπάρχουν 28 κέντρα δημόσια και 26 ιδιωτικοί χώροι που έχουν προσφερθεί εθελοντικά από τους κατοίκους για να δημιουργήσουν ένα δίκτυο συμμετοχής (Legislative Telecommunication Network - LTM) (ό.π.: 4-70).

Η διαδικασία μαζικής συμμετοχής του κοινού που οργάνωσε η Υπηρεσία Μεταφορών στην ίδια πολιτεία (Alaska DOT) είχε αρκετά στοιχεία πρωτοτυπίας. Για να εξασφαλίσει πολλές συμμετοχές οργάνωσε ένα πρόγραμμα το οποίο προέκυψε από τις απόψεις του κόσμου για το πώς θα ήθελαν να συμμετέχουν. Η ιδέα δηλαδή για τον τρόπο συμμετοχής του κοινού προέκυψε με συμμετοχή του κοινού, ώστε οι τρόποι συμμετοχής να προσαρμοστούν στις τοπικές συνθήκες. Με τον τρόπο αυτό εντάχθηκαν και οι αυτόχθονες της περιοχής που ζουν σε απομονωμένα χωριά τους οποίους η Υπηρεσία είχε δυσκολίες να τους προσεγγίσει. Συγγράφηκε ένας νέος Οδηγός Συμμετοχής Κοινού (Public Involvement Procedure – PIP), στον οποίο συμπεριλαμβάνονταν πολλές ιδέες που προήλθαν από το κοινό: Τηλεφωνική γραμμή χωρίς χρέωση για σχόλια, ανακοινώσεις σε αγροτικές κοινότητες με φυλλάδια, ιστοσελίδα με ενημερωμένη πληροφορία, αποστολή ενημερωτικών σημειωμάτων, ανοιχτές τηλεοπτικές και ραδιοφωνικές εκπομπές και δύο Συμβουλευτικές Επιτροπές του Κοινού (public committees). Η πρώτη (Policy Advisory Committee) είχε 24 μέλη και η δεύτερη (Public Review Group) πάνω από 500. Ο PIP βελτίωσε την εικόνα του Τμήματος Μεταφορών και την υποστήριξη του κοινού στα έργα μεταφορών γενικά. Με βάση τον PIP το κοινό συμμετείχε στο σχέδιο πολιτικής μεταφορών της πολιτείας (Statewide Transportation Plan) και στο Σχέδιο Αναβάθμισης Μεταφορών (STIP – State Transportation Improvement Program), που προσδιορίζει τα έργα προς χρηματοδότηση (Dilley & Gallagher 1999). Ανάλογες συμμετοχικές διαδικασίες εφαρμόστηκαν και για την κατάρτιση του σχεδίου συμμετοχής του κοινού στην περιοχή του Albany στην Νέα Υόρκη. Έγινε έρευνα στην οποία οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να εκφράσουν ελεύθερα ιδέες (τεχνική brainstorming)⁶³.

⁶³ Η τεχνική του brainstorming χρησιμοποιείται ευρέως στις ΗΠΑ σε διαδικασίες είτε μαζικές είτε μικρότερων ομάδων. Δηλαδή οι συμμετέχοντες καλούνται σε συνθήκες πλήρους ελευθερίας να προτείνουν ιδέες. Η διαδικασία είναι τυποποιημένη και περιλαμβάνει: 1. Τη γένεση όσο το δυνατόν περισσότερων εναλλακτικών λύσεων, 2. την καταγραφή όλων των ιδεών, χωρίς σχόλια και αξιολόγηση 3. ομαδοποίηση και αξιολόγηση για να επιτευχθεί συμφωνία και τέλος (4.) ιεράρχηση λύσεων. Η δημιουργικότητα ενισχύεται, καθώς ακόμη και οι μη δημιουργικές σκέψεις βοηθούν τους

Η χρήση του διαδικτύου ως μέσου συμμετοχής του κοινού είναι ακόμη σχετικά περιορισμένη στις ΗΠΑ. Η χρήση on-line υπηρεσιών περιορίζεται από την απουσία ευχέρειας στη χρήση του διαδικτύου. Αν και η χρήση Η/Υ επεκτείνεται, οι υπολογιστές και οι υπηρεσίες on-line συνεχίζουν να αγγίζουν μόνο ένα κομμάτι του πληθυσμού, οπότε αυτοί που ανταποκρίνονται στις υπηρεσίες αυτές σίγουρα δεν είναι αντιπροσωπευτικό δείγμα. Συνήθως μειονότητες, ηλικιωμένοι, ανάπηροι και άλλοι παραδοσιακά υποεξυπηρετούμενοι από τη συγκοινωνία δεν έχουν πρόσβαση στις υπηρεσίες του διαδικτύου. Οι υπηρεσίες που προσφέρονται επιτρέπουν στους χρήστες Η/Υ να στέλνουν πληροφορίες, γνώμες, απόψεις χωρίς να χρειάζεται να μετακινηθούν από το σπίτι τους και να παρακολουθούν συγκεντρώσεις. Για παράδειγμα οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να δουν βίντεο, μια εικόνα ή προσομοίωση, να συλλέξουν πληροφορίες, να εκφράσουν μια ανησυχία, ένα σχόλιο ή μια αίτηση προς το φορέα. Το διαδίκτυο δίνει τη δυνατότητα και για ζωντανές ηλεκτρονικές συζητήσεις (Conversation Rooms) (ό.π.: 3.3 - 3.9).

Πολύ ενδιαφέρουσα οπτική τεχνική (visual survey) ακολούθησε μία περιβαλλοντική οργάνωση, η AERO (Alternative Energy Resources Organization), όταν χρηματοδοτήθηκε στο πλαίσιο ενός προγράμματος (CEP) για να προσελκύσει τη συμμετοχή του κοινού. Σε συνεργασία με το Δήμο Helena στη Μοντάνα ζήτησε από πάνω από 500 ιδιώτες και 30 κοινωνικές οργανώσεις να βαθμολογήσουν 200 φωτογραφίες από διάφορες πολεοδομικές περιπτώσεις (π.χ. από κέντρα πόλεων, προάστια) από το -10 έως το +10 ανάλογα με το πόσο τις έβρισκαν επιθυμητές για να ζήσουν. Παράλληλα γινόταν συζήτηση, η οποία καταγραφόταν. Η έρευνα ονομάστηκε Picture Helena!. Με τον τρόπο αυτό συμμετείχαν σε πολεοδομικές αποφάσεις ένας μεγάλος αριθμός πολιτών, οι οποίοι διαφορετικά δε θα παρακινούνταν να συμμετέχουν (βλ. και παρακάτω για παιχνίδια που χρησιμοποιούνται) (Reichert 1997). Παρόμοια μέθοδο ακολούθησε ο Οργανισμός του Λος Άντζελες στην Καλιφόρνια, ο οποίος χρησιμοποίησε ψηφιακές εικόνες σε συνεργασία με το πανεπιστήμιο της Καλιφόρνια για να αξιολογήσει το κοινό εναλλακτικές επιλογές για τον καινούριο σταθμό Wilshire/ Vermont (ό.π.: 4.65).

Πρωτότυπη διαδικασία συμμετοχής του κοινού είναι και τα **Στέκια Πληροφόρησης (Open Houses)**. Για μερικές ώρες (γίνεται προσπάθεια να μην είναι εργάσιμες) σε ένα χώρο βρίσκονται υπάλληλοι του φορέα, οι οποίοι δέχονται επισκέψεις του κοινού, μοιράζουν φυλλάδια και άλλο υλικό, δίνουν πληροφορίες, ζητούν τη γνώμη καθ' ενός ξεχωριστά, η οποία καταγράφεται επί τόπου ή μπορεί να αποσταλεί αργότερα. Η προσέγγιση αυτή θεωρείται πιο φιλική προς το κοινό, αφού είναι λιγότερο κουραστική και έχει την ευκαιρία για απεριόριστη επικοινωνία με το φορέα σχεδιασμού. Δημιουργείται ένα ανεπίσημο και φιλικό περιβάλλον. Στο Κολοράντο η Υπηρεσία Μεταφορών (DOT) άνοιξε ένα κέντρο πληροφόρησης για μια αμφισβητούμενη διάνοιξη αυτοκινητοδρόμου. Πληροφορίες από το κοινό οδήγησαν σε σημαντικές αλλαγές κατά τη διάρκεια των τριών χρόνων του σχεδιασμού (FHWA 1996: 3.17). Στο Όρεγκον επιλέχθηκαν για τέτοια λειτουργία τοπικές βιβλιοθήκες, καφετέριες και θέατρα με σκοπό την κινητοποίηση του κόσμου (ό.π.: 2.8, 2.9, 2.13). Η επιλογή δημοφιλών χώρων στην περιοχή δίνει ένα αβαντάζ στις διαδικασίες

άλλους συμμετέχοντες να δουν διαφορετικές οπτικές γωνίες και πιθανώς να αλλάξουν τη δική τους οπτική στο πρόβλημα (FHWA 1996: 2.27 - 2.30).

ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού. Τα κέντρα πληροφόρησης που βρίσκονται μέσα σε γειτονιές έχουν διάφορες ονομασίες στην αμερικανική βιβλιογραφία (drop-in center, field office, site office, clearinghouse). Εκτός από την επικοινωνία με το κοινό τα στέκια πληροφόρησης χρησιμοποιούνται ως έδρα για τις συναντήσεις των επιτροπών που συστήνονται. Για παράδειγμα ο Οργανισμός του Boise (Boise, Idaho MPO) ζητεί από τα μέλη των Συμβουλευτικών Επιτροπών (CAC) να οργανώνουν και να διευθύνουν συναντήσεις σε γειτονιές (ό.π.: 4.44)..

Λιγότερο διαδραστικές, αλλά πιο μαζικές, είναι οι **εκθέσεις (fairs)**. Είναι πιο ελκυστικές για τους περισσότερους ανθρώπους, καθώς ενεργοποιούν το οπτικό ενδιαφέρον και τη συγκίνηση με χάρτες, φωτογραφίες, μοντέλα, προβολές, αμαξώματα σε κανονικό μέγεθος και δώρα. Στις εκθέσεις αυτές δίνεται βάρος και στη δυνατότητα να εκμαιευτούν σχόλια και οπτικές των συμμετεχόντων. Στη Βοστώνη γίνεται μία τέτοια έκθεση μία φορά το χρόνο, το World-Class Commuting Day. Στο Idaho έγιναν 12 τέτοιες εκθέσεις σε αστικές και αγροτικές περιοχές για να παρουσιάσουν βελτιώσεις του κυκλοφοριακού συστήματος της πολιτείας. Στο Phoenix, στην Αριζόνα τέτοιες εκθέσεις χρησιμοποιήθηκαν για να συλλέξουν από τους εργαζόμενους ιδέες για εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης στη δουλειά τους (ό.π.: 4.3 – 4.5).

Ο **οραματισμός (visioning)** χρησιμοποιείται για την αναζήτηση μακροπρόθεσμων λύσεων στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Αφού μοιραστούν πληροφορίες στο κοινό για τις ενδεχόμενες προοπτικές του σχεδιασμού, αυτό ερωτάται μέσω πλήθους διαφορετικών μεθόδων για την άποψή του. Στο Σιάτλ για παράδειγμα η μέθοδος του visioning χρησιμοποίησε παράλληλα συμπόσια, συμβούλια, καταχωρήσεις σε εφημερίδες, δημόσιες ακροάσεις, στέκια πληροφόρησης, έρευνες και δημόσιες συναντήσεις. Το πλήθος των συμμετεχόντων σε τέτοιες διαδικασίες μπορεί να είναι διαφορετικό. Οι συμμετέχοντες ήταν 100 (τοπικοί ηγέτες) στο Jacksonville και 10 000 στη Μινεσότα (κάτοικοι) (ό.π.: 2.38, 2.40, 2.41).

Προσπαθώντας να προσελκύσουν, αλλά και να εκπαιδεύσουν, το κοινό οι υπεύθυνοι συχνά χρησιμοποιούν **μορφές παιχνιδιού** σε μαζικές διαδικασίες συμμετοχής, όπως επιτραπέζια παιχνίδια, παιχνίδια για υπολογιστές, παιχνίδια με κάρτες, παιχνίδια προσομοίωσης στον υπολογιστή, σταυρόλεξα ή άλλα παιχνίδια με λέξεις, παιχνίδια τύχης, διαγωνισμούς σχεδίων, αφισών και ιδεών, παραστάσεις ρόλων⁶⁴. Τα μέσα αυτά είναι πολύ πιο δημοφιλή από επιστημονικές μεθόδους αξιολόγησης προτάσεων και αριθμητικές αναλύσεις. Για παράδειγμα στο Raleigh-Durham στη Βόρεια Καρολίνα η Υπηρεσία Συγκοινωνιών (Transit Authority) κάλεσε τους συμμετέχοντες να αποφασίσουν για τις πυκνότητες ανάπτυξης και τους κυκλοφοριακούς κόμβους στην περιοχή τους. Παίρνοντας αποφάσεις για το πού να δημιουργήσουν ανάπτυξη σε σχέση με τα μεταφορικά δίκτυα, οι συμμετέχοντες μπορούσαν να δουν τη σχέση χρήσεων γης και μεταφορών και τις επιπτώσεις των αποφάσεών τους. Στην κομητεία του Dane στην πολιτεία Wisconsin χρησιμοποιήθηκε ένα μοντέλο υπολογιστή. Οι συμμετέχοντες τοποθετούσαν με χρώματα τις μελλοντικές χρήσεις γης και το μοντέλο

⁶⁴ Με τις παραστάσεις ρόλων γίνεται προσπάθεια να καταλάβουν οι συμμετέχοντες τις διαφορετικές οπτικές γωνίες που υπάρχουν για ένα θέμα διασκεδάζοντας. Για παράδειγμα καλούνται να παραστήσουν το ρόλο εκείνου που υποστηρίζει τη διάθεση περισσότερων χρημάτων για αυτοκινητοδρόμους, το ρόλο του περιβαλλοντολόγου ή το ρόλο του ποδηλατιστή που διεκδικεί περισσότερους ποδηλατοδρόμους.

υπολόγιζε τις συνέπειες. Σε μερικά δευτερόλεπτα γίνονταν ορατές οι συνέπειες των χρήσεων γης στις μεταφορές, στα σχολεία και στις άλλες κοινωνικές εξυπηρετήσεις. Η Υπηρεσία Συγκοινωνιών της Κομητείας του Αγίου Φραγκίσκου (San Francisco County Transit Authority) κατά τη διάρκεια διαβουλεύσεων για την επέκταση του τροχιοδρόμου ανέπτυξε ένα παιχνίδι, στο οποίο οι κοινωνικές ομάδες- στόχοι εξέφραζαν τις προτιμήσεις τους τοποθετώντας χρωματιστή ταινία στο χάρτη της πόλης. Το μήκος της ταινίας εξαρτιόταν από τα ποσά που ήταν διαθέσιμα για τα έργα. Με τον τρόπο αυτό κατάλαβαν αμέσως την ουσιαστική διαφορά σε κόστος μεταξύ υπόγειων και επιφανειακών λύσεων. Παράλληλα διεύρυναν τη σκέψη τους από το τοπικό στο αστικό επίπεδο και βοηθήθηκαν να καταλάβουν την πολυπλοκότητα της διαδικασίας αποφάσεων για ζητήματα μεταφορών. Οι συμμετέχοντες, παρ' όλο που αντιπροσώπευαν διαφορετικές οπτικές γωνίες και διαφορετικές περιοχές της πόλης, συζήτησαν εναλλακτικές λύσεις, συμβιβάστηκαν και τελικά συμφώνησαν σε μία κοινώς αποδεκτή λύση που θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί με τα υπάρχοντα χρήματα. Στη Βοστώνη της Μασαχουσέτης οι υπεύθυνοι για τις μεταφορές (Massachusetts Bay Transportation Authority) έστειλαν σταυρόλεξο μέσω ταχυδρομείου σε χιλιάδες κατοίκους της περιοχής, οι οποίοι δε συμμετέχουν στις εκδηλώσεις του φορέα, για να τους εξηγήσουν τους κυκλοφοριακούς και πολεοδομικούς σχεδιασμούς. Τέλος οργάνωσαν ένα παιχνίδι για παιδιά, με το οποίο ζωγράφισαν την κεραμική επένδυση ενός σταθμού της γειτονιάς (ό.π.: 4.9 – 4.12).

7.4.4.6 Απευθείας χρηματοδότηση του κοινού για σχεδιασμό και υλοποίηση έργων στην περιοχή του.

Τον Απρίλιο του 1992 ο Δήμαρχος του Λος Άντζελες Richard Riordan ξεκίνησε το πρόγραμμα LANI (Los Angeles Neighborhood Initiative). Σε δώδεκα γειτονιές της πόλης ένας τοπικός σύλλογος επιλέχτηκε να αναπτύξει ένα σύστημα στάσεων λεωφορείου στη γειτονιά. Στη συνέχεια βοηθήθηκε να συγκροτήσει μία κοινή άποψη για τη γειτονιά του. Τα μέλη του συλλόγου, που περιλαμβάνουν τοπικούς κατοίκους, επαγγελματίες και κοινωνικές ομάδες φύτεψαν δένδρα, έβαψαν και τοποθέτησαν φώτα, ανασχεδίασαν τους δρόμους ώστε να είναι πιο φιλικοί στον πεζό και μετέτρεψαν εγκαταλελειμμένα οικόπεδα σε θέσεις στάθμευσης. Όταν αυτές οι οργανώσεις ωρίμασαν εξασφάλισαν επιπλέον χρηματοδότηση για να κάνουν μακροπρόθεσμες βελτιώσεις και έγιναν μόνιμοι οργανισμοί για την ανάπτυξη και κοινωνική αναβάθμιση. Παράλληλα το LANI παρενέβη για να ξεπεραστούν γραφειοκρατικά εμπόδια και καθυστερήσεις στους σχεδιασμούς (Project for Public Spaces 1999: 4).

Το πρόγραμμα Community Empowerment Program (CEP) χρηματοδότησε 5 τοπικές περιβαλλοντικές οργανώσεις (Metropolitan Energy Center -- Kansas City, People Organized in Defense of Earth and her Resources (PODER) -- Austin, Alternative Energy Resource Organization -- Helena, Neighborhood Transportation Network -- Minneapolis, Minnesota, Banana Kelly Community Improvement Association -- New York), ώστε να εμπλέξουν το κοινό στη διαδικασία αποφάσεων για θέματα μεταφορών (STPP 1997β).

Στο Κάνσας, στο πλαίσιο του Community Empowerment Program χρηματοδοτήθηκε η οργάνωση Metropolitan Energy Center. Η οργάνωση αυτή συνδύασε πλήθος τεχνικών από αυτές που προαναφέρθηκαν για τη συμμετοχή του κοινού. Ίδρυσε μία

συμβουλευτική επιτροπή (planning committee), η οποία αποτελείτο από αρχιτέκτονες, πολεοδόμους, συγκοινωνιολόγους, δημοτικούς εκπροσώπους, επιχειρήσεις, κατασκευαστές, το Μητροπολιτικό Φορέα Σχεδιασμού (ΜΡΟ) και εθελοντές (μέλη του AmeriCorps). Επιλέχθηκαν τρεις γειτονίες. Δύο χαμηλών εισοδημάτων και μία μεσαίων. Στις γειτονίες αυτές έγιναν κατ' αρχήν ενημερωτικές δραστηριότητες: Μέσω των εθελοντών και ηγετικών παραγόντων των γειτονιών διανεμήθηκαν φυλλάδια, στάλθηκαν γράμματα και δημοσιεύτηκαν σε εφημερίδες προσκλήσεις για συμμετοχή στις δημόσιες συναντήσεις. Παράλληλα οργανώθηκαν επεμβάσεις στις γειτονίες (οργάνωση καθαριότητας και ανακύκλωσης), ώστε να παρακινήσουν το ενδιαφέρον του κόσμου. Κάθε διαδικασία σχεδιασμού ξεκινούσε με οραματισμό (visioning), όπου οι κάτοικοι προσδιόριζαν τις αξίες, τους περιορισμούς και τις προσδοκίες για το μέλλον. Τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής χρησιμοποιήθηκαν ως οδηγός για το σχεδιασμό της γειτονιάς, δεν είχε ωστόσο μεγάλη συμμετοχή⁶⁵. Στη συνέχεια ειδικοί ανέλαβαν να βοηθήσουν τους κατοίκους, ώστε να σχεδιάσουν μόνοι τους τη γειτονιά τους. Στη δεύτερη αυτή φάση η συμμετοχή ήταν μεγαλύτερη (100 κάτοικοι). Οι κάτοικοι σχεδίαζαν το τοπικό τους περιβάλλον βάζοντας νοσοκομεία, διοικητικά κέντρα, αφετηρίες λεωφορείων κλπ. Σε κάθε πρόταση συζητούνταν οι κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές επιπτώσεις των αποφάσεών τους. Τα πιο εύκολα έργα που αποφασίστηκαν υλοποιήθηκαν αμέσως, ώστε να δοθεί στους κατοίκους αμέσως μία γεύση της αλλαγής (Jackson 1997).

Στο Minneapolis στο πλαίσιο του ίδιου προγράμματος (CEP) χρηματοδοτήθηκε η περιβαλλοντική οργάνωση Neighborhood Transportation Network (NTN) για να συντάξει σχέδια αναβάθμισης του τοπικού περιβάλλοντος. Η οργάνωση αυτή ιδρύθηκε όταν κάποιοι σύλλογοι αντιτέθηκαν στην επέκταση ενός αυτοκινητοδρόμου, που θα προκαλούσε την κατεδάφιση 700 διαμερισμάτων και τεσσάρων οικοδομικών τετραγώνων και την υποβάθμιση των γειτονικών γειτονιών. Η οργάνωση λοιπόν χρηματοδοτήθηκε και διοργάνωσε εκπαιδευτικές συζητήσεις (forums) γύρω από ζητήματα μεταφορών, τις επιπτώσεις τους, εναλλακτικές λύσεις και το πώς θα μπορούσε να εμπλέκεται το κοινό. Στις συζητήσεις αυτές προσκλήθηκαν να συμμετέχουν κυρίως σύλλογοι γειτονιάς. Στη συνέχεια οργάνωσε ομάδες μελέτης (focus groups), οι οποίες επεξεργάστηκαν σχέδια αναμόρφωσης των γειτονιών τους. Έδωσαν βάρος σε ορισμένους άξονες (Park and Portland Avenues) που υποβάθμιζαν την περιοχή (στη νότια περιοχή της πόλης). Οι ιδέες τους βρήκαν ανταπόκριση στις δημοτικές αρχές, οι οποίες συνεργάστηκαν με τους συλλόγους της περιοχής για να προωθήσουν τα σχέδιά τους (O'Neal & Olsen 1997).

Στο Νότιο Bronx, στην πόλη της Νέας Υόρκης χρηματοδοτήθηκε μία περιβαλλοντική οργάνωση (Banana Kelly Community Improvement Association) για να εκπαιδεύσει τους κατοίκους στις διαδικασίες κυκλοφοριακού σχεδιασμού και να ενθαρρύνει τη συμμετοχή τους. Παράλληλα πάρθηκε η άποψή τους για κρίσιμα θέματα της περιοχής και γνώρισαν τους υπεύθυνους των σχεδιασμών. Διοργανώθηκαν 5 συνέδρια (workshops). Οι κάτοικοι έδωσαν βάρος σε δύο παράγοντες: ασφάλεια πεζών και

⁶⁵ Στην πρώτη γειτονιά (μεσαίων εισοδημάτων – 600 νοικοκυριά) συμμετείχαν 50 άτομα, στη δεύτερη γειτονιά (χαμηλών εισοδημάτων – 700 νοικοκυριά) συμμετείχαν μόλις 7 άτομα (εκεί η διαδικασία δεν πραγματοποιήθηκε) και στην τρίτη γειτονιά η συμμετοχή ήταν εξίσου μικρή. Η αποτυχία της δεύτερης γειτονιάς αποδόθηκε στην αδυναμία να προσελκυστεί ένας αρχικός ικανοποιητικός πυρήνας ενδιαφερομένων που θα διέδιδαν τη δραστηριότητα στους υπολοίπους (Jackson 1997).

πρόσβαση σε συγκοινωνίες. Μάλιστα σε διασταυρώσεις, που αξιολογήθηκαν από τους κατοίκους ως επικίνδυνες, διοργανώθηκαν επισκέψεις επί τόπου (field trip), ώστε να δοθούν εναλλακτικές λύσεις. Παράλληλα οι κάτοικοι εντόπισαν σημεία που έλκυαν σημαντικές μετακινήσεις, αλλά δεν ήταν κοντά σε μέσα συλλογικής μεταφοράς (Lee & Cox 1997).

7.5. Συμπεράσματα

Με τη σύγκριση των 4 χωρών προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Σε όλες μέχρι πρόσφατα ο σχεδιασμός δεν ήταν διατομεακός, αλλά αποσπασματικός. Μόνο τα τελευταία χρόνια στην Ολλανδία και στη Μεγάλη Βρετανία γίνεται προσπάθεια για να υπάρξει ενοποίηση των σχεδίων που εξαρτώνται μεταξύ τους (π.χ. πολεοδομικά και κυκλοφοριακά σχέδια με σχέδια ανάπτυξης).
- Όλες οι χώρες κάνουν προσπάθεια βελτίωσης του περιβάλλοντος των πόλεων. Η κάθε χώρα πραγματοποιεί το στόχο αυτό με το δικό της τρόπο. Στην Ολλανδία έμφαση δίδεται στον κρατικό χωροταξικό σχεδιασμό και στις Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, στη Σουηδία στην καταγραφή περιβαλλοντικών παραμέτρων από τους δήμους και στη διαρκή προσπάθεια βελτίωσής τους, στη Μεγάλη Βρετανία στα τοπικά κυκλοφοριακά σχέδια και σχέδια ανάπτυξης και στις ΗΠΑ στις Περιβαλλοντικές Μελέτες και στη χρήση περιβαλλοντικών κριτηρίων για τη χρηματοδότηση των έργων.
- Η Ολλανδία δίνει μεγάλη προτεραιότητα στην ιεραρχία του σχεδιασμού, ώστε να επιτυγχάνεται συντονισμός των σχεδίων σε εθνική κλίμακα με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη, όπως συμβαίνει και με το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο. Αυτό μειώνει ωστόσο τις δυνατότητες συμμετοχής του κοινού, διότι δε δίδεται η έμφαση στο τοπικό περιβάλλον, για τη διαμόρφωση του οποίου είναι ευκολότερο να συμμετέχει το κοινό.
- Η Ολλανδία και η Σουηδία έχουν δημιουργήσει ένα τέτοιο διοικητικό σύστημα, που κάνει το κοινό να αισθάνεται ότι εκπροσωπείται στις αποφάσεις. Μέσω της αναλογικής εκπροσώπησης στα δημοτικά συμβούλια, της πολυμελούς σύνθεσης τους, του σημαντικού ρόλου τοπικών συλλόγων και ΜΚΟ, του αυξημένου ρόλου της τοπικής αυτοδιοίκησης στις πολεοδομικές και κυκλοφοριακές αποφάσεις και της απόλυτης προτεραιότητας των περιβαλλοντικών κριτηρίων για τις κυβερνητικές αποφάσεις, το κοινό αισθάνεται ότι η διαδικασία του σχεδιασμού εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον. Οι άμεσες δυνατότητες συμμετοχής, όπου προβλέπονται από το θεσμικό πλαίσιο (π.χ. στις ΜΠΕ), στη Σουηδία δεν αξιοποιούνται από το κοινό.
- Η Σουηδία επιτυγχάνει συντονισμό στο σχεδιασμό παρ' όλο που δεν έχει την ιεραρχική δομή της Ολλανδίας, αλλά το σύστημά της είναι πλήρως αποκεντρωμένο με τον πρώτο λόγο στην τοπική αυτοδιοίκηση. Για το συντονισμό των σχεδίων χρησιμοποιείται:
 1. η καταγραφή περιβαλλοντικών παραμέτρων από τους δήμους, οι οποίες πρέπει συνεχώς να βελτιώνονται,
 2. ο έλεγχος των τοπικών μελετών από τις δευτεροβάθμιες τοπικές αυτοδιοικήσεις, οι οποίες είναι υπεύθυνες για το συντονισμό των σχεδίων.
- Κατά την εκπόνηση των ΜΠΕ στη Σουηδία, την Ολλανδία και τις ΗΠΑ το κοινό έχει τη δυνατότητα να συμμετέχει, όταν καθορίζεται που θα εστιάσει η ΜΠΕ και

ποιες εναλλακτικές λύσεις θα εξετάσει (scoring). Στις ΗΠΑ το κοινό έχει τη δυνατότητα να συμμετέχει από τη φάση της σύλληψης ενός έργου, τότε που γίνεται μία προκαταρκτική έκθεση των επιπτώσεων που αναμένεται να προξενήσει το έργο και εξετάζεται η σκοπιμότητα κατασκευής του.

- Ο χρόνος δημοσίευσης των στρατηγικών σχεδίων είναι συνήθως 2 μήνες, ενώ των λεπτομερέστερων πολεοδομικών σχεδίων 1 μήνας.
- Οι ΗΠΑ και η Μεγάλη Βρετανία είναι πρωτοπόρες στην εφαρμογή νέων επικοινωνιακών μεθόδων προσέγγισης με το κοινό. Δεν έχουν ωστόσο θεσμοθετήσει τέτοιες μορφές συμμετοχής, οπότε η έκταση της εφαρμογής τους και η αποτελεσματικότητά τους εξαρτάται από την πρωτοβουλία των φορέων σχεδιασμού.
- Στη Μεγάλη Βρετανία η πολιτική των τοπικών αυτοδιοικήσεων χαράσσεται κεντρικά, οπότε οι νέες πρωτοβουλίες για συμμετοχή του κοινού δεν βρίσκουν πάντα την ανταπόκριση των τοπικών διοικήσεων. Η ανταπόκριση του κοινού είναι μικρή στη χώρα αυτή που έχει παράδοση κεντρικού σχεδιασμού και αποφάσεων.
- Στις ΗΠΑ οι πολίτες (μέση τάξη – ιδιοκτήτες) διεκδικούν λόγο στις αποφάσεις και αυτό οδηγεί στις αρχές σχεδιασμού να εφαρμόζουν συχνά μεθόδους επικοινωνίας και συμμετοχής του κοινού.
- Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στις ΗΠΑ είναι αποκεντρωμένος και αυτό οδηγεί συχνά σε ανταγωνιστικά σχέδια μεταξύ τοπικών αυτοδιοικήσεων, καθώς δεν υπάρχει τρόπος συντονισμού τους.
- Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός στις ΗΠΑ είναι αντίθετα ιεραρχικός. Στις πόλεις οι αποφάσεις παίρνονται σε μητροπολιτικό επίπεδο. Οι μητροπολιτικοί φορείς σχεδιασμού εφαρμόζουν εκστρατείες ενημέρωσης, κινητοποίησης και συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις για να διαμορφώνουν τη στρατηγική ανάπτυξης των συγκοινωνιακών έργων. Η κατάρτιση των κυκλοφοριακών σχεδίων μιας πόλης μπορεί να διαρκέσει για το λόγο αυτό πολλά χρόνια. Ανάλογες μεθόδους εφαρμόζουν μεγάλες πόλεις στην Ευρώπη πριν πάρουν πολεοδομικές και κυκλοφοριακές αποφάσεις μητροπολιτικού επιπέδου.
- Η εφαρμογή πρωτότυπων επικοινωνιακών, διαβουλευτικών μεθόδων προσέγγισης του κοινού στη Μεγάλη Βρετανία και στις ΗΠΑ έχει φανερώσει και τα πρώτα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Αυτά περιλαμβάνουν:
 - ο Έλλειψη ανταπόκρισης από τις τοπικές διοικήσεις για ενίσχυση της συμμετοχής.
 - ο Έλλειψη θεσμικού πλαισίου που αποδυναμώνει τις πρωτοβουλίες που παίρνονται.
 - ο Κυριαρχία ισχυρών κοινωνικών ομάδων στις διαδικασίες συμμετοχής.

Κεφάλαιο 8

Προς μία νέα διαβουλευτική προσέγγιση σχεδιασμού και υλοποίησης έργων αστικών μεταφορών στην Ελλάδα

Εισαγωγή

Με βάση την ανάλυση των προηγούμενων κεφαλαίων προτείνεται στο κεφάλαιο αυτό μία νέα προσέγγιση σχεδιασμού και υλοποίησης έργων αστικών μεταφορών στην Ελλάδα.

8.1. Υστερήσεις της ελληνικής νομοθεσίας

Όπως διαπιστώθηκε κατά τη μελέτη περίπτωσης του σχεδιασμού του τραμ στο Π, Φάληρο η ελληνική νομοθεσία για συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό δεν είναι επαρκής με αποτέλεσμα να μην επιτυγχάνονται οι στόχοι που τίθενται διεθνώς (Πίνακας 8.1).

Πίνακας 8.1. Η απόκλιση του σχεδιασμού του χώρου στην Ελλάδα από το διεθνή στόχο για συμμετοχικό σχεδιασμό.

Διεθνείς στόχοι του συμμετοχικού σχεδιασμού (§ 3.2)	Η περίπτωση του Π. Φαλήρου (§ 6.3 – 6.4)
Ενημέρωση για τις αποφάσεις και τις ευρύτερες στρατηγικές που βρίσκονται πίσω από αυτές	Άγνοια για το έργο και την κοινωνική του σημασία
Δυνατότητα κοινωνικού ελέγχου των αποφάσεων	Άγνοια για τα κίνητρα των αποφάσεων
Ενίσχυση κοινωνικής συνείδησης και πολιτική ενεργοποίηση των πολιτών	Παραίτηση από συλλογικές δραστηριότητες από σημαντική μερίδα του κόσμου
Συλλογικές αποφάσεις που τις περιφρουρούν όλοι, διότι τις αισθάνονται “δικές” τους	Αποξένωση από τις αποφάσεις
Περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση	Άγνοια για την περιβαλλοντική διάσταση του έργου. Αποτυχία αλλαγής νοοτροπίας/ συνηθειών που υποβαθμίζουν το περιβάλλον
Ενίσχυση του ρόλου της γειτονιάς	Καχυποψία από αρκετούς κατοίκους για τα κίνητρά όσων συντοπιτών τους προσπάθησαν να τους κινητοποιήσουν.
Η βελτίωση της ποιότητας των αποφάσεων	Οι αποφάσεις δεν επηρεάστηκαν από τη συμμετοχή του κοινού.
Η νομιμοποίηση των αποφάσεων.	Καχυποψία από αρκετούς κατοίκους για τα κίνητρα των αποφάσεων.
Οι αποφάσεις παίρνονται συναινετικά και δρομολογούνται γρηγορότερα	Οι αποφάσεις πάρθηκαν από μία ομάδα τεχνοκρατών κατ’ εντολή της κυβέρνησης. Το μέρος της τοπικής κοινωνίας που δε συμφωνούσε δεν επηρέασε τις αποφάσεις. Ήρθε σε ρήξη με το φορέα σχεδιασμού. Κατέφυγε στα δικαστήρια και διοργάνωσε εκδηλώσεις διαμαρτυρίας καθυστερώντας σημαντικά την υλοποίηση του έργου
Ενίσχυση της δημοκρατίας	Στη συνείδηση αρκετών δημοτών η ενασχόληση με τα κοινά είναι απαξιωμένη και οι πολίτες είναι αποξενωμένοι από τους πολιτικούς θεσμούς.

Στόχος ενός νέου θεσμικού πλαισίου συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό του χώρου θα πρέπει να είναι η επίτευξη των στόχων που περιγράφονται στην πρώτη στήλη του πίνακα 8.1. Στις παρακάτω παραγράφους αναλύονται με μεγαλύτερη λεπτομέρεια οι αδυναμίες της ελληνικής νομοθεσίας που απομακρύνουν την πράξη του σχεδιασμού από τους θεωρητικούς στόχους

8.1.1 Απόκλιση της διαδικασίας σχεδιασμού από τους στόχους της Σύμβασης του Άρχους

Η Σύμβαση του Άρχους που συντάχθηκε με πρωτοβουλία του ΟΗΕ περιγράφει το δικαίωμα της ενημέρωσης και της συμμετοχής σε αποφάσεις που αφορούν το περιβάλλον. Η ελληνική νομοθεσία θα έπρεπε να είναι συμβατή με το κείμενο αυτό. Σήμερα σχεδόν κανένα σημείο της Σύμβασης δεν τηρείται στην πράξη.

Πίνακας 8.2. Η απόκλιση της διαδικασίας σχεδιασμού από τους στόχους της Σύμβασης του Άαρχους.

Υποχρεώσεις συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό απορρέουσες από τη Σύμβαση του Άαρχους (§ 5.3.1)	Διοικητική πρακτική (§ 5.11), (§ 6.3.5), (§6.4.1)
Πρόσκληση για συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων (Άρθρο 1).	1. Δεν υπάρχουν τακτικές διαδικασίες ενημέρωσης, ενεργοποίησης και συμμετοχής του κοινού σε περιβαλλοντικές αποφάσεις με χρήση σύγχρονων μεθόδων (τηλεόραση, διαδίκτυο, ραδιόφωνο).
Παροχή βοήθειας στο κοινό για συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων (Άρθρο 1 και 2)	2. Δεν ενημερώνονται οι κάτοικοι για τη διαδικασία σχεδιασμού. Ελάχιστοι γνωρίζουν το θεσμικό πλαίσιο. 3. Δεν υπάρχει ενθάρρυνση - πρόσκληση ούτε τεχνική βοήθεια για συμμετοχή του κοινού από τη διοίκηση. Συχνά τα σχόλια του κοινού δε μπορούν να αξιοποιηθούν γιατί είναι εκτός θέματος ή στερούνται αντιπροτάσεων. 4. Δεν ενεργοποιούνται μη κυβερνητικές οργανώσεις, τοπικοί σύλλογοι και ιδιώτες, ώστε να συμμετέχουν στην επίβλεψη και ευθύνη της διαχείρισης του άμεσου περιβάλλοντός τους (γειτονιάς), ώστε να διεκδικούν τη βελτίωσή του. 5. Ο δήμος και το δημοτικό συμβούλιο, στο οποίο κυρίως απευθύνονται οι πολίτες για τα θέματα που τους απασχολούν, δεν είναι αρμόδιο για τη συλλογή των απόψεων του κοινού στη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης των βασικών δημοσίων έργων. Αντίθετα το ρόλο αυτό έχει σήμερα το νομαρχιακό συμβούλιο. 6. Όταν σχεδιάζεται ένα έργο, δεν παρουσιάζεται στο κοινό (π.χ. με σύγχρονες τεχνικές προσομοίωσης), ώστε να ενημερωθεί και να μπορέσει να συμμετέχει στο σχεδιασμό του. 7. Στην πραγματικότητα η διοίκηση συχνά αποφεύγει την ενημέρωση του κοινού και τη συμμετοχή του στις αποφάσεις (καθορίζοντας για παράδειγμα τη διαβούλευση για ένα έργο τους καλοκαιρινούς μήνες ή δημοσιεύοντας την πρόσκληση για συμμετοχή σε εφημερίδες χαμηλής κυκλοφορίας ή ακόμα και παραλείποντας τις θεσμοθετημένες διαδικασίες). 8. Το κοινό καλείται να συμμετάσχει σε μία επιστημονική διαδικασία (εκτίμηση επιπτώσεων), η οποία για το μέσο πολίτη είναι αδύνατη χωρίς τεχνική βοήθεια, και χρονοβόρα, ενώ αντίθετα έπρεπε να είχε μια θέση στο σχεδιασμό κατά την αρχική φάση, όταν εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις με συγκεκριμένα κριτήρια, όπου θα μπορούσε να συμβάλει πιο ουσιαστικά.
Απαιτείται να ορίζονται λογικές προθεσμίες για τις διάφορες φάσεις συμμετοχής, ώστε να είναι δυνατή η επαρκής προετοιμασία του κοινού για μια αποτελεσματική παρέμβαση (Άρθρο 6).	9. Οι προθεσμίες συμμετοχής του κοινού είναι μικρές και δε συνοδεύονται από εκστρατείες ενημέρωσης (τύπος – τηλεόραση – διαδίκτυο), ώστε να γνωρίζουν όλοι ότι μπορούν να συμμετέχουν, ώστε να προετοιμάσουν τη συμμετοχή τους.

Υποχρεώσεις συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό απορρέουσες από τη Σύμβαση του Αρχαίου (§ 5.3.1)	Διοικητική πρακτική (§ 5.11), (§ 6.3.5), (§6.4.1)
Κατά την κατάρτιση σχεδίων, προγραμμάτων και πολιτικών σχετικών με το περιβάλλον πρέπει να προβλέπονται διαδικασίες συμμετοχής του κοινού (Άρθρο 7).	10. Δεν προβλέπονται τακτικές και μαζικές διαδικασίες ενημέρωσης, ενεργοποίησης και συμμετοχής του κοινού στην κατάρτιση του Εθνικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού, του πιο σημαντικού κειμένου στο σχεδιασμό του χώρου, αφού με βάση αυτό καταρτίζονται όλα τα κατώτερα ιεραρχικά σχέδια. 11. Οι αποφάσεις σε θέματα κυκλοφορίας λαμβάνονται από την πολιτική ηγεσία σε συνεργασία με μηχανικούς χωρίς συμμετοχή του κοινού. 12. Δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού στους σχεδιασμούς για τη δημόσια συγκοινωνία. 13. Για τη σύνταξη των σχεδίων δράσης για τους ρύπους δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού. 14. Σε θέματα αστικού σχεδιασμού (λεπτομερούς κλίμακας) δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού. 15. Εκτός από τις ΜΠΕ δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού σε άλλα τεχνικά κείμενα αξιολόγησης συγκοινωνιακών έργων (π.χ. Μελέτες Σκοπιμότητας)
Η διαδικασία συμμετοχής του κοινού πρέπει να προβλέπεται έγκαιρα, όταν όλες οι επιλογές είναι ανοιχτές (Άρθρο 6).	16. Δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού όταν καθορίζονται οι στόχοι και οι προτεραιότητες του σχεδιασμού. 17. Δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού στη δημιουργική φάση της αξιολόγησης των σεναρίων ανάπτυξης μιας περιοχής (οραματισμός-visioning) κατά την αρχική φάση εκπόνησης των χωροταξικών, πολεοδομικών και κυκλοφοριακών σχεδίων. Το κοινό υποβάλλει σχόλια επί της πρότασης που προκρίνουν οι μελετητές με βάση τεχνοκρατικά και πολιτικά κριτήρια. 18. Δεν προβλέπεται καμία συμμετοχή του κοινού στη φάση της μελέτης ενός δημόσιου έργου. 19. Η συμμετοχή του κοινού στην εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενός επιμέρους έργου γίνεται, αφού ήδη έχουν αποφασιστεί τα βασικά χαρακτηριστικά του και η χάραξή του και όχι κατά την έναρξη της διαδικασίας, όταν όλες οι επιλογές είναι ανοιχτές, με αποτέλεσμα να είναι λιγότερο εύκολη η αλλαγή των βασικών επιλογών. 20. Δεν προβλέπεται συμμετοχή του κοινού στη διαμόρφωση του περιεχομένου των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (scoring) με αποτέλεσμα να συμβαίνει να μην εξετάζονται ζητήματα που θεωρούνται σημαντικά από την τοπική κοινωνία.
Οι συμβαλλόμενοι εξασφαλίζουν ότι στην απόφαση θα ληφθεί υπόψη το αποτέλεσμα της δημόσιας συμμετοχής καθώς και ότι θα ενημερωθεί το κοινό μετά τη λήψη της απόφασης για τους λόγους που οδήγησαν σε αυτήν (Άρθρο 6)	21. Δεν προβλέπεται ρητά η υποχρέωση να λαμβάνονται υπ' όψη στο σχεδιασμό οι απόψεις του κοινού. Μόνο στις πολεοδομικές μελέτες προβλέπεται κάτι σχετικό¹. 22. Δεν ενημερώνεται το κοινό μετά τη λήψη της απόφασης για τις σκέψεις και τους λόγους που οδήγησαν σε αυτή. Μόνο στη Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση προβλέπεται κάτι τέτοιο.

¹ Χάρη στη νομολογία του ΣτΕ (βλ. Κεφάλαιο 5).

8.1.2 Απόκλιση της διαδικασίας σχεδιασμού από τους περιβαλλοντικούς στόχους, όπως καθορίστηκαν από διεθνείς συμφωνίες

Πίνακας 8.3. Η απόκλιση της διαδικασίας σχεδιασμού από τους περιβαλλοντικούς στόχους, όπως καθορίστηκαν από διεθνείς συμφωνίες.

Παγκόσμιοι περιβαλλοντικοί στόχοι (§ 5.9)	Διοικητική πρακτική (§ 5.11), (§ 6.3.5), (§6.4.1)
Η θεσμοθέτηση μίας συμμετοχικής προσέγγισης για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη βασισμένης σε συνεχή διάλογο όλων των εμπλεκομένων (δημόσιος, ιδιωτικός τομέας, τοπική αυτοδιοίκηση, κοινότητες) (§7.20 Ατζέντας 21 και §178 Habitat II). Α) Οι οικισμοί πρέπει να δίνουν την αίσθηση στον πολίτη της ταυτότητας, της συνεργασίας και του διαλόγου για το κοινό καλό και ένα πνεύμα εθελοντισμού και πολιτικής ενεργοποίησης, όπου όλοι θα ενθαρρύνονται, ώστε να έχουν ίσες ευκαιρίες να συμμετέχουν στη διαδικασία αποφάσεων και στην ανάπτυξη (§32 Habitat II). Β) Κατά τη διαμόρφωση των πόλεων και των γειτονιών να εξασφαλίζονται μέσω συμμετοχικών διαδικασιών βιώσιμες συνθήκες για τα παιδιά, τη νεολαία, τις γυναίκες, τους αναπήρους, τους φτωχούς και άλλες μη προνομιούχες ομάδες, ώστε να αξιοποιείται η οπτική τους, η δημιουργικότητά τους και οι εμπνεύσεις τους για το περιβάλλον. Όλοι πρέπει να έχουν ίσες ευκαιρίες για συμμετοχή στις δημόσιες αποφάσεις. Η κοινωνία πρέπει να αξιολογήσει και να αξιοποιήσει τη σοφία, τη γνώση και τις ικανότητες κάθε ατόμου. (§13 – 18, 27, 45, 100, 112, 182 Habitat II). Γ) Σε συνεργασία με μη κυβερνητικές οργανώσεις και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης να ενθαρρύνουν τη δημόσια συμμετοχή σε συζητήσεις περιβαλλοντικών πολιτικών και εκτιμήσεων. Να εγκαταστήσουν αποτελεσματική επικοινωνία με το κοινό με τη χρήση σύγχρονων μεθόδων (τηλεόραση, πολυμέσα), με άμεση συμμετοχή ενδιαφερομένων ή και συνδυασμό παραδοσιακών τρόπων με σύγχρονους (§36.10 Ατζέντας 21) Α) Η ενίσχυση της κοινωνικής	23. Ο σχεδιασμός του χώρου δε βασίζεται σε συμμετοχική προσέγγιση βασισμένη σε διάλογο όλων των εμπλεκομένων, αλλά, στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο, περιγράφεται κυρίως ως μία κεντρική τεχνοκρατική – επιστημονική διαδικασία. Μόλις πρόσφατα (Σεπτέμβριος 2006) με την εισαγωγή του ευρωπαϊκού θεσμού της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης προβλέφθηκε συμμετοχή του κοινού στα ιεραρχικά ανώτερα σχέδια 24. Ο πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός στην Ελλάδα καθοδηγείται από την πρωτοβουλία και το όραμα των πολιτικών (vision-led) χωρίς διαβούλευση με τους εμπλεκομένους, όπως γίνεται σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις (consensus-led). 25. Στην πράξη η πιο αποτελεσματική μέθοδος συμμετοχής του κοινού είναι η δικαστική προσφυγή, που χρησιμοποιείται ευρέως. Το ΣτΕ δεν είναι όμως όργανο κοινωνικού διαλόγου, αλλά ελέγχει τη νομιμότητα των αποφάσεων ακυρώνοντας ή αποδέχοντάς τις. Δε δρα συνθετικά με σκοπό τη διαβούλευση και τη συναίνεση. 26. Δεν αξιοποιείται η οπτική και η δημιουργικότητα όλων των κοινωνικών ομάδων (παιδιών, ηλικιωμένων, εργαζομένων, ιδιωτών, γυναικών) για το σχεδιασμό του άμεσου περιβάλλοντός τους (γειτονιάς). Αντίθετα τον κύριο λόγο έχουν οι μελετητές. Οι υπόλοιποι μπορούν να συμμετέχουν σε ανελαστικές γραφειοκρατικές διαδικασίες εναντίωσης (ένσταση) με κριτήριο την ιδιοκτησία τους, που διδάσκουν την αναγνώριση και υπεράσπιση του ιδιωτικού συμφέροντος. • Βλ. και όλα τα σημεία του πίνακα 8.2 Όλα όσα περιγράφονται στη διπλανή στήλη περιγράφονται παρακάτω με τον τίτλο: ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ 27. Οι μορφές συμμετοχής του κοινού που κυριαρχούν είναι

οργάνωση και της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης μέσω της συμμετοχής τοπικών κοινοτήτων στην οριοθέτηση των δημοσίων αναγκών. Β) Η ισχυροποίηση των τοπικών διοικήσεων, ώστε να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά το μεγάλο εύρος περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών προκλήσεων εξαιτίας της ραγδαίας αστικοποίησης μέσω ολοκληρωμένων προσεγγίσεων στο σχεδιασμό, που αναγνωρίζουν τις τοπικές ανάγκες κάθε πόλης και βασίζονται σε περιβαλλοντικά φιλικές πρακτικές σχεδιασμού. Οι δήμοι, ως το επίπεδο διοίκησης πιο κοντά στους πολίτες, θα πρέπει να θεσμοθετούν τοπικά προγράμματα και να βοηθούν στην εφαρμογή εθνικών ή περιφερειακών περιβαλλοντικών πολιτικών (§7.20 Ατζέντας 21 και §102 Habitat II). Γ) Μέχρι το 1996 οι περισσότερες τοπικές αυτοδιοικήσεις κάθε χώρας θα πρέπει να έχουν έρθει σε διάλογο με τους πολίτες τους και να έχουν επιτύχει συναίνεση γύρω από μία Τοπική Ατζέντα 21 (Local Agenda 21) για την κοινότητα (§28.2 Ατζέντας 21). Δ) Μέσω διαλόγου και συναίνεσης, αφενός οι τοπικές αυτοδιοικήσεις να αποκτήσουν τις πληροφορίες που χρειάζονται από τους πολίτες και από τοπικές, πολιτικές, κοινωνικές, επαγγελματικές και βιομηχανικές οργανώσεις, ώστε να χαράξουν τις βέλτιστες στρατηγικές, αφετέρου τα νοικοκυριά να αυξήσουν την ευαισθητοποίηση τους για θέματα βιώσιμης ανάπτυξης (§28.3 Ατζέντας 21). Ε) Διαφάνεια και λογοδοσία είναι απαραίτητη, ώστε να προληφθεί η διαφθορά και να εξασφαλιστεί ότι οι πόροι χρησιμοποιούνται προς όφελος όλων των πολιτών (§179 Habitat II). Όλα όσα αναφέρονται στη στήλη αυτή θα αναφέρονται παρακάτω με τον σύντομο τίτλο: ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΔΟΜΩΝ	ανεπίσημες, όπως η κατ' ιδίαν συνάντηση ενδιαφερομένων με πολιτικούς, που δεν καλλιεργούν ή εκπαιδεύουν το κοινό στην αναζήτηση και διεκδίκηση του συλλογικού και περιβαλλοντικού οφέλους, αλλά ισχυροποιούν την ιδιωτική διεκδίκηση και στην ακραία μορφή τους οδηγούν σε φαινόμενα διαφθοράς. 28. Δεν ισχυροποιούνται οικονομικά και θεσμικά οι τοπικές αυτοδιοικήσεις, ώστε να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τις περιβαλλοντικές και αναπτυξιακές προκλήσεις εκείνες που βρίσκονται πιο κοντά στις τοπικές ανάγκες και στο κοινό. Αιτίες: • Η επιθυμία των κυβερνήσεων για πολιτική-κομματική και οικονομική εξάρτηση των τοπικών αυτοδιοικήσεων από αυτές. Εκτός από τις ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις που εξασφαλίζουν την ομαλή εκτέλεση μεμονωμένων έργων ή μελετών, οι σταθεροί τοπικοί πόροι συχνά δεν επαρκούν ούτε για την κάλυψη των λειτουργικών αναγκών των δήμων. • η έλλειψη περιβαλλοντικού προσανατολισμού στις αποφάσεις τους. Ιστορικά η ανάπτυξη του αστικού χώρου και η λειτουργία της τοπικής αυτοδιοίκησης στηρίχθηκε στην Ελλάδα στη διευκόλυνση του κοινωνικού στόχου απόκτησης εύκολης υπεραξίας και όχι σε περιβαλλοντικούς στόχους, όπως η βελτίωση της ποιότητας ζωής. 29. Εξαιτίας της περιορισμένης θεσμικής και οικονομικής δύναμης της αυτοδιοίκησης οι νομοθετικές προβλέψεις διοικητικής και οικονομικής αποκέντρωσης σε επίπεδο συνοικίας (δημοτικά διαμερίσματα, συνοικιακά συμβούλια, Πολεοδομική Επιτροπή Γειτονιάς, δημοκρατικός προγραμματισμός) απαξιώθηκαν. 30. Οι τοπικές αυτοδιοικήσεις λειτουργούν συγκεντρωτικά. Ο δήμαρχος ελέγχει απόλυτα το δημοτικό συμβούλιο (έχει τα 3/5 (60 %) των συμβούλων, οι οποίοι εντάσσονται υποχρεωτικά σε συνδυασμούς με επικεφαλής υποψήφιους δημάρχους, οι οποίοι εκλέγονται αρκεί να έχουν το 42 % των ψήφων). Το συγκεντρωτικό σύστημα αυτό αυξάνει το ποσοστό που απαιτείται για να έχει ένας συνδυασμός εκπροσώπηση στο δημοτικό συμβούλιο περιορίζοντας την αυτονομία της έκφρασης των συμβούλων (επιβάλλοντας για παράδειγμα συχνά κομματικές εξαρτήσεις). Ως αποτέλεσμα το δημοτικό συμβούλιο δε μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά ως αυτόνομο και αντιπροσωπευτικό όργανο τοπικής έκφρασης. 31. Τα δημοτικά διαμερίσματα λειτουργούν συγκεντρωτικά στα πρότυπα του δήμου. Ο δήμαρχος που εκλέγεται ελέγχει εκτός από το δημοτικό συμβούλιο και όλα τα δημοτικά διαμερίσματα. 32. Υπάρχει διαφθορά στην τοπική αυτοδιοίκηση. Την τροφοδοτούν ιδιώτες για να εξυπηρετούν προσωπικά οφέλη. Αυτό δυσχεραίνει τη συμμετοχή του κοινού, καθώς αποφεύγει ο δήμος τον κοινωνικό έλεγχο στις αποφάσεις. Η διαφθορά ευνοείται από το σημερινό συγκεντρωτικό σύστημα, όπου όλη η τοπική εξουσία συγκεντρώνεται σε ένα πρόσωπο (δήμαρχος). 33. Δεν έχει θεσμοθετηθεί ακόμη ένας ολοκληρωμένος κοινωνικός, περιβαλλοντικός και οικονομικός σχεδιασμός σε κανένα επίπεδο διοίκησης ούτε και στο τοπικό (Τοπική Ατζέντα 21). Αντίθετα οι αρμοδιότητες για κάθε επιμέρους

Προς μία μέθοδο ένταξης των πολιτών στο σχεδιασμό έργων βιώσιμης αστικής
κινητικότητας

	τομέα (π.χ. κυκλοφορία) είναι διασκορπισμένες σε διάφορα Υπουργεία (ΥΠΕΧΩΔΕ, Μεταφορών), που ασκούν διαφορετικές πολιτικές. Η κατάσταση αυτή εμποδίζει τη δημιουργία ενός διαβουλευτικού σχεδιασμού, καθώς για κάθε επιμέρους ζήτημα υπάρχει διαφορετικός συνομιλητής. 34. Εξαιτίας του κατακερματισμού των μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων σε μικρούς δήμους δεν επιτρέπεται σε αυτούς να λαμβάνουν κυκλοφοριακές και πολεοδομικές αποφάσεις, οι οποίες να έχουν σχέση με τη λειτουργία του συνόλου του πολεοδομικού συγκροτήματος. 35. Οι τοπικές αυτοδιοικήσεις δεν κινητοποιούν το κοινό με στόχο τη συμμετοχή του στην προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης.
A) Σύνδεση του σχεδιασμού χρήσεων γης- μεταφορών, ώστε να ενθαρρυνθούν πρότυπα ανάπτυξης που μειώνουν τη ζήτηση μεταφορών και να προωθηθούν οικολογικά μέσα μετακίνησης. Δημιουργία ασφαλών ποδηλατοδρόμων και πεζόδρομων σε αστικά και περιαστικά κέντρα, προστασία ανοιχτών χώρων και του αστικού πρασίνου. Ενθάρρυνση συνδυασμένων μετακινήσεων. Μέτρα περιορισμού της αλματώδους αύξησης ιδιωτικών μηχανοκίνητων τρόπων μετακίνησης (§7.52 Ατζέντας 21 και §43, 111, 112, 145, 146, 147, 149, 151 Habitat II). B) Εφαρμογή στρατηγικών που μειώνουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών (§9.15 Ατζέντας 21, §111, 112, 145, 147, 149, 151 Habitat II). Γ) Δημιουργία μηχανισμού παρακολούθησης περιβαλλοντικών επιδόσεων με δείκτες (§112 Habitat II).	36. Δεν υπάρχει πολιτική βούληση για εφαρμογή μιας περιβαλλοντικής πολιτικής (η θεσμοθέτηση σχετικών Ευρωπαϊκών Οδηγιών καθυστερεί πολύ). 37. Στις προδιαγραφές των πολεοδομικών μελετών δεν υπάρχει υποχρέωση ενθάρρυνσης τρόπων ανάπτυξης που να οδηγούν στην επιλογή φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας. 38. Δεν υπάρχει θεσμικό πλαίσιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας μιας δομημένης περιοχής (δεν υπάρχουν προδιαγραφές και θεσμοθετημένη διαδικασία σύνταξης κυκλοφοριακών μελετών δομημένων περιοχών). 39. Η χρηματοδότηση των περιβαλλοντικών μελετών από τους φορείς που έχουν σκοπό την υλοποίηση ενός έργου δεν ευνοεί την αντικειμενική αξιολόγηση από τους μελετητές. Κατά κανόνα (και στην περίπτωση του τραμ στο Π. Φάληρο) οι ΜΠΕ συνήθως καταλήγουν ότι οι επιπτώσεις είναι αντιμετωπίσιμες και δεν επηρεάζουν σημαντικά την τελική μορφή ενός έργου. Τα χαρακτηριστικά του έργου καθορίζονται με πολιτικά και όχι περιβαλλοντικά κριτήρια. 40. Δεν τηρείται πάντοτε η περιβαλλοντική νομοθεσία. Για παράδειγμα δεν έχουν εκπονηθεί σχέδια δράσης για την αντιμετώπιση του θορύβου. 41. Δεν υπάρχουν άλλοι δείκτες παρακολούθησης της εξέλιξης των αστικών συγκροτημάτων, εκτός από τους ρύπους και το θόρυβο.
Ενιαίος και ολοκληρωμένος τρόπος αντιμετώπισης προβλημάτων των μητροπολιτικών περιοχών των μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων βασισμένος σε συμφωνημένες λύσεις. Ενίσχυση της διοικητικής αρμοδιότητας μητροπολιτικών φορέων να ρυθμίζουν θέματα περιβαλλοντικής διαχείρισης και κυκλοφορίας (§186 Habitat II).	42. Η έλλειψη συμμετοχής και εκπαίδευσης του κοινού στους στόχους και τις προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου απαξιώνει το σχεδιασμό, αφού στην πράξη οι κατευθύνσεις ανάπτυξης δεν τηρούνται ούτε από τους απλούς πολίτες (οι οποίοι δομούν αυθαίρετα) ούτε από το κράτος (χωροθέτηση έργων). 43. Στην πράξη η πολιτική διοίκηση αποφεύγει (καθυστερεί υπερβολικά) τη θεσμοθέτηση σχεδίων-πλαισίων τέτοιας κλίμακας για να μη δεσμεύεται και να μπορεί να λειτουργεί όχι με περιβαλλοντικά, αλλά με άλλα κριτήρια (π.χ. πολιτικά). 44. Στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη οι Οργανισμοί έχουν μόνο γνωμοδοτικό ρόλο ως συμβουλευτικά όργανα. Η μητροπολιτική διοίκηση (υπερνομαρχία Αθηνών-Πειραιώς) δεν έχει αρμοδιότητα σε θέματα κυκλοφορίας και πολεοδομίας. Τις κυκλοφοριακές και πολεοδομικές αρμοδιότητες για τις μητροπολιτικές περιοχές μοιράζονται τα υπουργεία.

8.1.3 Προϋποθέσεις για τη συμμετοχή του κοινού που δεν ικανοποιούνται από την υφιστάμενη νομοθεσία

Πίνακας 8.4. Προϋποθέσεις για τη συμμετοχή του κοινού, που δεν ικανοποιούνται από την υφιστάμενη νομοθεσία.

Προϋποθέσεις για τη συμμετοχή του κοινού (§ 6.4.3)	Διοικητική πρακτική (§ 5.10), (§ 6.3.5), (§ 6.4.1)
Εκπαίδευση για το σχεδιασμό και τις δυνατότητες συμμετοχής στις αποφάσεις	• Βλ. σημεία 2, 4, 5 και 7 του πίνακα 8.2
Ενημέρωση για το περιεχόμενο των σχεδίων	• Βλ. σημεία 1, 5, 6 και 7 του πίνακα 8.2
Οικειοποίηση Δημοσίων Χρημάτων και Έργων	45. Τα έσοδα από τους φορολογούμενους δεν κατευθύνονται στην τοπική αυτοδιοίκηση, που είναι το επίπεδο διοίκησης το πιο κοντά στους φορολογούμενους, αλλά στο κράτος, όπου αναδιανέμονται μέσω του προϋπολογισμού, χωρίς να υπάρχει δυνατότητα συμμετοχής των φορολογούμενων στις επιλογές και τα κριτήρια των κυβερνήσεων. Δεν υπάρχει θεσμοθετημένη διαδικασία λογοδοσίας. • Βλ. σημεία 27 και 28 Πίνακα 8.3
Αποδοχή της συμμετοχής του κοινού ως διαδικασίας απαραίτητης για ορθολογικό σχεδιασμό	• Βλ. σημεία 2 και 3 του πίνακα 8.2
Προσανατολισμός της συμμετοχής του κοινού στο συλλογικό και όχι ιδιωτικό ή κομματικό συμφέρον	46. Η αξιολόγηση των απόψεων του κοινού δε γίνεται με συγκεκριμένα κριτήρια συλλογικού ενδιαφέροντος (π.χ. επίδραση των απόψεων στους περιβαλλοντικούς δείκτες). • Βλ. και σημεία 25, 26, 28 και 41 του πίνακα 8.3.
Πρόσκληση για συμμετοχή	• Βλ. σημεία 1 και 3 του πίνακα 8.2
Τεχνική κατάρτιση	47. Ζητούμενο της συμμετοχής του κοινού θα έπρεπε να είναι ο εμπλουτισμός των στοιχείων των μελετών με τοπικά δεδομένα και αξίες, αντιλήψεις των κατοίκων, που δεν είναι γνωστά στους μελετητές και η ισότιμη και αντικειμενική αξιολόγηση όλων των εναλλακτικών δυνατοτήτων σχεδιασμού. Το θεσμικό πλαίσιο αντίθετα προβλέπει ότι η συμμετοχή του κοινού θα γίνεται στο τέλος της διαδικασίας πάνω σε επιστημονικά δεδομένα που προϋποθέτουν τεχνική κατάρτιση. • Βλ. και σημεία 3, 4, 8, 9 και 16 έως 20 του πίνακα 8.2
Κίνητρα	48. Δεν προβλέπεται από τη νομοθεσία η αξιοποίηση του “κοινωνικού κεφαλαίου” μιας περιοχής με στόχο την ευρύτερη κινητοποίηση του κοινού προς την κατεύθυνση της υπεράσπισης του συλλογικού συμφέροντος (μόνη σχετική αναφορά είναι η πρόσβαση στην περιβαλλοντική πληροφορία που έχουν οι μη κυβερνητικές οργανώσεις), • Βλ. σημεία 1, 4 του πίνακα 8.2 και σημείο 35 πίνακα 8.3
Τοπική ταυτότητα	• Ότι ισχύει και παραπάνω, διότι οι τοπικοί φορείς είναι οι μόνοι που μπορούν να μεταδώσουν ένα τοπικό όραμα με το οποίο μπορούν να ταυτιστούν οι κάτοικοι μιας περιοχής.
Αποτελεσματικότητα των μεθόδων συμμετοχής	• Βλ. σημεία 21 και 22 πίνακα 8.2 και 24, 26, 28, 29 και 32 έως 34 πίνακα 8.3
Φιλικότητα περιβάλλοντος	• Βλ. σημεία 1, 3, 4, 7 έως 9 του πίνακα 8.2 και 24, 26, 27 και 32 του πίνακα 8.3 και σημείο 48 παραπάνω

8.2. Νέες διαδικασίες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν προς την κατεύθυνση του επικοινωνιακού σχεδιασμού

8.2.1 Προσέγγιση των στόχων της Σύμβασης του Άαρχους

Πίνακας 8.5. Μέτρα στην κατεύθυνση προσέγγισης του σχεδιασμού με τους στόχους της Σύμβασης του Άαρχους.

Υποχρεώσεις συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό απορρέουσες από τη Σύμβαση του Άαρχους (§ 5.3.1)	Παραδείγματα από το εξωτερικό που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και στην Ελλάδα (Κεφάλαιο 7)
Πρόσκληση για συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων (Άρθρο 1).	1. Έκδοση φυλλαδίων που ενημερώνουν για την πρόθεση σύνταξης πολεοδομικού σχεδίου, ώστε να πετύχουν έγκαιρη ενεργοποίηση του κοινού (Περιβαλλοντικό σχέδιο Groningen: Ολλανδία). 2. Χρήση διαφημίσεων και ανακοινώσεων στην τηλεόραση, στις εφημερίδες, στο ραδιόφωνο, συνεντεύξεις τύπου, βίντεο, χρήση διαδικτύου και φυλλαδίων, που ενημερώνουν για ένα σχέδιο ή έργο και για τη δυνατότητα συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων (Περιβαλλοντικό σχέδιο Groningen: Ολλανδία, ΗΠΑ). 3. Πρόσκληση για συμμετοχή σε τοπικούς παράγοντες και άλλα μεμονωμένα άτομα που εκδηλώνουν έντονο ενδιαφέρον σε ολιγομελείς ομάδες εργασίας που έχουν σκοπό τη γνωμοδότηση στη λήψη των αποφάσεων (Κυκλοφοριακό Σχέδιο Groningen: Ολλανδία, ΗΠΑ). 4. Δημιουργία λίστας με στοιχεία επικοινωνίας (mailing list) ατόμων που συμμετείχαν στο παρελθόν, ώστε να ενημερώνονται έγκαιρα για κάθε νέα σχεδιαστική πρωτοβουλία και να προσκαλούνται να συμμετέχουν (Aberdeenshire: Σκωτία, Μητροπολιτικός Οργανισμός Portland: ΗΠΑ). 5. Χρήση περιπτέρων πληροφόρησης σε σημεία που συγκεντρώνουν τον κόσμο μιας περιοχής (π.χ. βιβλιοθήκες, εμπορικά κέντρα) (Open Houses: ΗΠΑ).
Παροχή βοήθειας στο κοινό για συμμετοχή στη λήψη των αποφάσεων (Άρθρο 1 και 2)	6. Ίδρυση υπηρεσίας με στόχο τη μεγαλύτερη δυνατή ενεργή συμμετοχή των κατοίκων (Community Development Agency: ΗΠΑ). 7. Χρηματοδότηση ΜΚΟ για την ενεργοποίηση του κοινού σε μειονεκτικές περιοχές, ώστε το κοινό να συμμετέχει στη διαμόρφωση του τοπικού του περιβάλλοντος (Community Empowerment Programm: ΗΠΑ). 8. Αξιοποίηση υφιστάμενων κοινωνικών οργανώσεων και δικτύων για την ενεργοποίηση και συμμετοχή του κοινού (Σουηδία, Aberdeenshire: Βρετανία). 9. Συμμετοχή του κοινού με σκοπό την οργάνωση της συμμετοχής του σε σχέδια ανάπτυξης μεταφορικών συστημάτων (Statewide Transportation Plan και State Transportation Improvement Program Alaska DOT: ΗΠΑ). 10. Χρηματοδότηση της συμμετοχής του κοινού, π.χ. χρηματοδότηση ανέργων, υποτροφίες σε χαμηλόμισθους, κάλυψη κόστους μετακίνησης, παροχή βοήθειας στο σπίτι (St Louis MPO, Alaska DOT: ΗΠΑ). 11. Λειτουργία κέντρου πληροφόρησης και ενεργοποίησης των κατοίκων (Byker, Αγγλία, Open Houses: ΗΠΑ). 12. Χρήση ψηφιακών προσομοιώσεων ή φωτογραφιών, ψηφιακά επεξεργασμένων, για κατανόηση ενός έργου (ΗΠΑ).

	13. Δημιουργία δωρεάν τηλεφωνικής γραμμής για παροχή βοήθειας και διευκρινίσεις (ΗΠΑ). 14. Τηλεφωνικά αυτόματα αποστολή εγγράφων μέσω fax (ΗΠΑ). 15. Χρήση βίντεο (Περιβαλλοντικό Σχέδιο Groningen: Ολλανδία) 16. Οργάνωση συναντήσεων με εκπαιδευτικό και ψυχαγωγικό χαρακτήρα. Π.χ. χρήση εκπαιδευτικών για το σχεδιασμό παιχνιδιών (Περιβαλλοντικό σχέδιο Groningen: Ολλανδία. Raleigh-Durham Transit Authority, νομαρχία Dane, Wisconsin, επέκταση τραμ στο San Francisco, συναντήσεις οραματισμού στη Βοστώνη, Community Empowerment Program, Kansas: ΗΠΑ). 17. Εκπαίδευση στην ανάγνωση και κατανόηση πολεοδομικών σχεδίων κατά τη διάρκεια της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (Σουηδία).
Κατά την κατάρτιση σχεδίων, προγραμμάτων και πολιτικών σχετικών με το περιβάλλον πρέπει να προβλέπονται διαδικασίες συμμετοχής του κοινού (Άρθρο 7).	18. Ελευθερία καθορισμού του τρόπου ενημέρωσης από την τοπική αρχή, ώστε να ανταποκρίνεται στις τοπικές συνθήκες και να είναι αποτελεσματικός (Ολλανδία). 19. Δημόσιες συναντήσεις με απλούς πολίτες και εκπροσώπους κοινωνικών ομάδων (Περιβαλλοντικό Σχέδιο Groningen, Κυκλοφοριακό Σχέδιο Groningen: Ολλανδία, Βρετανία, Σουηδία, ΗΠΑ). Στο Bristol (Βρετανία) διοργανώθηκαν 60 συναντήσεις σε περίοδο 4 μηνών. Στη Βοστώνη (ΗΠΑ) για την επέκταση μιας γραμμής μετρό διοργανώθηκαν πάνω από 100 συναντήσεις! 20. (Ποιοτικές) συνεντεύξεις, επαφές, διαβούλευση με πρόσωπα-κλειδιά τοπικών κοινοτήτων (αντιπρόσωποι, εκλεγμένοι τοπικοί παράγοντες, πρόεδροι οργανώσεων, τοπικοί δημοσιογράφοι, τοπικός ηγέτης κοινωνικής ομάδας). (Metropolitan Transit Authority Los Angeles, Μελέτη Σκοπιμότητας Miami East-West Corridor, Virginia DOT, Alaska DOT: ΗΠΑ). 21. Διοργάνωση δημοσίων συναντήσεων από τους πολίτες μετά από εκπαίδευσή τους (Ρυθμιστικό Σχέδιο Aberdeenshire: Βρετανία). 22. Έρευνα με ερωτηματολόγια (Κυκλοφοριακό σχέδιο Groningen, Μέτρα ελεγχόμενης στάθμευσης στο Haarlem: Ολλανδία, Βρετανία, ΗΠΑ). 23. Δημόσια διερεύνηση των ενστάσεων (public inquiry, Βρετανία) 24. Δημόσιες ακροάσεις (Βρετανία, ΗΠΑ). 25. Δημοσίευση κειμένου διαβούλευσης (Βρετανία). 26. Χρήση της τεχνικής των μικρών ομάδων (small group techniques) σε μαζικές συναντήσεις για την επεξεργασία ενός θέματος (Σχεδιασμός ποδηλατόδρομων και πεζόδρομων από το Pennsylvania DOT, σε μόνιμη βάση από το MPO Portland). 27. Συμμετοχή του κοινού στο πλαίσιο επιστημονικών μεθόδων αξιολόγησης (ανάλυση SWOT, value analysis, mulitattribute utility analysis) (Oregon DOT, Department of Energy: Washington, New Jersey Transit, California DOT: ΗΠΑ). 28. Συμμετοχή στο σχεδιασμό των χρηστών των εγκαταστάσεων που σχεδιάζονται (Βρετανία) 29. Σύσταση στατιστικά τυχαίου δείγματος πολιτών, που λειτουργεί ως βαρόμετρο κοινής γνώμης (Βρετανία). 30. Διοργάνωση συνεδρίων, ημερίδων (workshops, seminars) (Περιβαλλοντικό Σχέδιο Groningen, Βρετανία, ΗΠΑ). 31. Τοπικά ή θεματικά φόρουμ με γνωμοδοτικές αρμοδιότητες (Βρετανία). 32. Χρήση ραδιοφώνου (Περιβαλλοντικό Σχέδιο Groningen: Ολλανδία) 33. Χρήση τηλεόρασης (interactive television) (Μακροπρόθεσμο Σχέδιο επαρχίας Savannah- Chatham, Γεωργία, Δίκτυο προαστικού σιδηρόδρομου Central Puget Sound: ΗΠΑ). 34. Οργάνωση συμμετοχής του κοινού με τηλεδιάσκεψη (Legislative Telecommunication Network Alaska DOT: ΗΠΑ).

Προς μία μέθοδο ένταξης των πολιτών στο σχεδιασμό έργων βιώσιμης αστικής
κινητικότητας

	35. Χρήση ιστοσελίδας αμφίδρομης επικοινωνίας (Περιβαλλοντικό Σχέδιο Groningen: Ολλανδία, Βρετανία, ΗΠΑ). 36. Χρήση ηλεκτρονικών περιπτέρων αμφίδρομης επικοινωνίας (Sheffield: Βρετανία). 37. Χρήση περιπτέρων συμμετοχής σε σημεία που συγκεντρώνουν τον κόσμο μιας περιοχής (π.χ. βιβλιοθήκες, εμπορικά κέντρα) (Open Houses) (Boise, Idaho MPO, Oregon DOT, Colorado DOT: ΗΠΑ). 38. Συμμετοχή κοινού στο πλαίσιο εκθέσεων (World Class Commuting Day, Βοστώνη, Κυκλοφοριακό Σχέδιο Idaho, Κυκλοφοριακό Σχέδιο Phoenix, Arizona: ΗΠΑ). 39. Διοργάνωση επισκέψεων στο πεδίο (ΗΠΑ). 40. Συναντήσεις οραματισμού (Βρετανία, ΗΠΑ). 41. Δυνατότητα σχεδιασμού στην πράξη (planning for real) από τους πολίτες με ψηφιακές προσομοιώσεις, φωτογραφίες ή άλλα εργαλεία (Βρετανία, Picture Helena!, Montana: ΗΠΑ). 42. Χρήση πρωτότυπων διαγωνισμών (έκθεση ιδεών) (Περιβαλλοντικό Σχέδιο Groningen: Ολλανδία) 43. Δημιουργία Βουλής των Εφήβων (Περιβαλλοντικό Σχέδιο Groningen: Ολλανδία). 44. Χρήση κουτιών ιδεών (Κυκλοφοριακό σχέδιο Groningen: Ολλανδία) 45. Εικονικές δίκες με τη συμμετοχή πολιτών ως δικαστών (citizen's juries: Βρετανία, community juries: ΗΠΑ). 46. Διεξαγωγή δημοψηφισμάτων (Σουηδία, Βρετανία). 47. Παρουσίαση εναλλακτικών λύσεων στο κοινό και τελική απόφαση από αυτό (Παράκαμψη πόλης Worthing). 48. Αυτοδιαχείριση (Βρετανία)
Η διαδικασία συμμετοχής του κοινού πρέπει να περιλαμβάνει ενημέρωση είτε με δημόσια ανακοίνωση είτε ατομικά νωρίς στη διαδικασία απόφασης και με επαρκή, έγκαιρο και αποτελεσματικό τρόπο (Άρθρο 6). Απαιτείται να ορίζονται λογικές προθεσμίες για τις διάφορες φάσεις της συμμετοχής, ώστε να είναι δυνατή η επαρκής προετοιμασία του κοινού για μια αποτελεσματική παρέμβαση.	49. Μία εβδομάδα πριν την ανάρτηση των σχεδίων δημοσίευση στην εφημερίδα εξηγεί τον τρόπο, τόπο και χρόνο υποβολής ενστάσεων και το ότι η μη κατάθεση γραπτών σχολίων σημαίνει αποδοχή του προτεινόμενου σχεδίου (Σουηδία). 50. Ανάρτηση 6 εβδομάδων (Βρετανία). 51. Ανάρτηση 8 εβδομάδων για σχέδια νομαρχιακού επιπέδου (χωροταξικά) (Ολλανδία). 52. Ανάρτηση 8 εβδομάδων του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του δήμου – Översiktsplan (Σουηδία). 53. Ανάρτηση 10 εβδομάδων (Περιβαλλοντικό σχέδιο Groningen: Ολλανδία, Ρυθμιστικό Σχέδιο Aberdeenshire, Οδική Τιμολόγηση Λονδίνου: Βρετανία). 54. Χρήση τηλεόρασης, εφημερίδων, συνεντεύξεων τύπου, βίντεο, ραδιοφώνου, ιστοσελίδας, τηλεφωνικής γραμμής ενημέρωσης και φυλλαδίων που ενημέρωναν για τις προβλέψεις του σχεδίου (Περιβαλλοντικό σχέδιο Groningen: Ολλανδία, Ρυθμιστικό Σχέδιο Aberdeenshire, Οδική Τιμολόγηση Λονδίνου: Βρετανία) • Βλ. και σημεία 1 – 5 του παρόντος πίνακα
Η διαδικασία συμμετοχής του κοινού πρέπει να προβλέπεται έγκαιρα, όταν όλες οι επιλογές είναι ανοιχτές (Άρθρο 6).	55. Προκαταρκτική έρευνα για τις τάσεις, προτιμήσεις και ενδιαφέροντα των πολιτών και συμμετοχή τους στον καθορισμό των στόχων του σχεδιασμού πριν τη σύνταξη του πρώτου προσχεδίου (Περιβαλλοντικό Σχέδιο Groningen, Κυκλοφοριακό Σχέδιο Groningen, Ρυθμιστικό Σχέδιο Άμστερνταμ: Ολλανδία, Ρυθμιστικό Σχέδιο Aberdeenshire, Κυκλοφοριακό Σχέδιο Southend, Τοπικό Κυκλοφοριακό Σχέδιο Merseyside: Βρετανία). 56. Δημιουργία εναλλακτικών λύσεων για ένα έργο από το κοινό (brainstorming: ΗΠΑ). 57. Συμμετοχή του κοινού από τη σύλληψη ενός έργου και την προκαταρκτική εξέταση εναλλακτικών λύσεων (public scooping

	meetings) (San Diego light rail: ΗΠΑ). 58. Συμμετοχή του κοινού κατά τη διάρκεια της Μελέτης Σκοπιμότητας (ΗΠΑ). 59. Συμμετοχή του κοινού κατά τη διάρκεια της Προκαταρκτικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΗΠΑ). 60. Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων στο κοινό και συμμετοχή του πριν την αξιολόγησή τους από τους μελετητές (Ρυθμιστικό Σχέδιο Άμστερνταμ, Περιβαλλοντικό σχέδιο Groningen: Ολλανδία, σχεδιασμός προαστιακού San Francisco: ΗΠΑ). 61. Συμμετοχή του κοινού στη διαμόρφωση των περιεχομένων της ΜΠΕ (Ολλανδία, Σουηδία, ΗΠΑ: scoring). 62. Συμμετοχή του κοινού σε επιτροπές κατά τη διάρκεια εξέτασης των εναλλακτικών λύσεων στις ΜΠΕ (ΗΠΑ).
Οι συμβαλλόμενοι εξασφαλίζουν ότι στην απόφαση θα ληφθεί υπόψη το αποτέλεσμα της δημόσιας συμμετοχής καθώς και ότι θα ενημερωθεί το κοινό μετά τη λήψη της απόφασης για τους λόγους που οδήγησαν σε αυτήν (Άρθρο 6)	63. Οι αρχές υποχρεώνονται να εξηγήσουν με ποιό τρόπο έλαβαν υπ' όψη τους τα σχόλια του κοινού ή στην περίπτωση που τα απέρριψαν να το αιτιολογήσουν (Ολλανδία, Σουηδία). 64. Αξιόπιστες διαδικασίες τοπικού κυκλοφοριακού σχεδιασμού, διαφάνεια και αναλυτικά πορίσματα προς το κοινό (Βρετανία).

8.2.2 Προσέγγιση της διαδικασίας σχεδιασμού με τους περιβαλλοντικούς στόχους, όπως καθορίστηκαν στις διεθνείς συμφωνίες.

Πίνακας 8.6. Μέτρα στην κατεύθυνση προσέγγισης του σχεδιασμού με τους περιβαλλοντικούς στόχους, όπως καθορίστηκαν στις διεθνείς συμφωνίες.

Παγκόσμιοι περιβαλλοντικοί στόχοι (§ 5.8)	Παραδείγματα απο το εξωτερικό που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και στην Ελλάδα (Κεφάλαιο 7)
ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	65. Συμμετοχή του κοινού σε μόνιμη βάση σε επιτροπές σε Μητροπολιτικούς Οργανισμούς, αρμόδιους για τον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό (ΗΠΑ). 66. Συμμετοχή πολιτών σε ολιγομελείς συμβουλευτικές επιτροπές σε μόνιμη βάση σε φορείς σχεδιασμού ή κατά το σχεδιασμό ενός επιμέρους έργου (focus groups, Civic Advisory Committees –CAC, task forces) (Βρετανία, ΗΠΑ). Στις ΗΠΑ στόχος των επιτροπών αυτών είναι η ομοφωνία. Μερικές φορές οι επιτροπές αυτές δεν είναι συμβουλευτικές, αλλά αποφασίζουν (task force στην πολιτεία Maryland για το σχεδιασμό του αυτοκινητόδρομου US 301). Η ολιγομελής σύνθεση επιτροπών δημιουργεί πιο ευχάριστο και παραγωγικό κλίμα από ότι οι μαζικές συναντήσεις (όπου πολλές φορές παρατηρείται πόλωση) και διευκολύνεται η συναίνεση. • Βλ. και όλα τα σημεία του πίνακα 8.5
ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΔΟΜΩΝ	67. Χρηματοδότηση τοπικών συλλόγων, ώστε να συντάξουν ένα τοπικό κυκλοφορικό σχέδιο και να το υλοποιήσουν εν μέρει (Community Empowerment Program: ΗΠΑ).

Προς μία μέθοδο ένταξης των πολιτών στο σχεδιασμό έργων βιώσιμης αστικής
κινητικότητας

	68. Κεντρικός ρόλος στο σχεδιασμό στις τοπικές αυτοδιοικήσεις (σύνταξη και έγκριση τοπικών κυκλοφοριακών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών μελετών) (Σουηδία, ΗΠΑ). 69. Αρχή της εγγύτητας (proximity principle): Ποτέ οι αποφάσεις δε λαμβάνονται σε υψηλότερο επίπεδο, από αυτό που πραγματικά αφορούν (Σουηδία - παρεμφερές με την αρχή της επικουρικότητας που διέπει τις σχέσεις της ΕΕ με τα κράτη-μέλη). 70. Αρμοδιότητα του τοπικού κυκλοφοριακού σχεδιασμού δίδεται στις τοπικές αυτοδιοικήσεις (Ολλανδία, Σουηδία, Βρετανία). 71. Αναλογικό σύστημα εκλογής δημοτικών και νομαρχιακών συμβούλων, ώστε να εκπροσωπούνται πιο αποτελεσματικά οι πολίτες (Ολλανδία, Σουηδία). 72. Συμμετοχή του κοινού μέσω εθελοντικών οργανώσεων, οι οποίες αναγνωρίζονται και στηρίζονται οικονομικά από την κυβέρνηση και έχουν ρόλο στη λήψη των αποφάσεων (Ολλανδία, Σουηδία, Βρετανία, ΗΠΑ). 73. Υποχρεωτική κατάρτιση της Local Agenda 21 από όλες τις τοπικές αυτοδιοικήσεις (Βρετανία). 74. Η τοπική αυτοδιοίκηση υποχρεούται να συντάσσει έκθεση, η οποία αναφέρεται στο επίπεδο της συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις (Statement of Community Involvement, Βρετανία).
Α) Σύνδεση του σχεδιασμού χρήσεων γης- μεταφορών, ώστε να ενθαρρυνθούν πρότυπα ανάπτυξης που μειώνουν τη ζήτηση μεταφορών, να ενθαρρυνθούν οικολογικά μέσα μετακίνησης μέσω της δημιουργίας ασφαλών ποδηλατοδρόμων και πεζόδρομων σε αστικά και περιαστικά κέντρα, να προστατευτούν ανοικτοί χώροι και το αστικό πράσινο. Ενθάρρυνση συνδυασμένων μετακινήσεων. Μέτρα περιορισμού της αλματώδους αύξησης ιδιωτικών μηχανοκίνητων τρόπων μετακίνησης (τιμολόγηση, πολιτική στάθμευσης, πολεοδομική πολιτική και παροχή εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, ιδιαίτερα προς συμφορημένες περιοχές) (§7.52 Ατζέντας 21 και §43, 111, 112, 145, 146, 147, 149, 151 Habitat II). Β) Εφαρμογή στρατηγικών που μειώνουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών (§9.15 Ατζέντας 21, §111, 112, 145, 147, 149, 151 Habitat II). Γ) Δημιουργία μηχανισμού παρακολούθησης περιβαλλοντικών επιδόσεων με δείκτες (§112Habitat).	75. Ενιαίος κυκλοφοριακός, πολεοδομικός, περιβαλλοντικός σχεδιασμός (Ολλανδία: Plan for the Environs). 76. Χρήση περιβαλλοντικών δεικτών (standards), ώστε να παρακολουθείται αν οι δήμοι τηρούν το συνταγματικό στόχο της βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος (Σουηδία). 77. Εντοπισμός περιοχών χαμηλών περιβαλλοντικών επιδόσεων, οι οποίες δεν τηρούν τα πρότυπα για την ποιότητα του αέρα και στις οποίες δεν επιτρέπονται δημόσια έργα που συντελούν στην αύξηση των εκπομπών (ΗΠΑ: non-attainment areas). 78. Αρχή βέλτιστης χωροθέτησης: Οι δραστηριότητες χωροθετούνται εκεί όπου έχουν τις μικρότερες επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον (Σουηδία). 79. Περιβαλλοντική πιστοποίηση του σχεδιασμού (έλεγχος από φορείς πιστοποίησης ότι έχουν τηρηθεί περιβαλλοντικά κριτήρια στο σχεδιασμό) (Βρετανία). 80. Επιστημονική αξιολόγηση των προτάσεων με συγκεκριμένα κριτήρια (πολυκριτηριακή ανάλυση, ανάλυση SWOT) (ΗΠΑ, Βρετανία). 81. Οδική τιμολόγηση (Λονδίνο)
Ενιαίος και ολοκληρωμένος τρόπος αντιμετώπισης	82. Ενιαία Διοίκηση Λονδίνου (Αγγλία) 83. Στις μητροπολιτικές περιοχές δεν υπάρχουν σχέδια δύο

προβλημάτων των μητροπολιτικών περιοχών των μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων βασισμένος σε συμφωνημένες λύσεις. Ενίσχυση της διοικητικής αρμοδιότητας μητροπολιτικών φορέων να ρυθμίζουν θέματα περιβαλλοντικής διαχείρισης και κυκλοφορίας (§186 Habitat II).	επιπέδων, αλλά μόνο ένα (Unitary Development Plan: Αγγλία). 84. Μητροπολιτικές περιοχές (περιοχές άνω των 100 000 κατοίκων που αναπτύσσουν δεσμούς γύρω από μία κεντρική πόλη τουλάχιστον 50 000 κατοίκων) έχουν Οργανισμούς (Metropolitan Planning Organization) συντάσσουν και εγκρίνουν σχέδια αναπτύξεως και σχεδιασμού του χώρου (ΗΠΑ).

8.2.3 Προσέγγιση της προτεινόμενης διαδικασίας σχεδιασμού με τις προϋποθέσεις που θέτει το κοινό για να συμμετέχει, όπως διαπιστώθηκαν στην παρούσα διατριβή

Πίνακας 8.7. Μέτρα στην κατεύθυνση προσέγγισης του προτεινόμενου σχεδιασμού με τις προϋποθέσεις συμμετοχής του κοινού, όπως διαπιστώθηκαν στην παρούσα διατριβή.

Προϋποθέσεις για τη συμμετοχή του κοινού (§ 6.4.3)	Παραδείγματα από το εξωτερικό που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν (Κεφάλαιο 7)
Εκπαίδευση για το σχεδιασμό και τις δυνατότητες συμμετοχής στις αποφάσεις	• Βλ. σημεία 1, 2, 5 έως 8, 11, 13, 16, 17, 21, 41, 48, 49 Πίνακα 8.5
Ενημέρωση για το περιεχόμενο των σχεδίων	• Βλ. σημεία 1, 2, 5 έως 8, 11 έως 16, 30, 36, 38, 39, 50 έως 55 Πίνακα 8.5
Οικειοποίηση Δημοσίων Χρημάτων και Έργων	85. Αρμόδια για τα τοπικά έργα και τη φορολογική πολιτική είναι η τοπική αυτοδιοίκηση, οπότε εξαρτάται η φορολογία από τα έργα που αποφασίζεται να υλοποιηθούν (ΗΠΑ). • Βλ. και σημείο 67 πίνακα 8.6
Αποδοχή της συμμετοχής του κοινού ως διαδικασίας απαραίτητης για ορθολογικό σχεδιασμό	• Βλ. σημεία 2, 6, 8 έως 11, 17, 21, 32, 33, 35 έως 39, 49 και 63 πίνακα 8.5 • Βλ. και σημεία 65 και 66 πίνακα 8.6
Προσανατολισμός της συμμετοχής του κοινού στο συλλογικό και όχι ιδιωτικό ή κομματικό συμφέρον	• Βλ. σημείο 63 πίνακα 8.5 • Βλ. και σημεία 76 έως 79 πίνακα 8.6
Πρόσκληση για συμμετοχή	• Βλ. σημεία 1 έως 8, 10, 11, 17, 19, 20, 21, 27, 28, 29, 32 έως 38, 42 έως 49, 55, 56 και 62 πίνακα 8.5 • Βλ. και σημεία 65, 66 και 67 πίνακα 8.6
Τεχνική κατάρτιση	• Βλ. σημεία 3, 12, 15, 16, 17, 30, 41, 54 έως 57 και 59 έως 64 πίνακα 8.5 • Βλ. και σημεία 65, 66 και 67 πίνακα 8.6
Κίνητρα	• Βλ. σημεία 2 έως 8, 10, 11, 12, 15, 16, 19, 20, 21, 27, 28, 29, 32 έως 38, 41, 42, 43, 45 έως 48 και 56 έως 64 πίνακα 8.5. • Βλ. και σημεία 65, 66 και 67 πίνακα 8.6
Τοπική ταυτότητα	• Βλ. σημεία 8, 31, 40, 41, 48 και 55 πίνακα 8.5 • Βλ. σημεία 67 έως 70 πίνακα 8.6
Αποτελεσματικότητα των μεθόδων συμμετοχής	• Βλ. σημεία 3, 47, 48, 56, 61, 62 και 63 πίνακα 8.5, • Βλ. σημεία 65 έως 70 πίνακα 8.6
Φιλικότητα περιβάλλοντος	• Βλ. σημεία 3, 8, 9, 12 έως 16, 18, 20, 35 έως 38 και 41 έως 45 Πίνακα 8.5

8.3. Συμπεράσματα: Στρατηγική προς την ένταξη των πολιτών στο σχεδιασμό έργων βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Από την ανάλυση που προηγήθηκε στην παράγραφο 8.2 προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα για τη στρατηγική που πρέπει να ακολουθείται για να εμπλέκονται ουσιαστικά οι πολίτες στο σχεδιασμό έργων βιώσιμης κινητικότητας:

8.3.1 Ουσιαστική εφαρμογή της σύμβασης του Άαρχους

Η σύμβαση του Άαρχους (πίνακας 8.5) ανταποκρίνεται σε σημαντικό βαθμό σε αυτά που επιζητεί το κοινό στην Ελλάδα για να συμμετέχει στις αποφάσεις (πίνακας 8.7). Πιο συγκεκριμένα **ουσιαστική εφαρμογή της σύμβασης** θα εξασφάλιζε εκπαίδευση για το σχεδιασμό και τις δυνατότητες συμμετοχής στις αποφάσεις, ενημέρωση για το περιεχόμενο των σχεδίων και θα έκανε το κοινό να καταλάβει ότι η συμμετοχή του είναι διαδικασία απαραίτητη για ορθολογικό σχεδιασμό. Επιπλέον το κοινό θα αισθανόταν ότι προσκαλείται να συμμετέχει, ότι δε χρειάζεται τεχνική κατάρτιση για να το κάνει, ότι η διαδικασία συμμετοχής είναι φιλική και γνώριμη στο ίδιο και ότι η δράση του φέρνει αποτέλεσμα. Μία αναβαθμισμένη διαδικασία συμμετοχής του κοινού σύμφωνα με τις αρχές της Σύμβασης θα μπορούσε επιπλέον να οδηγήσει τους πολίτες μίας περιοχής να προβληματιστούν γύρω από το μέλλον της περιοχής που κατοικούν και να γνωρίσουν τις κοινές ανησυχίες με τους ανθρώπους που κατοικούν δίπλα τους. Με τον τρόπο αυτό θα μπορούσε να δημιουργηθούν κίνητρα για να σπάσουν το φαύλο κύκλο της μη συμμετοχής, όπως αναλύθηκε στο τέλος του κεφαλαίου 6 (σχέδιο 6.4).

Για να επιτευχθούν τα παραπάνω δεν αρκεί η τυπική έγκριση της σύμβασης από το κοινοβούλιο (όπως έχει ήδη μέχρι σήμερα συμβεί), αλλά πρέπει η νομοθεσία να επιβάλλει την ουσιαστική εφαρμογή της σε όλα τα επιμέρους νομοθετικά πλαίσια σχεδιασμού (πολεοδομική, κυκλοφοριακή και περιβαλλοντική νομοθεσία) με υλοποίηση μεθόδων που έχουν χρησιμοποιηθεί και στο εξωτερικό. Οι πίνακες 8.5 έως 8.7 περιγράφουν **μεθόδους που εφαρμόζονται στο εξωτερικό και θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και στον ελληνικό χώρο**. Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά:

1. Η ίδρυση μιας **υπηρεσίας** που θα ασχολείται αποκλειστικά με το (δύσκολο) έργο της ενεργοποίησης των κατοίκων μιας περιοχής, ώστε να συμμετέχει στις αποφάσεις και να παρέχει κάθε τεχνική και υλική βοήθεια που απαιτείται.
2. Η χρήση **τεχνικών** που χρησιμοποιούν σήμερα οι εταιρείες για να **διαφημίσουν** τα προϊόντα τους ή οι πολιτικοί για να **προβάλλουν** το έργο τους (φυλλάδια, τηλεόραση, ραδιόφωνο, τύπος, διαδίκτυο, βίντεο, εκθέσεις, συνέντευξη τύπου, αξιοποίηση σημείων που συγκεντρώνουν κόσμο για τη διανομή υλικού), ώστε να ενημερώνονται πραγματικά όλοι οι ενδιαφερόμενοι σε κάθε στάδιο σχεδιασμού:
 - Σε πρώτη φάση για το ότι πρόκειται να εκπονηθεί ένα σχέδιο και τις διαστάσεις του σχεδίου αυτού για το τοπικό περιβάλλον,
 - για το γεγονός ότι επιδιώκεται η συμμετοχή όλων των κατοίκων, η σημασία αυτής της συμμετοχής, τα στάδια σχεδιασμού και ο τρόπος με τον οποίο θα μπορούσαν απλοί κάτοικοι να συμμετέχουν,
 - ότι η συμμετοχή θα ληφθεί υπ' όψη,

- για το ότι μετά από κάθε φάση συμμετοχής του κοινού γίνεται απολογισμός και δίδονται εξηγήσεις για το πώς επηρέασε η διαδικασία της συμμετοχής τη μελέτη και στην περίπτωση που κάποιες απόψεις δε λήφθηκαν υπ' όψη το λόγο γι' αυτό.
3. Η αξιοποίηση και ενίσχυση του “**κοινωνικού κεφαλαίου**” μιας περιοχής για να συμβουλέψει το φορέα σχεδιασμού για την υπό εκπόνηση μελέτη, για τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να επιτύχει τη συμμετοχή των κατοίκων στο έργο αυτό, ώστε να αναλάβουν εκείνοι την ενεργοποίηση και άλλων κατοίκων, διότι είναι προτιμότερο να αναπτύσσονται συμμετοχικές διαδικασίες που θα αξιοποιούν τοπικούς θεσμούς². Γίνεται καταγραφή:
- Τοπικών συλλόγων (γειτονιάς, γονέων & κηδεμόνων), περιβαλλοντικών οργανώσεων, άλλων μη κυβερνητικών οργανώσεων, ατόμων με κύρος στην τοπική κοινωνία, εκλεγμένων τοπικών αξιωματούχων ή παραγόντων και άλλων κοινωνικών δικτύων³ που αναπτύσσονται στην περιοχή.
 - Ατόμων που στο παρελθόν συμμετείχαν σε αποφάσεις που αφορούσαν την περιοχή.
4. Η **ατομική πρόσκληση** για συμμετοχή. Με τυχαία στατιστική επιλογή ατόμων ή επιλογή ατόμων που αποτελούν μέρος του “κοινωνικού κεφαλαίου” μιας περιοχής ή που εκπροσωπούν μία κοινωνική ομάδα, ο φορέας σχεδιασμού προσκαλεί συγκεκριμένα πρόσωπα να συμμετέχουν. Με τον προσωπικό αυτό τόνο δίδονται κίνητρα για συμμετοχή⁴.
5. Η εφαρμογή μεθόδων που **δεν απαιτούν τη σπατάλη σημαντικού χρόνου** για παρακολούθηση συναντήσεων ή μετακινήσεις (αξιοποίηση διαδικτύου, αξιοποίηση σημείων της καθημερινότητας των κατοίκων, δωρεάν τηλεφωνικές γραμμές για συνομιλία ή μεταφορά εγγράφων (fax), σημεία εξυπηρέτησης κοινού, επισκέψεις κατ' οίκον για συλλογή στοιχείων μέσω συνεντεύξεων).
6. Η **συμμετοχή των κατοίκων στα κριτήρια σχεδιασμού** (όραμα των σχεδίων) και στη **διαμόρφωση εναλλακτικών λύσεων** για ένα έργο ή σχέδιο, δηλαδή η συμμετοχή πριν ακόμα αρχίσει η εκπόνηση των μελετών, όταν πραγματικά όλες οι επιλογές είναι ανοιχτές⁵. Στο επίπεδο αυτό δεν πρόκειται για σχόλια του κοινού, αλλά για ιδέες.
7. Η **συμμετοχή των κατοίκων στον προσδιορισμό του περιεχομένου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων**. Δηλαδή οι κάτοικοι να υποδεικνύουν ποια ζητήματα κρίνουν σημαντικά και πρέπει να εξεταστούν από τη μελέτη.

² Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγουν η Healey (1997: 270, 288) και οι Rydin & Pennington (2000: 164) βασιζόμενη στη θεωρία του “κοινωνικού κεφαλαίου”. Πρβλ. και (Albrechts 2002: 339), (Pratchett 2000: 11). Η σύζευξη των πολιτικών θεσμών με το δημόσιο χώρο επικοινωνίας, δηλαδή τον κοινωνικό χώρο, στον οποίο συνενδρίσκονται, συζητούν και συναποφασίζουν οι πολίτες προτού προβούν σε συλλογικές διεκδικήσεις των αιτημάτων τους, ή στην προβολή της άποψής τους για τρέχοντα ζητήματα κοινού ενδιαφέροντος, ήταν μία καινοτόμος αντίληψη που εισήγαγε ο Χάμπερμας στη θεωρία της δημοκρατίας (Παρούσης 2005: 101). Είναι προφανές ωστόσο ότι μόνο η αξιοποίηση αυτών των δομών αφήνει έξω από τη διαδικασία τη μερίδα της κοινωνίας που δεν δραστηριοποιείται σήμερα στη διεκδίκηση ενός διαφορετικού αστικού περιβάλλοντος. Απαιτούνται παράλληλες προσπάθειες ενεργοποίησης μεγαλύτερης μερίδας πολιτών. Επιπλέον πρέπει να δοθεί προσοχή να μην αναπαράγονται στους τοπικούς αυτούς θεσμούς φαινόμενα αποκλεισμών και συγκέντρωσης πολιτικής δύναμης σε μεμονωμένα άτομα (όπως π.χ. συμβαίνει στην τοπική αυτοδιοίκηση στην Ελλάδα) (Healey 1997: 271, 288).

³ Π.χ. εκκλησίες, εκπαιδευτικά ιδρύματα, επαγγελματικές ενώσεις (O'Dowd 1998: 5).

⁴ Βλ. και (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001β: 454).

⁵ Για τη σημασία της συμμετοχής στο στάδιο αυτό βλ. και (Jenkins, Kirk & Smith 2001: 44), (Petts 2003: 288).

8. **Εκλαϊκευση, οπτικοποίηση** του σχεδιασμού. Με τη χρήση εκπαιδευτικών παιχνιδιών, ψηφιακών προσομοιώσεων, ψηφιακά επεξεργασμένων φωτογραφιών, συγκρίσεων με την πραγματικότητα το κοινό εκπαιδεύεται για τη σημασία αυτών που περιγράφονται στη μελέτη ή το σχέδιο.
9. **Αξιοποίηση** όλων των **ιδεών και σχολίων** του κοινού, προσπάθεια ερμηνείας, κατανόησης και σεβασμού της στάσης τους⁶. Απόρριψη ενός σχολίου από το φορέα σχεδιασμού μόνο κατόπιν αιτιολόγησης.
10. Όχι αυθαίρετη αξιολόγηση των ιδεών και σχολίων του κοινού, αλλά **εισαγωγή** συγκεκριμένων (περιβαλλοντικών και κοινωνικών) **κριτηρίων** (βλέπε και παρακάτω)⁷.
11. Συσχέτιση του τελικού σχεδίου με τις συμμετοχικές διαδικασίες, ώστε το κοινό να κατανοεί την επίδραση που είχε η συμμετοχή του στις τελικές αποφάσεις. Τα επιχειρήματα, οι πληροφορίες, η **αξιολόγηση των σχολίων** πρέπει να είναι συνεχώς στη διάθεση του κοινού⁸.

Στο εξωτερικό η νομοθεσία δεν επιβάλλει τη χρήση συγκεκριμένων μεθόδων συμμετοχής του κοινού. Οι πρωτότυπες τεχνικές εφαρμόζονται με τοπική πρωτοβουλία με συγκεκριμένες οδηγίες βέβαια των κυβερνήσεων (της Βρετανίας και των ΗΠΑ) για το ποιες τεχνικές μπορούν να χρησιμοποιηθούν, ώστε να επιτευχθεί το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα της ουσιαστικής συμμετοχής. Η έλλειψη σαφούς θεσμικού πλαισίου έχει βρεθεί ωστόσο ότι προκαλεί δυσκολίες στην εφαρμογή των μεθόδων. Τις οδηγεί πολλές φορές να είναι περιστασιακές και στενά οριοθετημένες, μία τεχνική άσκηση αποκομμένη από την πολιτική και κοινωνική πραγματικότητα (Davies 2001: 197). Οι κριτικοί επισημαίνουν ότι πολλές φορές συζητήσεις δεν καταγράφονται και αποφάσεις δεν τηρούνται, διότι στην πραγματικότητα υπάρχει αδιαφορία από τους δήμους για το ζήτημα αυτό (Theys 2002: 235). Πρωτότυπες συμμετοχικές διαδικασίες μετατρέπονται σε ένα θέαμα για τον κοινό πολίτη, όταν η συμμετοχή του είναι χωρίς ουσία και οι συνδέσεις μεταξύ θεσμών και συμμετοχής είναι φτωχές (Radaelli 2002: 205). Αντίθετα η θεσμοθέτηση τέτοιων διαδικασιών προσδίδει κύρος και δίνει πολιτική δύναμη σε αυτές. Απαιτείται λοιπόν εκτός από την αλλαγή στην πρακτική της διακυβέρνησης, **αλλαγή του συστήματος σχεδιασμού** με την εισαγωγή νέων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων (Healey 1997: 312).

Προτείνονται λοιπόν για την ουσιαστική εφαρμογή της σύμβασης του Άαρχους στην Ελλάδα οι παραπάνω γενικοί κανόνες να μεταφερθούν στην πολεοδομική και περιβαλλοντική νομοθεσία.

Οι κανόνες αυτοί συμμετοχής του κοινού που υιοθετούνται τοποθετούνται στη θέση 5 στην κλίμακα του Arnstein⁹. Δηλαδή βρίσκονται κάπου στη μέση στο φάσμα των

⁶ Βλ. και (Healey 1997: 288, 305). Στο κεφάλαιο 3 (§ 3.2.2) περιγράφεται το θεωρητικό πλαίσιο της συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό του χώρου, όπου δίδεται μεγάλη σημασία στην επικοινωνία με την έννοια που της έδωσε ο Habermas (επικοινωνιακή ηθική του Habermas), δηλαδή με την έννοια της αμοιβαίας προσπάθειας αναζήτησης της αλήθειας.

⁷ Πρβλ. (Healey 1997: 305).

⁸ Βλ. (Healey 1997: 289) και (Lowndes, Pratchett & Stoker 2001β: 454).

⁹ Ο Arnstein βαθμονομεί ως εξής τρόπους συμμετοχής: 1. Μεθόδευση (manipulation) 2. θεραπεία (therapy) (1-2: μη συμμετοχή), 3. πληροφόρηση (informing), 4. διαβούλευση (consultation) 5. θέση (placation) (3-5: βελτίωση υφιστάμενου συστήματος – tokenism), 6. σύμπραξη (partnership), 7. εκπροσωπούμενη δύναμη (delegate power) 8. αυτοδιαχείριση (citizen control) (6-9: βαθμοί εξουσίας του κοινού). Στην πρώτες δύο περιπτώσεις (1-2) επιδιώκεται η υποστήριξη του κοινού μέσω δημοσίων

δυνατών τρόπων συμμετοχής του κοινού. Η **δύναμη απόφασης** δεν μοιράζεται μεταξύ του κοινού και αυτών που είναι αρμόδιοι να αποφασίσουν, αλλά ο φορέας διατηρεί το δικαίωμα να κρίνει εκείνος (με σαφή αιτιολόγηση ωστόσο και όχι αυθαίρετα). Όπως φαίνεται παραπάνω οι αρχές αυτές προτείνονται ως οι ελάχιστες εκείνες που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της Σύμβασης του Άαρχους. Προτείνονται λοιπόν ως οι ελάχιστες απαιτούμενες για ουσιαστική συμμετοχή του κοινού..

Οι συμμετοχικές διαδικασίες προκαλούν ένα σημαντικό επιπλέον **κόστος** για τη σύνταξη μελετών, κόστος το οποίο πρέπει ωστόσο να αναληφθεί. Διαφορετικά, όπως προκύπτει από όλα τα προηγούμενα, υποστηρίζουμε ότι δεν υπάρχει ουσιαστική τήρηση της σύμβασης του Άαρχους. Το επιπλέον κόστος για την ουσιαστική συμμετοχή του κοινού καλύπτεται στο εξωτερικό από τους φορείς σχεδιασμού όταν γίνονται μελέτες που καθορίζουν την περιβαλλοντική, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη αστικών περιοχών.

8.3.2 Περιβαλλοντική στροφή του κυκλοφοριακού σχεδιασμού

Υπάρχουν σημεία που δεν καλύπτονται από τη σύμβαση του Άαρχους, ωστόσο είναι εξ' ίσου σημαντικά για τη συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις αστικού σχεδιασμού.

Ένα από αυτά είναι η ρητή πρόβλεψη ότι ο κυκλοφοριακός και πολεοδομικός σχεδιασμός όλων των επιπέδων περιλαμβάνεται στα έργα, σχέδια ή προγράμματα για τα οποία απαιτείται η εφαρμογή της σύμβασης. Δεν είναι δυνατόν ο παράγοντας κυκλοφορία που είναι, όπως αναλύθηκε στο Α' Μέρος της διατριβής, ένας από τους πιο σημαντικούς για την κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ανάπτυξη της πόλης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, να μην θεωρείται σχέδιο σχετικό με το περιβάλλον.

Επιπλέον όλα τα επίπεδα σχεδιασμού πρέπει να έχουν **περιβαλλοντικούς στόχους**. Το σημείο αυτό είναι σημαντικό για τους εξής λόγους:

- Αν ένας συμμετοχικός σχεδιασμός δεν έχει ως αντικείμενο την προστασία του περιβάλλοντος και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, τότε (ιδίως στην Ελλάδα) κινδυνεύει να μετατραπεί σε έναν ανταγωνισμό ικανοποίησης ιδιωτικών συμφερόντων. Αν συμβεί αυτό θα κυριαρχήσουν οι οικονομικά ισχυρότεροι (μέσω της διαφθοράς ή των πολιτικών επιρροών τους) με αποτέλεσμα η συμμετοχή του κοινού να προκαλέσει (περαιτέρω)

σχέσεων. Η πληροφόρηση είναι μία μονόδρομη διαδικασία, χωρίς τη δυνατότητα ανάδρασης. Η διαβούλευση περιλαμβάνει τις έρευνες συμπεριφοράς, τις δημόσιες συναντήσεις σε γειτονιές και τις δημόσιες ενστάσεις (public inquiry). Πρόκειται για τις θεσμικές υποχρεώσεις συμμετοχής. Στην θέση (5) κατατάσσει πιο σύγχρονες προσπάθειες απ' ευθείας συμμετοχής του κοινού σε αποφάσεις, στις οποίες όμως ο φορέας σχεδιασμού διατηρεί το δικαίωμα να κρίνει τις προτάσεις και να αποφασίζει εκείνος. Στη συνεργασία αντίθετα η δύναμη απόφασης μοιράζεται μεταξύ του κοινού και αυτών που είναι αρμόδιοι να αποφασίσουν, μέσω π.χ. κοινών επιτροπών. Στην εκπροσωπούμενη δύναμη το κοινό έχει πιο πολλούς εκπροσώπους στις επιτροπές, οπότε μπορεί να ακυρώνει ένα πρόγραμμα και τέλος στην αυτοδιαχείριση ανήκει στο κοινό ο ρόλος του σχεδιασμού, της πολιτικής και της διαχείρισης των προγραμμάτων. Βλ. (TRANSPLUS 2002: 23) και (Healey 1997: 26).

απαξίωση του σχεδιασμού στη συνείδηση των πολιτών και η διαδικασία να εκφυλιστεί¹⁰.

- Αν οι συμμετοχικές αποφάσεις δεν είναι σύμφωνες με το Σύνταγμα (που απαιτεί τη διαρκή βελτίωση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος) και τις διεθνείς συμφωνίες, τότε οι αποφάσεις αυτές μπορούν να προσβληθούν και τελικά να ακυρωθούν από κάθε ιδιώτη με αποτέλεσμα η συμμετοχή να μην επιφέρει αποτέλεσμα, οι συμμετέχοντες να απογοητευτούν και σταδιακά η διαδικασία να εκφυλιστεί.
- Ο φορέας σχεδιασμού που θα αξιολογεί τις προτάσεις του κοινού για να είναι αξιόπιστος πρέπει να εφαρμόζει ενιαία κριτήρια, ιδιαίτερα όταν αυτές έρχονται σε σύγκρουση μεταξύ τους. Η εισαγωγή συγκεκριμένων κριτηρίων στις αποφάσεις που λαμβάνονται βοηθάει στη νομιμοποίησή τους (Healey 1997: 215).

Η νομολογία του ΣτΕ έχει αναλύσει την αρχή της αειφορείας σε επιμέρους αρχές που πρέπει να τηρούνται όταν σχεδιάζεται ο χώρος στην Ελλάδα. Οι πιο σημαντικές αρχές είναι (βλ. Κεφάλαιο 5):

- Η **αρχή της φέρουσας ικανότητας**, δηλαδή ότι δεν πρέπει να ξεπερνιέται ένα όριο ανάπτυξης που μπορεί να απειλήσει την ισορροπία των οικοσυστημάτων και την ανθρώπινη υγεία.
- Η **αρχή του περιβαλλοντικού και πολεοδομικού κεκτημένου**, δηλαδή δεν επιτρέπεται από τους σχεδιασμούς η επιδείνωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Για την τήρηση των προβλέψεων του Συντάγματος θα μπορούσαν να χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες τεχνικές που εφαρμόζονται στο εξωτερικό:

1. **Περιβαλλοντικοί δείκτες** (π.χ. αναλογία χρήσης ΙΧ/ άλλων τρόπων μετακίνησης). Μία σειρά τέτοιων δεικτών θα μπορούσε να χρησιμοποιούνται για να αξιολογείται αν η επιρροή ενός σχεδίου ή έργου στο περιβάλλον είναι θετική ή αρνητική (Σουηδία). Παράδειγμα τέτοιο αποτελεί και η ρητή υποχρέωση στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό στη Βρετανία να τίθενται ως στόχοι: η μείωση της κυκλοφορίας ΙΧ, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας και του περπατήματος.
2. **Ορισμός κατωφλίων ποιότητας** που δεν επιτρέπεται να παραβιαστούν. Παράδειγμα αποτελεί ο ορισμός περιοχών χαμηλών περιβαλλοντικών επιδόσεων στις ΗΠΑ, οι οποίες δεν τηρούν τα πρότυπα για την ποιότητα του αέρα και στις οποίες δεν επιτρέπονται δημόσια έργα ή πολεοδομικά σχέδια που συντελούν στην αύξηση των εκπομπών (non- attainment areas).
3. **Αρχή βέλτιστης χωροθέτησης**: Οι δραστηριότητες χωροθετούνται εκεί που έχουν τις μικρότερες επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον (Σουηδία).
4. **Περιβαλλοντική πιστοποίηση του σχεδιασμού** (έλεγχος από φορείς πιστοποίησης ότι έχουν τηρηθεί περιβαλλοντικά κριτήρια στο σχεδιασμό) (Βρετανία).
5. **Ανάλυση κόστους – όφελους**, στην οποία γίνεται προσπάθεια να υπολογιστούν οι οικονομικές επιπτώσεις μίας στρατηγικής σε σχέση με τη μη υλοποίησή της. Με

¹⁰ Ο Fischer (2003: 163) επισημαίνει τον κίνδυνο, κατά την εφαρμογή διαβουλευτικών μεθόδων, και επειδή έχει σημασία μόνο η γνώμη όσων παρευρίσκονται στις συζητήσεις, οι μέθοδοι αυτοί να αποτύχουν στην επίτευξη ενός ικανοποιητικού αποτελέσματος για το περιβάλλον.

τον τρόπο αυτό τα περιβαλλοντικά προβλήματα περιγράφονται με οικονομικούς όρους (Healey 1997: 178).

6. **Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων** (Ευρώπη, ΗΠΑ).

7. **Ενιαίος** πολεοδομικός, κυκλοφοριακός και περιβαλλοντικός **σχεδιασμός**.

Υπάρχει η εξής αντίφαση όσον αφορά την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος και την παράλληλη επιδίωξη συμμετοχής του κοινού. Η περιβαλλοντική αξιολόγηση των προτάσεων, όταν γίνεται με επιστημονικές διαδικασίες, προϋποθέτει σχετική κατάρτιση κατά συνέπεια δεν έχει νόημα η συμμετοχή του κοινού. Η ανάγκη επιστημονικής τεκμηρίωσης νοθεύει τη δυνατότητα του κόσμου να συμμετέχει. Μάλιστα υπάρχει ο κίνδυνος η επιστημονική αξιολόγηση να μην είναι αντικειμενική και να εξυπηρετεί συγκεκριμένα συμφέροντα, καθώς με διάφορες θεωρήσεις και αναλύσεις μπορεί μία πρόταση να παρουσιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να φαίνεται επιβλαβής στο περιβάλλον (χωρίς να είναι) ή αντίστροφα. **Πρέπει λοιπόν να ξεχωρίζει σαφώς η επιστημονική από την πολιτική διαδικασία της αξιολόγησης.** Επιπλέον πρέπει κατά τη διάρκεια της επιστημονικής αξιολόγησης να αναδεικνύονται και να εκλαϊκεύονται τα σημεία εκείνα για τα οποία υπάρχει **επιστημονική αβεβαιότητα**, ώστε να καθίσταται σαφές στο κοινό ότι η επιστημονική διαδικασία δεν είναι κάτι μη αμφισβητήσιμο και ότι προέχει η πολιτική διαδικασία. Για παράδειγμα κατά τη διάρκεια της περιβαλλοντικής αξιολόγησης θα μπορούσε να τονίζεται η αδυναμία “αντικειμενικής” αποτίμησης ποιοτικών μεταβλητών (π.χ. ποια η αντικειμενική αξία ενός αρχέγονου δάσους ή ενός φυσικού τοπίου;), η αδυναμία προσδιορισμού όλων των σχέσεων μεταξύ παραγόντων/ μεταβλητών, η αβεβαιότητα ορθής ποσοτικοποίησης των αναμενόμενων επιπτώσεων, η επιστημονική αβεβαιότητα για την περιβαλλοντική ικανότητα μιας περιοχής και η επιστημονική αβεβαιότητα όταν ορίζονται συγκεκριμένα περιβαλλοντικά πρότυπα (αφορά την πρόταση 2)¹¹.

Για παράδειγμα οι προτάσεις 3 και 5 μπορούν να περιορίσουν σημαντικά την πολιτική διαδικασία και να μετατρέψουν το αντικείμενο του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού σε υπόθεση ειδικών.

Προτείνεται απλά η υποχρέωση όλα τα πολεοδομικά, χωροταξικά, κυκλοφοριακά σχέδια να οδηγούν στη βελτίωση συνολικά του περιβάλλοντος σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση και να μην επιδεινώνουν κάποιο περιβαλλοντικό παράγοντα, ο οποίος με βάση τη φέρουσα ικανότητα της περιοχής είναι ήδη επιβαρυνμένος, όπως επιτάσσει το Σύνταγμα. Οι τεχνικές 1, 2 μπορούν να βοηθήσουν στην κατεύθυνση αυτή και αφήνουν σημαντικά περιθώρια συμμετοχής του κοινού στην ιεράρχηση προτεραιοτήτων, στη διατύπωση του οράματος από ένα έργο ή σχέδιο, στη διαμόρφωση εναλλακτικών λύσεων, στην επιλογή κριτηρίων αξιολόγησης. Απαιτείται απλά να επικυρώνεται επιστημονικά ότι η πρόταση που επιλέγεται βελτιώνει πράγματι το αστικό περιβάλλον.

Κατά την αξιολόγηση των προτάσεων του κοινού η αιτιολογημένη απόρριψη μιας ιδέας σημαίνει ότι αυτή οδηγεί σε επιδείνωση του περιβάλλοντος σε σχέση με την πρόταση του φορέα σχεδιασμού. Οι φορείς σχεδιασμού θα μπορούσαν να συνεργάζονται με εξωτερικούς μελετητές ή στελέχη τους, τα οποία θα μπορούσαν να αναλαμβάνουν την ενημέρωση του κοινού για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των

¹¹ Πρβλ. (Goodwin 1980: 20) και (Healey 1997: 178, 181).

ιδεών τους ή και να τις υπολογίζουν με ακρίβεια, ώστε οι προτάσεις τους να είναι πιο τεκμηριωμένες. Το ρόλο αυτό μπορεί να αναλάβει η **Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων**.

Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων είναι πλέον ένα “παραδοσιακό” εργαλείο που εφαρμόζεται στις ΗΠΑ σχεδόν 40 χρόνια και στην Ελλάδα σχεδόν 20 χρόνια. Οι αδυναμίες της είναι γνωστές. Η κυριότερη αδυναμία είναι ότι συνήθως “προκρίνει” το έργο που ο φορέας σχεδιασμού θέλει να πραγματοποιήσει, αφού εκπονείται από τον ίδιο. Για την ενίσχυση της συμμετοχής του κοινού **πρέπει να μετατραπεί από εργαλείο νομιμοποίησης διοικητικών αποφάσεων σε εργαλείο επιστημονικής βοήθειας για το κοινό** και αυτό προτείνεται παρακάτω. Η Μελέτη δεν πρέπει να καταλήγει στο ποια είναι η βέλτιστη μορφή ενός έργου, αλλά απλά να παραθέτει εναλλακτικές λύσεις και να αξιολογεί τις επιπτώσεις που συνεπάγονται στο περιβάλλον¹². Επιπλέον προτείνεται για την υλοποίηση ενός μητροπολιτικού έργου, η Μελέτη να εκπονείται για κάθε δήμο χωριστά, ώστε να δίδεται έμφαση στις επιπτώσεις του έργου στο τοπικό περιβάλλον, αφού αυτό είναι που έχει κυρίως σημασία.

Ως μακροπρόθεσμη στρατηγική ιδιαίτερα σημαντικό είναι το σημείο 7. Μία συμμετοχική προσέγγιση σχεδιασμού απαιτεί κοπιαστική προσπάθεια εμπλοκής του κοινού. Αυτό αν γίνεται σε κάθε σχέδιο ή έργο χωριστά προκαλεί σημαντική σπατάλη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Επιπλέον, συχνά, οι αποσπασματικοί σχεδιασμοί προκαλούν αντιφάσεις στους στόχους και στα μέσα με τα οποία υλοποιούνται. Προτείνεται λοιπόν ένα **ενιαίο αναπτυξιακό σχέδιο** που θα έχει πολεοδομικούς, κυκλοφοριακούς και περιβαλλοντικούς τομείς με στόχους και επιμέρους τρόπους επίτευξης κατά τα πρότυπα της Local Agenda 21.

¹² Μία απλή τεχνική είναι η σύνταξη ενός καταλόγου (check-list), στον οποίο να αναφέρεται για κάθε εναλλακτική λύση αν προκαλεί (ναι ή όχι) επίπτωση σε κάποια περιβαλλοντική παράμετρο (ATLAS 2000: 40-43). Παρόμοια εργαλεία είναι οι Περιγραφικοί Κατάλογοι και οι Μήτρες (matrix), στους οποίους γίνεται μία προσπάθεια βαθμονόμησης κάθε επίπτωσης. Τα δίκτυα (networks) αξιοποιούν τις σχέσεις μεταξύ περιβαλλοντικών μεταβλητών που συνδέονται. Οι επικαλυπτόμενοι χάρτες (overlays) και η ανάλυση με γεωγραφικά συστήματα πληροφοριών (GIS) βοηθούν στη μελέτη της χωρικής διασποράς και ένταξης των επιπτώσεων. Εμπειρικές μέθοδοι στηριζόμενες στη γνώμη ειδικών (Delphi), ανάλυση κινδύνου (risk analysis), πολυκριτηριακές μέθοδοι με τη χρήση βαρών. Απλή τεχνική είναι και η τεχνική διαχωρισμού (screening method), στην οποία με κάποια κριτήρια μειώνονται οι εναλλακτικές λύσεις που θεωρούνται αποδεκτές. Περισσότερο πολύπλοκες είναι οι τεχνικές διερεύνησης επιπτώσεων που χρησιμοποιούν μοντέλα διασποράς (diffusion models). Βλ. (Γιαννόπουλος 1999) και (Κασσιός 2000: 22-30). Ιδιαίτερα δημοφιλείς στη βιβλιογραφία είναι πρόσφατα οι περιβαλλοντικοί δείκτες (Βλ. για παράδειγμα ΥΠΕΧΩΔΕ 2002: 36). Θα μπορούσαν οι μελέτες να μετρούν την επίπτωση στους δείκτες κάθε πρότασης του κοινού. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν μέθοδοι επιστημονικής αξιολόγησης που εμπλέκουν και το κοινό στις αποφάσεις. Για παράδειγμα στην πολυκριτηριακή ανάλυση χρησιμότητας (multitattribute utility analysis – MUA) που ανέπτυξαν οι Schwartz & Eichhorn (1997) επιλέγεται μία ομάδα από το κοινό (task force), η οποία περιλαμβάνει όλες τις τάσεις και αποτελείται από το πολύ 25 άτομα. Τα άτομα της ομάδας αυτής εκφράζουν τις ανησυχίες τους για το έργο και οι απόψεις τους καταγράφονται. Οι ανησυχίες κατηγοριοποιούνται (clusters) και μετατρέπονται σε ποσοτικοποιημένες μεταβλητές, οι οποίες θα αποτελέσουν τα κριτήρια αξιολόγησης. Στη συνέχεια δημιουργούνται εναλλακτικές λύσεις, οι οποίες εκφράζουν όλους τους παριστάμενους και κάθε μέλος από την ομάδα δίνει βάρος σε κάθε κριτήριο. Πρώτα εντοπίζονται τα πιο σημαντικά (παίρνουν 10) και τα πιο ασήμαντα (0) και τα υπόλοιπα βαθμολογούνται ανάλογα. Η διαδικασία επαναλαμβάνεται έως ότου συμφωνήσουν όλοι με το βάρος που δίνεται σε κάθε κριτήριο (συνήθως μετά από 3 με 5 γύρους).

8.3.3 Αποκέντρωση του σχεδιασμού

Ένα άλλο σημείο που δεν καλύπτεται από τη Σύμβαση του Άαρχους και συντελεί στη μειωμένη συμμετοχή του κοινού είναι το γεγονός ότι οι πολίτες δεν συνειδητοποιούν ότι τα έργα που κατασκευάζονται αποτελούν επένδυση των συλλογικών χρημάτων που καταβάλλει ο κάθε φορολογούμενος. Αντίθετα θεωρούν τα χρήματα του κράτους που επενδύονται **ξένα** και δεν προβληματίζονται για το πού πρέπει να διατεθούν, αφού έχουν μάθει ότι αυτό αποτελεί **ευθύνη άλλων προσώπων**.

Η αντίληψη αυτή φανερώνει την απόσταση που χωρίζει πλέον το κοινό από τα κέντρα λήψης αποφάσεων. Απόσταση αφενός που έχει σχέση με την έλλειψη τεχνικής κατάρτισης του κόσμου, αφετέρου με την επιθυμία του (παραδοσιακά) να ασχολείται με την επίλυση των δικών του προβλημάτων και να αφήνει τα συλλογικά προβλήματα στους αρμόδιους. Η απόκρυψη των πραγματικών εισοδημάτων από την εφορία είναι μία ένδειξη της ίδιας στάσης.

Λύση στο πρόβλημα αυτό μπορεί να δώσει μόνο η **αποκέντρωση του σχεδιασμού**. Όσο στα έργα και στις μελέτες ξοδεύονται χρήματα που προέρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή κρατικές πηγές και ο τρόπος αποφασίζεται από πολιτικούς, οι οποίοι δε λογοδοτούν, η αποξένωση του κόσμου από τα έργα ενισχύεται. Αν αντίθετα το κοινό είχε συνείδηση ότι κάθε έργο που υλοποιείται στερεί χρήματα από ένα άλλο που ίσως θα ήταν πιο ενδιαφέρον η συμμετοχή θα ήταν μεγαλύτερη.

Ποια είναι τα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν προς αυτή την κατεύθυνση¹³;

- ο Οριοθέτηση τοπικών αναγκών και προτεραιοτήτων από **τοπικές αρχές**. Στην Ελλάδα η πιο γνώριμη μονάδα τοπικής εξουσίας είναι ο δήμος, τον οποίο όλοι αναγνωρίζουν ως τη μορφή διοίκησης την πιο κοντά στον πολίτη.
- ο Φορολόγηση και διαχείριση χρημάτων από τους δήμους.
- ο **Συμμετοχική οριοθέτηση αναγκών και προτεραιοτήτων**. Συμμετοχική απόφαση για το χρονοδιάγραμμα έργων που πρέπει να υλοποιηθεί και πολιτική εισφορών που συνεπάγεται.

¹³ Η αυτοδιαχείριση, δηλαδή η εκχώρηση στους κατοίκους πόρων και της εξουσίας να τους διαχειριστούν προκρίνεται συχνά ως η πιο αποτελεσματική μέθοδο προς αυτή την κατεύθυνση (Lefebvre 1977: 125) και βρίσκεται στην κορυφή της κλίμακας του Arnstein. Περιγράφεται και ως αυτοδιακυβέρνηση. Για σχετικές πολιτικές θεωρίες βλ. (Παρούσης 2005: 112). Ο Dewey θεωρεί ότι μόνο μία αμερόληπτη και δίκαιη μορφή καταμερισμού της εργασίας μπορεί να δημιουργήσει σε κάθε μέλος της κοινωνίας τη συνείδηση της συμβολής στην υλοποίηση κοινών στόχων, σε συνεργασία με όλους τους άλλους και να τους κάνει να ενδιαφερθούν για τους κοινούς στόχους. «*Μόνο μια μορφή του καταμερισμού της εργασίας, η οποία προσφέρει σε κάθε μέλος της κοινωνίας, ανάλογα με τις ικανότητές και τα ταλέντα του, που ανακαλύπτει αυτόνομα, μια αμερόληπτη ευκαιρία ανάληψης κοινωνικά επιθυμητών δραστηριοτήτων, επιτρέπει τη διαμόρφωση εκείνης της ατομικής συνείδησης της κοινωνικής συνεργασίας, από τη σκοπιά της οποίας οι δημοκρατικές διαδικασίες θα έχουν αξία, επειδή αποτελούν το καλύτερο εργαλείο ορθολογικής επίλυσης των κοινών προβλημάτων*» (Honneth 1999: 239). Προτείνει δηλαδή μία άλλη οικονομική οργάνωση. Οι θεωρίες αυτές είναι φυσικά πιο αποτελεσματικές προς την κατεύθυνση της δημιουργίας συλλογικής συνείδησης στους κατοίκους μιας πόλης, ωστόσο έχουν διαστάσεις που δύσκολα μπορούν να προβλεφθούν στο πλαίσιο της διατριβής αυτής. Για παράδειγμα η Healey (1997: 201) θεωρεί τέτοιες θεωρίες ότι προϋποθέτουν ένα τελείως διαφορετικό τρόπο ζωής και αγνοούν τους σύνθετους τρόπους με τους οποίους συνδέονται οι τόποι μεταξύ τους.

Όπως είδαμε στο Κεφάλαιο 5 η δομή της διακυβέρνησης στην Ελλάδα είναι τελείως διαφορετική σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Η τοπική αυτοδιοίκηση έχει εξαιρετικά περιορισμένους μόνιμους πόρους και αδυνατεί να ανταποκριθεί στις αρμοδιότητές της. Τα σημαντικότερα έργα συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή το κράτος.

Αντίστοιχη όμως, όπως φάνηκε στο Κεφάλαιο 5, είναι και η δομή του σχεδιασμού, ο οποίος είναι ιεραρχικός (ιδίως ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός). Στο τοπικό επίπεδο εφαρμόζονται αυτά που έχουν αποφασιστεί σε κρατικό ή περιφερειακό επίπεδο. Αντίστοιχη είναι η δομή του σχεδιασμού στη Βρετανία και στην Ολλανδία. Η δομή αυτή εξασφαλίζει το συντονισμό των σχεδίων, αλλά δεν ευνοεί τη συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό. Όπως έχει αποδειχθεί διεθνώς σε κρατικό ή περιφερειακό επίπεδο είναι δύσκολο να συμμετέχει το κοινό, καθώς (βλ. και § 6.4.4.7):

1. δεν έχει κάτι να προσφέρει, αφού τοπικής φύσης ζητήματα που είναι γνωστά σε κάθε κάτοικο δεν ενδιαφέρουν,
2. η συμμετοχή στις αποφάσεις περιφερειακού επιπέδου προϋποθέτει επιστημονική κατάρτιση και εξειδίκευση που ελάχιστοι διαθέτουν,
3. είναι πρακτικά δύσκολη η συμμετοχή, καθώς αφορά το σύνολο του πληθυσμού πλέον και όχι για παράδειγμα μια γειτονιά,
4. δε μπορεί να αξιοποιηθεί το “κοινωνικό κεφάλαιο” για ενεργοποίηση του κόσμου, καθώς δεν υπάρχουν κοινωνικές σχέσεις σε περιφερειακό ή κρατικό επίπεδο,
5. το κοινό είναι πιο δύσκολο να κινητοποιηθεί, καθώς δεν είναι αντιληπτή η επίδραση περιφερειακών αποφάσεων στο τοπικό περιβάλλον το οποίο συνήθως ενδιαφέρει τους κατοίκους,
6. έχει αποδειχθεί ιστορικά (Κεφάλαιο 1) ότι η δημοκρατική λειτουργία των πόλεων μπόρεσε να επιτευχθεί μόνο σε εκείνες μικρής κλίμακας (μεσαιωνικές πόλεις, ελληνικές πόλεις-κράτη).

Η έρευνα του Ostrom για παράδειγμα αναλύει ως σημαντικότερη αιτία πολιτικής αποτυχίας την προσπάθεια δημιουργίας θεσμών σε επίπεδο υψηλό. «Αντί να αρχίσουν με μικρές αποσπασματικές αλλαγές στο τοπικό επίπεδο, που θα μπορούσαν να προσφέρουν το κοινωνικό κεφάλαιο, ώστε να οικοδομηθούν υπερτοπικοί θεσμοί, η συμμετοχή στο περιφερειακό επίπεδο αποθάρρυνε την εμφάνιση πιο τοπικών προσπαθειών, ώστε να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της (μη) συλλογικής δράσης (των ανθρώπων σήμερα). Στις περιπτώσεις αυτές η απουσία προφορικών δεσμών εμπιστοσύνης που θα μπορούσαν να αναπτυχθούν, όταν οι θεσμοί έχουν οικοδομηθεί από κάτω προς τα πάνω οδήγησε στην κυριαρχία επί πολιτικών διαδικασιών από γραφειοκράτες και επιχειρηματίες, αποθαρρύνοντας μία αποτελεσματική απάντηση στο πρόβλημα.» (Rydin & Pennington 2000: 166).

Ο σχεδιασμός λοιπόν σε κρατικό ή περιφερειακό επίπεδο δεν μπορεί να είναι τόσο συμμετοχικός όσο θα ήταν σε τοπικό επίπεδο. Επομένως στις αποφάσεις αυτές δίδεται η δυνατότητα, αν συνεχίσει να ακολουθείται το μοντέλο του ιεραρχικού σχεδιασμού, να κυριαρχήσει η αγορά μέσω των ισχυρών πιέσεων που ασκεί με καταρτισμένο και εξειδικευμένο προσωπικό ή και με την εξαγορά πολιτικών συνειδήσεων (διάγραμμα 8.3)¹⁴. Οι δήμοι καλούνται να εφαρμόζουν αποφάσεις που

¹⁴ Βλ. § 6.4.3.11

χαράσσονται σε περιφερειακό επίπεδο, οπότε το αντικείμενο της συμμετοχής του κοινού είναι περιορισμένο, παρ' όλο που στο τοπικό επίπεδο είναι πιο εύκολη η κινητοποίηση του κόσμου και η οργάνωση μιας διαδικασίας συμμετοχής του κοινού.

Από την άλλη, όπως έχει άλλωστε αποφανθεί και το Συμβούλιο της Επικρατείας, αποκέντρωση του σχεδιασμού θα εμπόδιζε μία ενιαία αντιμετώπιση του χώρου. Άλλωστε μία πολεοδομική ή κυκλοφοριακή απόφαση σε έναν τόπο επηρεάζει όχι μόνο το γειτονικό του, αλλά μία ευρύτερη περιοχή¹⁵. Όπως είδαμε όμως στο προηγούμενο κεφάλαιο υπάρχουν τρόποι ώστε τόσο οι αποφάσεις σχεδιασμού να είναι αποκεντρωμένες και παράλληλα να εξασφαλίζουν ότι κάθε περιοχή μειώνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ή περιορίζει την ατμοσφαιρική ρύπανση ή δεν επιβαρύνει τη γειτονική της. Πρέπει λοιπόν ο σχεδιασμός του χώρου να αποκεντρωθεί με παράλληλη πρόβλεψη ότι το κράτος μέσω συγκεκριμένων κριτηρίων θα διασφαλίζει ότι το περιβάλλον σε όλες τις περιοχές ευνοείται από τις τοπικές επιλογές.

Ενώ σε μερικά κράτη οι πολεοδομικές αποφάσεις είναι πλήρως αποκεντρωμένες (ΗΠΑ, Σουηδία), αυτό δε συμβαίνει στις μητροπολιτικές περιοχές. Παντού για παράδειγμα ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός στις μητροπολιτικές περιοχές και η ιεράρχηση των προτεραιοτήτων των έργων που θα υλοποιηθούν γίνεται από έναν μητροπολιτικό φορέα και όχι από τους δήμους. Στις ΗΠΑ βέβαια γίνονται σημαντικές προσπάθειες (βλέπε πίνακες 8.5 – 8.7) για την επίτευξη συμμετοχής του κοινού στο μητροπολιτικό επίπεδο, συχνά με επιτυχία.

Θέση της διατριβής αυτής είναι δε μπορούν να εφαρμόζονται στο μητροπολιτικό επίπεδο όλα όσα περιγράφονται στη στρατηγική ουσιαστικής εφαρμογής της Σύμβασης του Άαρχους (§ 8.3.1). Μπορούν μόνο στο τοπικό για τους λόγους που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Κατά συνέπεια πρέπει να γίνει μία **διαφορετική οργάνωση του κυκλοφοριακού σχεδιασμού**. Είναι αυτή εφικτή, όταν ο κανόνας παγκοσμίως είναι να μη γίνεται κυκλοφοριακός σχεδιασμός σε επίπεδο δήμου, αλλά μόνο σε επίπεδο μητρόπολης;

Έχει διαπιστωθεί από έρευνα, η οποία μάλιστα αφορούσε τον ελληνικό χώρο, ότι η επιλογή του πρώτου μέσου μετακίνησης το πρωί καθορίζει τη μετέπειτα επιλογή μέσου καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας (Βλαστός & Μπαρμπόπουλος 2006: 41-45). Επιπλέον είναι πλέον διεθνώς παραδεκτό ότι στην επιλογή μέσου μετακίνησης έχουν καθοριστικό ρόλο τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά των περιοχών κατοικίας¹⁶. Κατά συνέπεια όχι μόνο δεν προκύπτουν προβλήματα στο βιώσιμο κυκλοφοριακό σχεδιασμό μιας μητρόπολης, αν το επίκεντρο του σχεδιασμού αποτελέσει η γειτονιά, αλλά αντίθετα η βελτίωση των πολεοδομικών συνθηκών στις γειτονιές αποτελεί τον καθοριστικό παράγοντα για την επιλογή φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μετακίνησης.

¹⁵ Για το λόγο αυτό η Healey αντιτίθεται στην αντικατάσταση της ιεραρχικής δομής σχεδιασμού από μία διαδικασία από κάτω προς τα πάνω. Προτείνει μία διαδικασία στην οποία η κάθε διοικητική μονάδα παίρνει αποφάσεις του επιπέδου της (η τοπική αυτοδιοίκηση τοπικές αποφάσεις, η μητροπολιτική διοίκησης μητροπολιτικές αποφάσεις), ωστόσο η τοπική αυτοδιοίκηση συμμετέχει στη λήψη των αποφάσεων μητροπολιτικού ενδιαφέροντος (Healey 1997: 308).

¹⁶ Βλ. § 3.1.3 και ενδεικτικά (Schwanen & Mokhtarian 2005).

Υπάρχει σίγουρα η ανάγκη οι οδικοί άξονες που επιλέγονται σε έναν δήμο ως κύριοι άξονες σύνδεσης με τις γύρω περιοχές, καθώς και η χάραξη των μέσων μαζικής μεταφοράς να έχουν συνέχεια στο διπλανό δήμο. Το μοντέλο της Σουηδίας δίνει μία απάντηση για το πώς θα μπορούσε να εξασφαλιστεί **συντονισμός** σχεδίων εκπονημένων σε τοπικό επίπεδο. Μία αρμόδια αρχή θα μπορούσε να ελέγχει αν ο δήμος πριν εγκρίνει ένα σχέδιο έχει έρθει σε συνεννόηση με τους δήμους που επηρεάζονται από αυτό και υπάρχει η συναίνεσή τους.

8.4. Εφαρμογή της στρατηγικής στο νομοθετικό πλαίσιο σχεδιασμού

8.4.1 1ο Βήμα: Ουσιαστική εφαρμογή της σύμβασης του Άαρχους και περιβαλλοντική στροφή του σχεδιασμού.

Περιγράφοντας στο Κεφάλαιο 5 με λεπτομέρεια το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο σχεδιασμού έγινε φανερό η πολυπλοκότητά του. Παράλληλα εντοπίστηκαν τα σημεία που εξασφαλίζεται περιβαλλοντικός προσανατολισμός στις αποφάσεις σε αντίθεση με εκείνα τα σημεία στη νομοθεσία στα οποία δε συμβαίνει αυτό.

Πιο συγκεκριμένα, όπου υπάρχει ο θεσμός της **Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης** ή της Εκτίμησης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Χωροταξικός Σχεδιασμός, Ρυθμιστικό Σχέδιο, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, Υλοποίηση σημαντικών έργων αστικών μεταφορών) πρέπει σύμφωνα με τη νομοθεσία να αποδεικνύεται ότι ο σχεδιασμός βελτιώνει την ποιότητα ζωής και τις περιβαλλοντικές παραμέτρους. Επιπλέον τα Σχέδια Δράσης για τη Ρύπανση και το Θόρυβο έχουν ακριβώς αυτό το σκοπό. Προτείνεται η επέκταση του θεσμού της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και στα υπόλοιπα σχέδια¹⁷, όπου δεν προβλέπεται ο θεσμός αυτός (παρ' όλο που έχουν ίσως τις σημαντικότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις): Πολεοδομικές και Κυκλοφοριακές Μελέτες όλων των επιπέδων.

Επιπλέον για να εξασφαλιστεί ότι οι περιβαλλοντικές μελέτες δεν θα είναι αόριστες, αλλά θα εξετάζουν αντικειμενικά την επίδραση ενός σχεδίου ή μελέτης στο περιβάλλον, προτείνεται η **εισαγωγή** συγκεκριμένων **περιβαλλοντικών μεταβλητών** (π.χ. αναλογία χρήσης ΙΧ/ άλλων τρόπων μετακίνησης, εκπομπές ρύπων ή CO₂, επίπεδα θορύβου), οι οποίες θα αποδεικνύεται ότι βελτιώνονται από το σχεδιασμό.

Προς την κατεύθυνση της απλοποίησης της διαδικασίας σχεδιασμού, της παράλληλης εξασφάλισης περιβαλλοντικού προσανατολισμού στις χωροταξικές, πολεοδομικές και κυκλοφοριακές αποφάσεις και της διευκόλυνσης της συμμετοχής του κοινού θα βοηθούσε μία **ενιαία αντιμετώπιση του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού**. Η απομόνωση του συγκοινωνιακού σχεδιασμού αγνοεί τη σχέση του με άλλους τομείς δραστηριοτήτων (Booth & Richardson 2001: 148).

¹⁷ Χρησιμοποιείται ο όρος “Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση”, καθώς ο πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός αποτελούν ένα στρατηγικό πλαίσιο που οδηγεί στην αδειοδότηση επιμέρους έργων, όπως είναι για παράδειγμα η ανάπλαση ενός οδικού άξονα ή η αδειοδότηση για κατασκευή ενός εμπορικού κέντρου.

Ο **τρόπος λήψης απόφασης** που ευνοεί περισσότερο τη συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις είναι ο **διαβουλευτικός**, δηλαδή η επιλογή εκείνης της εναλλακτικής λύσης για την οποία θα συναινέσουν όλοι σε ένα πνεύμα όχι διαπραγματεύσεως, αλλά σε μία κοινή προσπάθεια αναζήτησης της αλήθειας, αλληλοκατανόησης και αλληλοσεβασμού, όπως περιγράφουν οι υπέρμαχοι του διαβουλευτικού σχεδιασμού επηρεασμένοι από το φιλοσοφικό έργο του Habermas (βλ. §3.2.2)¹⁸.

Οι προτάσεις που αναπτύσσονται σε λεπτομέρεια παρακάτω εισάγουν τις εξής καινοτομίες στη μεθοδολογία σχεδιασμού:

- ❖ Τα επιμέρους σχέδια (πολεοδομικά, κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά) ενοποιούνται, ώστε να διευκολυνθεί η κατανόησή τους και η συμμετοχή του κοινού.
- ❖ Κάθε πολίτης έχει το δικαίωμα να διαμορφώσει ελεύθερα προτάσεις σχεδιασμού και αυτές παύουν να υπαγορεύονται αποκλειστικά από τους πολιτικούς ή τους μηχανικούς.
- ❖ Ο ρόλος των μηχανικών που εκπονούν το Σχέδιο είναι κρίσιμος και εστιάζεται στη διατύπωση των εναλλακτικών προτάσεων, οι οποίες πρέπει να εμπεριέχουν και τις ιδέες του κοινού.
- ❖ Ο ρόλος των μηχανικών που εκπονούν τις συνοδευτικές μελέτες κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων περιορίζεται στον έλεγχο της συνταγματικότητας των προτάσεων.
- ❖ Οι μηχανικοί πλέον δεν έχουν την αποστολή να υποδείξουν την καλύτερη πρόταση για το αστικό περιβάλλον ως ουδέτεροι ειδικοί, αλλά να βοηθήσουν το κοινό να επιλέξει εκείνο την πρόταση που θεωρεί ότι συγκεντρώνει τα περισσότερα θετικά χαρακτηριστικά.

¹⁸ Για τη διαβούλευση ως πολιτική θεωρία: «Σκοπός της διαβούλευσης είναι η εύρεση μιας ορθολογικής πρακτικής λύσης στην οποία να συμφωνούν όλοι. Τούτο σημαίνει ότι η διαβούλευση δεν θα όφειλε να γνωρίζει χρονικούς περιορισμούς και να δύναται να συνεχίζεται ή να επαναλαμβάνεται στο διηνεκές. Επειδή όμως στην πολιτική διαβούλευση υπάρχει η πίεση του χρόνου εντός του οποίου πρέπει να ληφθεί μια απόφαση, υπερισχύει προσωρινά και για λόγους σκοπιμότητας η αρχή της πλειοψηφίας.» (Παρούσης 2005: 70). Ο J. Cohen θεωρεί τη δημοκρατική διαβούλευση ως τον άριστο επικοινωνιακό μηχανισμό για την άρση των διαφορών μεταξύ ανταγωνιστικών ηθικών και πολιτικών τάσεων στους κόλπους της ποικιλόδοξης κοινωνίας. Ο Habermas μάλιστα θεωρεί ότι η διαβούλευση σε μία ιδανική επικοινωνία (όλοι οι συμμετέχοντες πείθονται με μοναδικό κριτήριο το ορθότερο επιχείρημα) μπορούν να οδηγήσουν στην εύρεση της πραγματικής αλήθειας (Παρούσης 2005: 77). Ένας αριθμός ψυχολογικών διαδικασιών οδηγεί στη νόθευση από αυτή την ιδανική κατάσταση που περιγράφει ο Habermas: 1) Οι άνθρωποι ξεχνούν τις ηθικές τους αρχές, όταν μία τέτοια παράλειψη ευνοεί τις επιδιώξεις τους. 2) Εκλογικοποιούν τις αποφάσεις τους, πείθοντας τον εαυτό τους ότι η ηθική τους αρχή δεν εφαρμόζεται σε αυτούς, των οποίων τα συμφέροντα συγκρούονται με τα δικά τους. 3) Εξαπατούν τον εαυτό τους πιστεύοντας ότι έχουν ενεργήσει ηθικά, ακόμα και αν δεν το έχουν κάνει, όταν υπάρχει η δυνατότητα να εμφανίζονται ηθικοί χωρίς να χρειάζεται να είναι (Batson, Ahmad & Tsang 2002: 440). Βλ. και (Hillier 2000) και (Phelps & Tewdwr-Jones 2000) για το γεγονός ότι ο κανόνας είναι οι άνθρωποι να προσέρχονται στο διάλογο για να ικανοποιήσουν συμφέροντα. Οι (Banister 2003), (Banister 2004), (Fischer 2003, σελ. 159) και (Richardson 2004) μελετώντας το παράδειγμα της οδικής τιμολόγησης του Λονδίνου αμφισβάζουν αν η διαβουλευτική μέθοδος μπορεί να δώσει αποτέλεσμα προς τη βιώσιμη κινητικότητα που προϋποθέτει ρήξη με καθημερινές συνήθειες και συμπεριφορές. Πολιτικές προς τη βιώσιμη κινητικότητα συναντούν ισχυρές αντιδράσεις. Το παράδειγμα του Παλαιού Φαλήρου από την άλλη υποδεικνύει ότι ούτε και μέθοδοι που δεν εμπλέκουν το κοινό είναι κατάλληλες προς αυτή την κατεύθυνση. Η μέθοδος προκρίνεται πάντως ως περισσότερο αποτελεσματική στο να κινητοποιεί τους πολίτες και να τους δίνει ένα βαθμό συμμετοχής στις αποφάσεις.

- ❖ Ο ρόλος των κρατικών υπηρεσιών που ελέγχουν τη διαδικασία περιορίζεται μόνο α) στον έλεγχο της επάρκειας της επιστημονικής μεθοδολογίας των μηχανικών (με βάση ίσως και τα σχόλια πολιτών, οι οποίοι μπορεί να συμβάλλουν στην αξιολόγηση αυτή αν έχουν σχετικές γνώσεις) και β) της νομιμότητας της διαδικασίας.
- ❖ Για να επιτευχθούν τα παραπάνω η (Στρατηγική) Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων δεν καταλήγει σε κάποια προτεινόμενη λύση, αλλά αναλύει επιστημονικά τις επιπτώσεις στο περιβάλλον των εναλλακτικών προτάσεων που διαμορφώνονται με τη βοήθεια του κοινού.
- ❖ Η (Στρατηγική) Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων μετατρέπεται με αυτόν τον τρόπο σε εργαλείο επιστημονικής ανάλυσης των απόψεων του κοινού και συντελεί στην εκπαίδευσή του και παύει να είναι απλά μία τυπική προϋπόθεση για την έγκριση σχεδίων ή έργων (όπως συμβαίνει σήμερα).

Είναι φανερό ότι πρέπει να παρέχεται τεχνική βοήθεια στο κοινό (π.χ. από τους φορείς σχεδιασμού ή συνεργαζόμενους εξωτερικούς μελετητές), ώστε

- α) να είναι σε θέση να εκτιμάει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των απόψεών του πριν τις καταθέσει στο φορέα σχεδιασμού,
- β) να συντάσσει προτάσεις
- γ) αν αντικρούει τους ισχυρισμούς των Περιβαλλοντικών Μελετών αν διαφωνεί με αυτές σε κάποιο σημείο.

8.4.1.1 Προτεινόμενη μεθοδολογία εκπόνησης Ρυθμιστικών Σχεδίων

Προτείνεται η ενσωμάτωση του Ρυθμιστικού Σχεδίου, των Γενικών Ολοκληρωμένων Κυκλοφοριακών Μελετών Πόλεων (που δεν έχουν θεσμοθετηθεί, αλλά έχουν εκπονηθεί στην πράξη), των Μελετών Ανάπτυξης Συστημάτων Αστικής Συγκοινωνίας (και αυτές δεν έχουν θεσμοθετηθεί, αλλά έχουν εκπονηθεί στην πράξη), των Σχεδίων Δράσης για τη Ρύπανση και για το Θόρυβο σε ένα Σχέδιο, το οποίο κάλλιστα θα μπορούσε να είναι ένα διευρυμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο μεγάλης πόλης με πλήρες κυκλοφοριακό και περιβαλλοντικό σχέδιο που να το συνοδεύει και σύμφωνα με τις οδηγίες της ΕΕ για την αντιμετώπιση της ρύπανσης και του θορύβου στις αστικές περιοχές. Άλλωστε οι Κυκλοφοριακές Μελέτες πολεοδομικών συγκροτημάτων έχουν τόσο σημαντική διάσταση για την πόλη που δεν πρέπει να εκπονούνται ανεξάρτητα από τον πολεοδομικό και τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο θα περιλαμβάνει ως περιοχή μελέτης ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα και τις περιοχές που έχουν καθημερινή λειτουργική σχέση με αυτό. Δε θα εκπονούνται μόνο για τις μικρές πόλεις¹⁹.

Η διαδικασία εκπόνησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου θα πρέπει να ακολουθεί τους κανόνες δημοσιότητας και ενεργοποίησης του κοινού που περιγράφηκαν παραπάνω (§ 8.3.1 και § 8.3.2), πρέπει δηλαδή να τηρηθεί στην πράξη η Σύμβαση του Άαρχους και το Σύνταγμα.

Βασικά σημεία της διαδικασίας αυτής είναι:

¹⁹ Για παράδειγμα μικρές πόλεις θα μπορούσαν να οριστούν αυτές με πληθυσμό του συμπαγούς οικιστικού ιστού μικρότερου από 50 000 κατοίκους και να δοθεί και ορισμός για την έννοια του συμπαγούς οικιστικού ιστού ανάλογου με αυτόν που δόθηκε για τις πυκνοδομημένες περιοχές αυθαιρέτων του Ν. 1337/1983.

- Πλήρης ενημέρωση του κοινού με όλα τα παραδοσιακά και σύγχρονα μέσα για το ρόλο του Ρυθμιστικού Σχεδίου, τη σημασία της συμμετοχής του, τον τόπο και τρόπο υποβολής σχολίων και για το γεγονός ότι η συμμετοχή θα ληφθεί υπ' όψη σύμφωνα με τους κανόνες που περιγράφηκαν παραπάνω (§ 8.3.1).
- Πρόσκληση για συμμετοχή σε όλους τους δήμους, σε συλλογικές οργανώσεις ή και τυχαία και δειγματοληπτικά σε μεμονωμένους πολίτες.
- 1^η Φάση Συμμετοχής: Συλλογή Ιδεών, Οραματισμός.
- Η συλλογή των σχολίων του κοινού γίνεται από κάθε δήμο χωριστά, οι οποίοι εφαρμόζουν συμμετοχικές διαδικασίες της § 8.3.1 σε τοπική κλίμακα.
- Παράλληλα γνωμοδοτούν τα δημοτικά συμβούλια και όλοι οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς.
- Συγκέντρωση, κατηγοριοποίηση και ανάλυση όλων των σχολίων που κατατέθηκαν.
- Αξιοποίηση των σχολίων κατά τη διαμόρφωση των εναλλακτικών λύσεων.
- Δημοσίευση Εναλλακτικών Λύσεων, οι οποίες συνοδεύονται από Στρατηγική Περιβαλλοντική Μελέτη που περιγράφουν τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον και διερευνούν αν τηρούνται οι επιταγές του Συντάγματος (δηλαδή ότι οι εναλλακτικές αυτές λύσεις βελτιώνουν το αστικό περιβάλλον ή ότι δεν επιβαρύνουν κάποια περιβαλλοντική μεταβλητή που είναι ήδη εκτός αποδεκτών ορίων) και του Χωροταξικού Σχεδιασμού. Η ανάλυση των επιπτώσεων γίνεται κατά δήμο. Δημοσίευση των σχολίων του κοινού και επεξήγηση της επιρροής τους στη διαμόρφωση των εναλλακτικών λύσεων.
- 2^η Φάση Συμμετοχής: Νέο κάλεσμα για συμμετοχή, η οποία ακολουθεί πλήρως τη μεθοδολογία που περιγράφηκε κατά την 1^η Φάση. Αντικείμενο της συμμετοχής είναι η αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων ή και η κατάθεση προτάσεων για τροποποίησή τους.
- Εκ νέου συγκέντρωση, κατηγοριοποίηση και ανάλυση όλων των σχολίων του κοινού.
- Πιθανή διαμόρφωση νέων εναλλακτικών λύσεων και επανάληψη της διαδικασίας.
- Ομόφωνη Επιλογή Τελικού Σχεδίου από μία Συναινετική Επιτροπή²⁰ στην οποία γίνεται προσπάθεια να εκπροσωπούνται όλοι οι φορείς που εξεδήλωσαν ενδιαφέρον ή και μεμονωμένοι ιδιώτες που με τα σχόλιά τους συνέβαλλαν στη διαδικασία διαμόρφωσης του Σχεδίου. Η Επιτροπή πριν τη λήψη απόφασης πρέπει να έχει λάβει γνώση των σχολίων του κοινού, όπως έχουν κατηγοριοποιηθεί. Στο τελικό κείμενο απόφασης θα επεξηγείται για κάθε σχόλιο που κατατέθηκε η επιρροή που είχε στην τελική απόφαση και θα αιτιολογείται η απόφαση της Επιτροπής.
- Έγκριση του Ρυθμιστικού Σχεδίου από το κράτος.

Είναι προφανές ότι για την αξιολόγηση των επιπτώσεων των εναλλακτικών λύσεων πρέπει αυτές να έχουν ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τα δίκτυα αστικών μεταφορών και να συνοδεύονται από πλήρη κυκλοφοριακή μελέτη που θα αξιολογεί την πιθανή εικόνα του κυκλοφοριακού συστήματος όταν θα εφαρμοστούν πλήρως οι προβλέψεις. Η έγκριση των απαραίτητων κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών μελετών θα πρέπει να γίνεται από τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες, οι οποίες θα πρέπει να

²⁰ Στις ΗΠΑ τέτοιες επιτροπές έχουν από 20 έως πάνω από 100 μέλη. Στην επιτροπή επιδιώκεται η συναίνεση όλων των παρευρισκόμενων.

ελέγχουν μόνο την επάρκεια της μεθοδολογίας τους για την πρόβλεψη των επιπτώσεων. Δηλαδή προτείνεται οι μελετητές μηχανικοί να ελέγχουν τη συμβατότητα των προτάσεων με το Σύνταγμα και τη νομολογία (βελτίωση αστικού περιβάλλοντος) και οι αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες μόνο την επάρκεια της μεθοδολογίας των μελετητών.

Οι Οργανισμοί των μεγάλων πόλεων είναι οι αρμόδιοι φορείς για τη σύνταξη των Ρυθμιστικών Σχεδίων. Είναι προφανές ότι η τήρηση της παραπάνω διαδικασίας απαιτεί την ύπαρξη ενός τμήματος που θα ασχολείται με την τήρηση των συμμετοχικών διαδικασιών και τη χρηματοδότησή τους.

Είναι επιπλέον φανερό ότι η διαδικασία, όπως περιγράφηκε είναι χρονοβόρα και απαιτεί τουλάχιστον 2 χρόνια για να ολοκληρωθεί. Το διάστημα αυτό δεν κρίνεται υπερβολικό για τη θεσμοθέτηση ενός σχεδίου τέτοιας κλίμακας (για παράδειγμα η διαδικασία για την αναθεώρηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας έχει κρατήσει πάνω από 5 χρόνια και δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα).

8.4.1.2 Προτεινόμενη μεθοδολογία εκπόνησης Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων

Προτείνεται η ενσωμάτωση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου με τις κυκλοφοριακές μελέτες δήμων (που δεν έχουν θεσμοθετηθεί, αλλά εκπονούνται στην πράξη) και τις μελέτες για την ανάπτυξη δημοτικής συγκοινωνίας (οι οποίες αποτελούν συνήθως τμήμα των κυκλοφοριακών μελετών) σε ένα διευρυμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, το οποίο θα περιγράφει τους βασικούς άξονες κυκλοφοριακών και πολεοδομικών παρεμβάσεων ενός δήμου, θα περιγράφει πλήρως το βασικό κυκλοφοριακό σύστημα και θα πρέπει να είναι σύμφωνο με το Ρυθμιστικό Σχέδιο (αν ο δήμος ανήκει σε μία ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή) και το Χωροταξικό Σχεδιασμό. Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο θα έχει ως περιοχή μελέτης τα όρια ενός δήμου. Πλέον η διαδικασία απλοποιείται, καθώς δεν εμπλέκονται πολλοί δήμοι, αλλά μόνο ένας, ο οποίος θα πρέπει να είναι αρμόδιος για τη σύνταξή του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου. Για την εκπόνησή του το διευρυμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο θα μπορούσε να ακολουθεί τη μεθοδολογία που περιγράφεται παραπάνω. Συνοπτικά η διαδικασία που προτείνεται είναι:

- Πλήρης ενημέρωση όλων των κατοίκων του δήμου με όλα τα παραδοσιακά και σύγχρονα μέσα (σύμφωνα με τους κανόνες που περιγράφηκαν παραπάνω - § 8.3.1) για το ρόλο του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, τη σημασία της συμμετοχής του, τον τόπο και τρόπο υποβολής σχολίων και για το γεγονός ότι η συμμετοχή θα ληφθεί υπ' όψη
- Πρόσκληση για συμμετοχή σε όλες τις συλλογικές οργανώσεις που δραστηριοποιούνται στο δήμο ή και τυχαία και δειγματοληπτικά σε μεμονωμένους πολίτες.
- 1^η Φάση Συμμετοχής: Συλλογή Ιδεών, Οραματισμός.
- Συγκέντρωση, κατηγοριοποίηση και ανάλυση όλων των σχολίων που κατατέθηκαν.
- Αξιοποίηση των σχολίων κατά τη διαμόρφωση των εναλλακτικών λύσεων.
- Δημοσίευση Εναλλακτικών Λύσεων, οι οποίες συνοδεύονται από Στρατηγική Περιβαλλοντική Μελέτη που περιγράφουν τις επιπτώσεις τους στο

περιβάλλον και διερευνούν αν τηρούνται οι επιταγές της νομοθεσίας και νομολογίας (δηλαδή ότι οι εναλλακτικές αυτές λύσεις βελτιώνουν το αστικό περιβάλλον και ότι είναι συμβατές με το χωροταξικό ή μητροπολιτικό σχεδιασμό)²¹. Δημοσίευση των σχολίων του κοινού και επεξήγηση της επιρροής τους στη διαμόρφωση των εναλλακτικών λύσεων.

- 2^η Φάση Συμμετοχής: Νέο κάλεσμα για συμμετοχή, η οποία ακολουθεί πλήρως τη μεθοδολογία που περιγράφηκε κατά την 1^η Φάση. Αντικείμενο της συμμετοχής είναι η αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων ή και η κατάθεση προτάσεων για τροποποίησή τους.
- Εκ νέου συγκέντρωση, κατηγοριοποίηση και ανάλυση όλων των σχολίων του κοινού.
- Πιθανή διαμόρφωση νέων εναλλακτικών λύσεων και επανάληψη της διαδικασίας.
- Ομόφωνη Επιλογή Τελικού Σχεδίου από μία Τοπική Επιτροπή²² στην οποία γίνεται προσπάθεια να εκπροσωπούνται όλοι οι φορείς που εξεδήλωσαν ενδιαφέρον ή και μεμονωμένοι ιδιώτες που με τα σχόλιά τους συνέβαλλαν στη διαδικασία διαμόρφωσης του Σχεδίου. Η Επιτροπή πριν τη λήψη απόφασης πρέπει να έχει λάβει γνώση των σχολίων του κοινού, όπως έχουν κατηγοριοποιηθεί. Στο τελικό κείμενο απόφασης θα επεξηγείται για κάθε σχόλιο που κατατέθηκε η επιρροή που είχε στην τελική απόφαση και θα αιτιολογείται η απόφαση της επιτροπής.
- Έγκριση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου από το κράτος²³.

Είναι προφανές ότι η τήρηση της παραπάνω διαδικασίας απαιτεί την ύπαρξη ενός τμήματος στο δήμο που θα ασχολείται με την τήρηση των συμμετοχικών διαδικασιών, απαιτεί επιπλέον τη στελέχωσή τους με πολεοδόμους, συγκοινωνιολόγους και περιβαλλοντολόγους. Οι δήμοι θα πρέπει να ενισχυθούν οικονομικά από το κράτος για να εφαρμόσουν τις διαδικασίες αυτές κατά τη σύνταξη των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων τους. Δεδομένου ότι στο πλαίσιο των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων δεν απαιτείται η εμπλοκή πολλών δήμων η διαδικασία αυτή θα μπορούσε να ολοκληρωθεί ακόμα και εντός 16 μηνών (2 μήνες διαδικασία ενημέρωσης του κοινού και συλλογή σχολίων + 8 μήνες επεξεργασία σχολίων, διαμόρφωση εναλλακτικών σχεδίων, εκπόνηση κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών

²¹ Προϋπόθεση για την σύνταξη της Περιβαλλοντικής Μελέτης είναι η ύπαρξη κυκλοφοριακής μελέτης που θα δίνει την εικόνα του συγκοινωνιακού συστήματος της πόλης μετά την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται. Δεδομένου ότι οι κυκλοφοριακές μελέτες και περιβαλλοντικές μελέτες δεν επηρεάζουν τις αποφάσεις μητροπολιτικού επιπέδου, οι οποίες λαμβάνονται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο, θα μπορούσαν οι συνοδευτικές αυτές μελέτες να ελέγχονται από τις τεχνικές υπηρεσίες των δήμων, οι οποίες πρέπει πάντως στην περίπτωση αυτή να είναι στελεχωμένες με συγκοινωνιολόγους και περιβαλλοντολόγους.

²² Η ανάλυση που προηγήθηκε μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το δημοτικό συμβούλιο με τη μορφή που έχει σήμερα δεν εκπροσωπεί όλους τους πολίτες μιας περιοχής. Η Τοπική Επιτροπή προτείνεται να είναι ένα διευρυμένο δημοτικό συμβούλιο, στο οποίο συμμετέχουν τοπικοί παράγοντες, μηχανικοί, μέλη τοπικών συλλόγων γειτονιάς, μη κυβερνητικών οργανώσεων, άλλων κοινωνικών δικτύων κλπ. Στόχος είναι η Τοπική Επιτροπή να αντιπροσωπεύει όλες τις διαφορετικές αντιλήψεις που αναπτύσσονται στην τοπική κοινωνία. Τα μέλη αυτά καλούνται με ατομική πρόσκληση να συμμετέχουν στη σχετική συνεδρίαση.

²³ Κατά τη νομολογία του ΣτΕ το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο πρέπει να εγκρίνει το κράτος, που είναι αρμόδιο για το χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό της χώρας. Κατά την έγκριση πρέπει να ελέγχεται μόνο αν έχει τηρηθεί η νομοθεσία (για παράδειγμα η συμβατότητα με χωροταξικό και μητροπολιτικό σχεδιασμό και η τήρηση συμμετοχικών διαδικασιών).

μελετών + 2 μήνες αναρτήσεων + 2 μήνες τροποποίηση σχεδίων + 2 μήνες τελική επιλογή Σχεδίου).

8.4.1.3 Προτεινόμενη μεθοδολογία εκπόνησης Πολεοδομικών Μελετών

Προτείνεται η ενσωμάτωση των Πολεοδομικών Μελετών και των ΣΟΑΠ, σε μία διευρυμένη Πολεοδομική Μελέτη, η οποία να εκπονείται με συμμετοχικές διαδικασίες και να συνοδεύεται από πλήρη κυκλοφοριακή πρόταση. Οι Πολεοδομικές Μελέτες ακολουθούν τις κατευθύνσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου. Οι Πολεοδομικές Μελέτες εκπονούνται για κάθε Πολεοδομική Ενότητα χωριστά, όπως συμβαίνει σήμερα. Η προτεινόμενη μεθοδολογία δε διαφοροποιείται σε σχέση με αυτήν για τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια.

8.4.1.4 Προτεινόμενη μεθοδολογία υλοποίησης ενός συγκοινωνιακού έργου

Ένα σημαντικό συγκοινωνιακό έργο που προβλέπεται από εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ή Ρυθμιστικό Σχέδιο πρέπει να σχεδιάζεται με τέτοιο τρόπο που να προκαλεί τις λιγότερες δυνατές επιπτώσεις στο γύρω περιβάλλον. Στη φάση του λειτουργικού σχεδιασμού του έργου το πεδίο της συμμετοχής του κοινού περιορίζεται (καθώς αφορά κυρίως τεχνικά θέματα). Το ενδιαφέρον του κοινού εστιάζεται κυρίως στην προστασία του τοπικού περιβάλλοντος. Με βάση τα παραπάνω προτείνεται η εξής μεθοδολογία για την περιβαλλοντική αδειοδότηση ενός έργου:

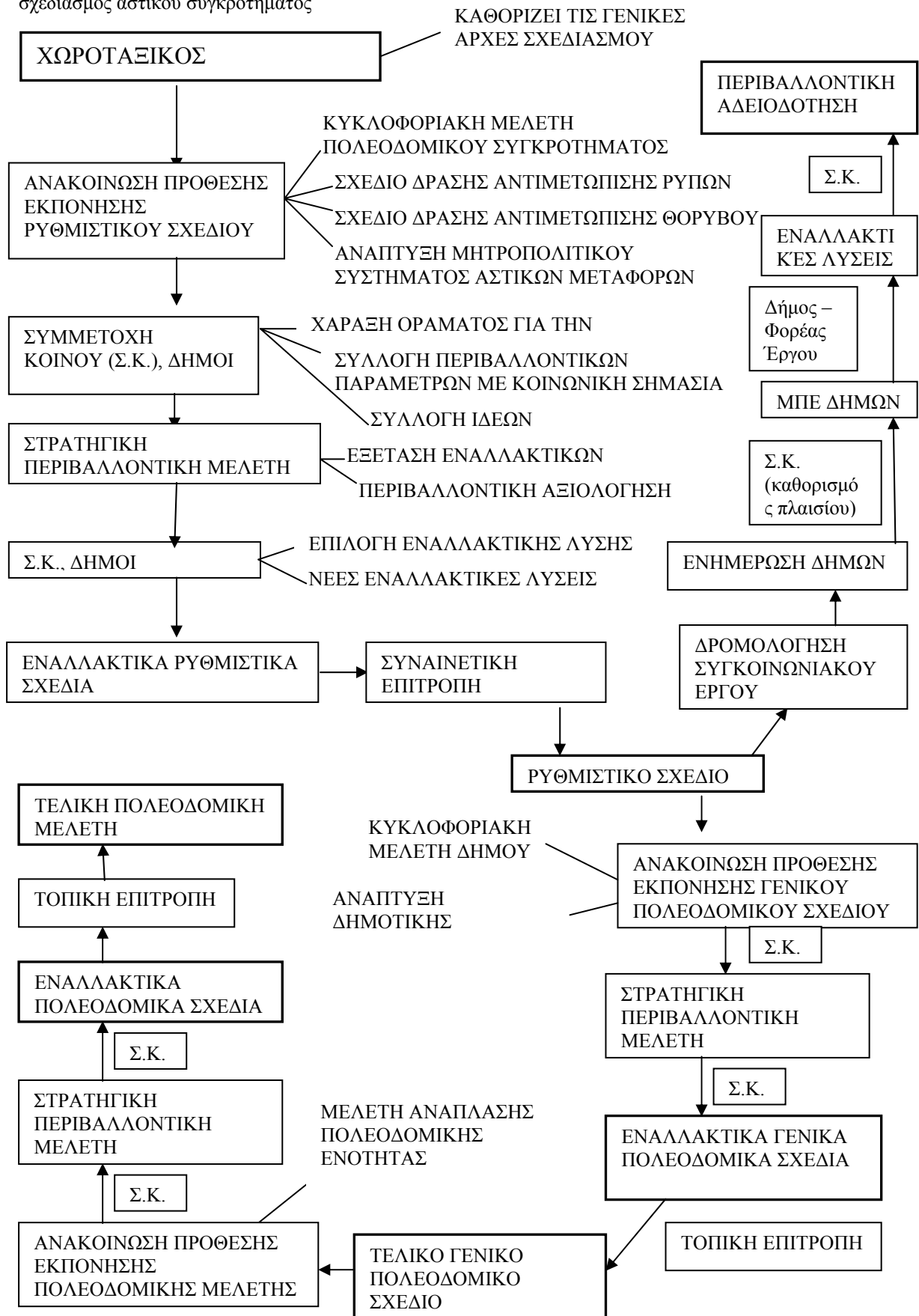
- Οι Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων εκπονούνται από κάθε δήμο χωριστά, ώστε
 - ο να αποσυνδέονται από την οπτική του φορέα σχεδιασμού
 - ο να εστιάζουν στις επιπτώσεις στο τοπικό περιβάλλον, το οποίο είναι κρίσιμο να προστατευθεί για την αποδοχή ενός έργου υπερτοπικής σημασίας από τις τοπικές κοινότητες.
 - ο να επιτυγχάνουν μεγαλύτερη κινητοποίηση του κοινού²⁴.
- Το κοινό συμμετέχει στη διαμόρφωση του πλαισίου των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (scoring) σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην § 8.3.1.
- Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων δεν καταλήγει σε κάποια ενδεδειγμένη λύση, απλά παρουσιάζει εναλλακτικές προτάσεις και τις αξιολογεί περιβαλλοντικά, ώστε να διευρύνεται το πεδίο της συμμετοχής του κοινού (αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων).
- Οι εναλλακτικές λύσεις που εξετάζονται πρέπει να έχουν την αποδοχή και του φορέα σχεδιασμού, διότι δεν πρέπει να επηρεαστεί η λειτουργικότητα του έργου (συναινετικός σχεδιασμός).
- Το κοινό συμμετέχει ξανά μετά τη σύνταξη των εναλλακτικών προτάσεων για τη μορφή του έργου με τους κανόνες της § 8.3.1

Με τη μεθοδολογία αυτή σε κάθε δήμο το έργο θα έχει και μία διαφορετική μορφή, ώστε να προσαρμόζεται στις τοπικές ευαισθησίες.

²⁴ Όπως έδειξε η έρευνα στο Παλιό Φάληρο η νομαρχία που είναι σήμερα υπεύθυνη για τη συλλογή των απόψεων του κοινού δεν καταφέρνει συχνά να κινητοποιήσει τους πολίτες.

Συνολικά η προτεινόμενη μεθοδολογία σχεδιασμού του χώρου παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 8.1

Διάγραμμα 8.1 Ενιαίος συμμετοχικός Περιβαλλοντικός, Κυκλοφοριακός και Πολεοδομικός σχεδιασμός αστικού συγκροτήματος



8.4.2 2^ο Βήμα: Αποκέντρωση σχεδιασμού

Όπως φαίνεται από το διάγραμμα 8.1 οι προτεραιότητες του σχεδιασμού μιας αστικής περιοχής, δηλαδή η χάραξη του οράματος για την πόλη και η συλλογή ιδεών για την πραγματοποίησή του καθορίζονται, όταν εκπονείται το Ρυθμιστικό Σχέδιο, δηλαδή για όλο το πολεοδομικό συγκρότημα ταυτόχρονα. Αν διατηρηθεί λοιπόν το ιεραρχικό σύστημα σχεδιασμού που ισχύει σήμερα, το βάρος της συμμετοχής του κοινού πρέπει να δοθεί στο επίπεδο αυτό.

Διεθνώς όμως έχει αποδειχθεί ότι η μεγάλη μάζα των ανθρώπων δεν προσελκύεται να συμμετέχει όταν ο σχεδιασμός αφορά σχέδια περιφερειακού επιπέδου για τους λόγους που αναλύθηκαν στην § 8.3.3. Κατά συνέπεια η εφαρμογή του μοντέλου που προτείνεται στις προηγούμενες παραγράφους προϋποθέτει μικρές θεσμικές αλλαγές, αλλά δε θα έχει θεαματικά αποτελέσματα όσον αφορά την ανταπόκριση του κοινού και τη δυνατότητα αξιοποίησης των σχολίων που υποβάλλονται. Καθώς δεν είναι κατανοητή η κλίμακα μιας μεγαλούπολης συχνά τα σχόλια θα είναι άστοχα, η ανταπόκριση του φορέα σχεδιασμού θα είναι αρνητική και μπορεί να εμφανιστεί εκατέρωθεν απογοήτευση με αποτέλεσμα να μην αναπτυχθεί μία συμμετοχική κουλτούρα, αλλά αντίθετα να υπάρξει παρακμή της διαδικασίας. Παράλληλα ο σχεδιασμός μιας μεγάλης πόλης προϋποθέτει πολλά χρήματα, τα οποία ξοδεύονται σε μεγάλα έργα υποδομής. Το μοντέλο αυτό δεν θα βοηθήσει να προσεγγίσουν οι πολίτες τη διαχείριση των συλλογικών εσόδων μιας πόλης και να κατανοήσουν τη σημασία μίας ορθολογικής και προς την κατεύθυνση της βελτίωσης της ποιότητας ζωής διαχείρισής τους.

Αντίθετα έχει παρατηρηθεί διεθνώς ότι η συμμετοχή του κοινού είναι πολύ πιο ουσιαστική όταν αφορά τη **μικροκλίμακα της γειτονιάς**. Στο επίπεδο αυτό μάλιστα έχουν γίνει διεθνώς προσπάθειες για αυτοδιαχείριση ενός κονδυλίου από τους κατοίκους με δημοκρατικές διαδικασίες και σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Προτείνεται λοιπόν στην παράγραφο αυτή ένα νέο σύστημα σχεδιασμού που θα έχει ως επίκεντρο όχι τις ανάγκες μίας μεγαλούπολης, αλλά τις ανάγκες μιας **πολεοδομικής ενότητας**²⁵. Το μοντέλο αυτό περιγράφεται στο διάγραμμα 8.2. Όπως είναι φανερό ένα τέτοιο μοντέλο περιορίζει τη συμμετοχή του κοινού μόνο στο αρχικό στάδιο με το ίδιο αποτέλεσμα όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της συμμετοχής σε σχέση με αυτό του πολύπλοκου συστήματος του διαγράμματος 8.1. Προκαλείται λοιπόν μεγάλη οικονομία χρημάτων και πόρων²⁶. Προϋποθέτει όμως μία εντελώς διαφορετική φιλοσοφία διοικητική. Αναμφίβολα για την εφαρμογή του στην Ελλάδα θα υπήρχε ισχυρή αντίδραση. Κάτω από την οπτική όμως της ευρύτερης δυνατής συμμετοχής του κοινού και της επίτευξης συνθηκών βιώσιμης

²⁵ Η εκπόνηση και έγκριση της πρώτης γενιάς Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων του Ν. 1337/1983 και της δεύτερης γενιάς του Ν. 2508/1997 είχε ως αποτέλεσμα οι αστικοί δήμοι να χωριστούν σε πολεοδομικές ενότητες τα όρια των οποίων φαίνονται στα σχέδια αυτά. Οι πολεοδομικές αυτές ενότητες σχηματίζουν μία αυτόνομη λειτουργικά περιοχή, στην οποία προβλέπεται από το σχέδιο η δυνατότητα κάλυψης των τοπικών αναγκών. Δεδομένου ότι τα συνοικιακά συμβούλια καταργήθηκαν με το νέο Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων του 2006 αποτελούν πλέον οι Πολεοδομικές Ενότητες τη μοναδική γεωγραφική έννοια με νομική υπόσταση που έχει ως αναφορά τη μικροκλίμακα της γειτονιάς.

²⁶ Διεθνώς οι δυνατότητες συμμετοχής του κοινού περιορίζονται σήμερα για να παίρνονται πιο γρήγορα αποφάσεις και να υλοποιούνται τα έργα πιο γρήγορα (EEB 2007: 28).

κινητικότητας στις αστικές περιοχές (οπτική της διατριβής αυτής) προκρίνεται ωστόσο ως καταλληλότερο και παρουσιάζεται στο διάγραμμα 8.2.

- ❖ Το μοντέλο του διαγράμματος 8.2 εισάγει μία σημαντική καινοτομία: ο σχεδιασμός δεν ξεκινά από το περιφερειακό επίπεδο και καταλήγει στο τοπικό, αλλά εκκινεί από το τοπικό επίπεδο. Τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που χαράσσουν τις χωροταξικές κατευθύνσεις του δήμου λαμβάνουν πλέον υπ' όψη τους τις τοπικές ανάγκες, όπως εκφράζονται κατά την εκπόνηση των Πολεοδομικών Μελετών και όχι το αντίστροφο.

Κάθε δήμος, όταν εκπονεί Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (το οποίο θα περιέχει κυκλοφοριακή μελέτη και σχέδιο ανάπτυξης συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν στην § 8.4.1) θα εκπονεί συγχρόνως **Πολεοδομικές Μελέτες Ανάπλασης** σε όλες τις γειτονιές του. Κάθε γειτονιά υλοποιεί με αυτόν τον τρόπο ελεύθερα το δικό της όραμα για το τοπικό περιβάλλον και αναπτύσσει τις δικές της ιδέες για την κυκλοφοριακή διαχείρισή του.

Οι ιδέες αυτές περνάνε από τη διαδικασία της **Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης**, ώστε να αξιολογηθούν σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον με συγκεκριμένες περιβαλλοντικές μεταβλητές. Επιπλέον κατά τη διάρκεια της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης μπορεί να ελεγχθούν οι αποφάσεις και σε σχέση με τους πόρους που διαθέτει ο δήμος για τη γειτονιά αυτή. Η Στρατηγική Περιβαλλοντική Μελέτη δεν καταλήγει σε κάποια τελική λύση, αλλά αναλύει επιστημονικά τις ιδέες που παρουσιάστηκαν κατά τη διάρκεια της πρώτης φάσης συμμετοχής ή άλλες ιδέες του φορέα σχεδιασμού σε σχέση με τις περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις.

Η επιλογή της ενδεδειγμένης πρότασης αφήνεται στην **Τοπική Επιτροπή**²⁷ με μοναδική νομική επιφύλαξη αυτή η πρόταση να βελτιώνει το περιβάλλον σε σχέση με την υφιστάμενη κατάστασή του (συγκεκριμένοι περιβαλλοντικοί δείκτες πρέπει να βελτιώνονται). Στο κοινό δίδεται ευκαιρία στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής αξιολόγησης να προκρίνει τη λύση που προτιμάει και να επισημάνει παράγοντες που δεν εξετάστηκαν από τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, δηλαδή να συμβουλέψει την Τοπική Επιτροπή²⁸. Το κοινό για να μπορεί να συμμετέχει στην επιστημονική αυτή διαδικασία μπορεί να αναζητά τεχνική βοήθεια μέσω του δήμου ή συνεργαζόμενων εξωτερικών μελετητών (βλ. § 8.4.1). Μέσω συμμετοχικών διαδικασιών κάθε πολεοδομική ενότητα καταλήγει λοιπόν σε ένα προσχέδιο Πολεοδομικής Μελέτης, το οποίο εγκρίνεται από το δημοτικό συμβούλιο. Το δημοτικό συμβούλιο έχει αρμοδιότητα να ελέγχει τη συμβατότητα της Πολεοδομικής Μελέτης με αυτές που εκπονούνται για τις γειτονικές περιοχές.

Η **συμμετοχή του κοινού** πρέπει να επιδιώκεται σε όλες τις φάσεις σχεδιασμού, διότι έχει αποδειχθεί διεθνώς ότι οι επιτροπές όσο διευρυμένη σύνθεση και αν έχουν δε μπορούν ποτέ να είναι αντιπροσωπευτικές όλου του πληθυσμού (Healey 1997: 213).

²⁷ Για τον τρόπο συγκρότησης της Τοπικής Επιτροπής βλ. § 8.4.1.2. Σχηματίζεται μία Τοπική Επιτροπή σε κάθε δήμο, διότι δεν είναι σίγουρο ότι το “κοινωνικό κεφάλαιο” μιας επιμέρους γειτονιάς θα επαρκούσε για το σχηματισμό Τοπικής Επιτροπής σε κάθε πολεοδομική ενότητα.

²⁸ Μία άλλη μέθοδος θα ήταν η ισότιμη συμμετοχή όλων όσων υπέβαλλαν σχόλια στην Τοπική Επιτροπή, αν ο αριθμός τους επιτρέπει κάτι τέτοιο.

Οι αρχές που πρέπει να τηρούνται κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού περιγράφονται στην παράγραφο § 8.3.1

Επειδή ο φορέας σχεδιασμού είναι ο δήμος κατά την εκπόνηση των Πολεοδομικών Μελετών θα υπάρχει η οπτική της αναγκαίας **συμβατότητας** του τελικού κειμένου με αυτό της διπλανής γειτονιάς. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στον κυκλοφοριακό τομέα, όπου οι βασικοί άξονες κυκλοφορίας οχημάτων και συγκοινωνίας πρέπει να έχουν συνέχεια στη διπλανή περιοχή.

Κάθε δήμος δημιουργεί με αυτόν τον τρόπο ένα **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο** που προκύπτει ως άθροισμα των πρωτοβουλιών των κατοίκων σε κάθε επιμέρους πολεοδομική ενότητα. Το Γενικό αυτό Πολεοδομικό Σχέδιο καταρτίζεται από τις τεχνικές υπηρεσίες των δήμων και εγκρίνεται από το δημοτικό συμβούλιο ταυτόχρονα με τις επιμέρους Πολεοδομικές Μελέτες. Αν πρόκειται για μικρή αστική περιοχή, στην οποία δεν απαιτείται η ύπαρξη Ρυθμιστικού Σχεδίου αποστέλλεται προς τις κρατικές υπηρεσίες για τελική έγκριση και έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, ώστε να υπάρχει έλεγχος νομιμότητας και όσον αφορά την ουσία των σχεδίων (περιβαλλοντικός έλεγχος) και όσον αφορά τις διαδικασίες δημοσιότητας. Αν ο δήμος είναι τμήμα ενός ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος, τότε το σχέδιο πρέπει να έχει εγκριθεί και από τον Οργανισμό του πολεοδομικού συγκροτήματος, ο οποίος ελέγχει αν τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των δήμων είναι συμβατά με τα γειτονικά τους²⁹. Αν ένα Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο χρειάζεται να τροποποιηθεί σημαντικά από τον Οργανισμό, τότε η διαδικασία της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης επαναλαμβάνεται σε κάθε γειτονιά που επηρεάζεται. Όπως είναι φανερό επιδιώκεται μέσω διαβουλευτικών³⁰ συναινετικών διαδικασιών η μικρότερη δυνατή επέμβαση στα σχέδια ανάπτυξης των γειτονιών που έχουν προκύψει από την πρωτοβουλία των κατοίκων. Με αυτόν τον τρόπο το Ρυθμιστικό Σχέδιο της πόλης αναπτύσσεται με διαβουλευτικές διαδικασίες και υψηλή και ουσιαστική συμμετοχή κατοίκων από όλες τις γειτονιές της σύμφωνα με τους στόχους που τίθενται διεθνώς για ένα υψηλό επίπεδο συμμετοχής του κοινού (πίνακας 8.8) και σύμφωνα με όσα διαπιστώθηκαν στην έρευνα στο Παλιό Φάληρο ότι αξιολογούνται σημαντικά από τους κατοίκους (πίνακας 8.9). Επειδή αναβαθμίζεται ο ρόλος των Οργανισμών πρέπει η Επιτροπή του που λαμβάνει τις αποφάσεις (Συναινετική Επιτροπή) να είναι πολυμελής με συμμετοχή εκπροσώπων του κοινού (π.χ. μη κυβερνητικών οργανώσεων).

Έγκριση ενός Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου δίνει τη δυνατότητα για την υλοποίηση των μικρότερων ή μεγαλύτερων κοινωνικών έργων που προβλέπονται από αυτό από ένα δήμο (ή τη νομαρχία ή την Περιφέρεια ή τα Υπουργεία Μεταφορών ή ΠΕΧΩΔΕ). Η υλοποίηση ενός σημαντικού υπερτοπικού κοινωνικού έργου (π.χ. τραμ) προκύπτει ως άθροισμα συλλογικών πρωτοβουλιών των δήμων και ακολουθεί

²⁹ Το πιο ορθό για να σχηματιστεί εικόνα για τις προτάσεις των γειτονιών σε ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα θα ήταν να εκπονούνται Πολεοδομικές Μελέτες και Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια σε ολόκληρη την αστική περιοχή ενός Ρυθμιστικού Σχεδίου ταυτόχρονα. Σε περίπτωση που κάτι τέτοιο είναι ανέφικτο θα μπορούσε εναλλακτικά να δημοσιεύεται το προτεινόμενο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο στους διπλανούς δήμους με τις ίδιες συμμετοχικές διαδικασίες και τα σχόλια να συγκεντρωνθούν και να αξιολογηθούν από τον Οργανισμό.

³⁰ Στην περίπτωση αυτή η πλειοψηφία της Συναινετικής Επιτροπής (βλ. § 8.4.1.1) αποφασίζει τον τρόπο αμοιβαίας υποχώρησης των δήμων αν δεν επιτυγχάνεται συναίνεση.

τη διαδικασία που προτείνεται στην § 8.4.1.4. Η γρήγορη υλοποίηση στις γειτονίες μικροεπεμβάσεων χαμηλού κόστους που προβλέπονται στις Πολεοδομικές Μελέτες είναι απαραίτητη για να δράσουν ως κοιτίδες ενημέρωσης για τη σημασία της Πολεοδομικής Μελέτης και σημεία αναφοράς για μελλοντική συμμετοχή.

Το **Ρυθμιστικό Σχέδιο** συντάσσεται από τον Οργανισμό, όταν έχει ένα ικανοποιητικό αριθμό εγκεκριμένων Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (π.χ. τα $\frac{3}{4}$ αυτών). Το Ρυθμιστικό Σχέδιο θα είναι ένα Σχέδιο περιβαλλοντικής διαχείρισης, όπως αυτό που φιλοδοξεί να δημιουργήσει η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2004: 42) σε όλες τις πόλεις άνω των 100 000 κατοίκων. Στο Ρυθμιστικό Σχέδιο θα συμπεριλαμβάνονται οι μεταφορές και η κινητικότητα, ο θόρυβος και η ποιότητα του αέρα και θα έχει προκύψει από τη συνεργασία όλων των δήμων μεταξύ τους και των γειτονιών στο εσωτερικό τους με στόχο τη δημιουργία πιο ανθρώπινων αστικών περιοχών.

Το μέτρο της αποκέντρωσης του σχεδιασμού πρέπει για να είναι ακόμη πιο αποτελεσματικό να συνοδεύεται με **αποκέντρωση των πόρων**. Όσα περισσότερα χρήματα έχει στη διάθεσή της κάθε γειτονιά για την ανάπλάσή της, τόσο ριζικότερα έργα μπορεί να δρομολογήσει και τόσο μεγαλύτερο νόημα αποκτά η συμμετοχή στις αποφάσεις. Αν μάλιστα τα έσοδα αυτά προέκυπταν από άμεση φορολόγηση θα μπορούσε να συσχετιστούν με αυτήν και να υπάρξει μεγαλύτερο ενδιαφέρον από τους κατοίκους. Επιπλέον την υλοποίηση του συναινετικού οράματος για τις γειτονίες μπορεί να χρηματοδοτήσει η αγορά, η οποία με την προτεινόμενη μεθοδολογία γνωρίζει σε ποια έργα πρέπει να κατευθύνει το κεφάλαιό της, ώστε να κερδίσει την κοινωνική αποδοχή (διάγραμμα 8.3).

Σημαντική **καινοτομία** της προτεινόμενης μεθοδολογίας σχεδιασμού του χώρου είναι η **διεύρυνση του ρόλου του κοινού** στη διαδικασία σχεδιασμού **παράλληλα με την εξασφάλιση των συνταγματικών και διεθνών απαιτήσεων για προστασία του περιβάλλοντος**. Η παράλληλη επίτευξη των δύο στόχων είναι ιδιαίτερη σημαντική για το ελληνικό αστικό περιβάλλον, διότι από αρκετούς θεωρούνται ασύμβατοι. Την καινοτομία αυτή, όπως προαναφέρθηκε, εξασφαλίζει η μέθοδος εκπόνησης των Περιβαλλοντικών Μελετών που τους δίνει τη δυνατότητα να λειτουργούν ως εργαλεία εκπαίδευσης του κοινού για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των προτάσεών του.

Συμπερασματικά χαρακτηριστικά του προτεινόμενου μοντέλου (διάγραμμα 8.2) είναι τα εξής:

1. Οι δήμοι καθίστανται οι κύριοι φορείς σχεδιασμού και επιβάλλεται να αποκτήσουν το κατάλληλο τεχνικό προσωπικό.
2. Για να λειτουργήσει το μοντέλο οι δήμοι πρέπει να αποκτούν μεγαλύτερους πόρους είτε από άμεση φορολογία είτε από μεγαλύτερη αναδιανομή σε αυτούς των κρατικών χρημάτων.
3. Η συμμετοχή του κοινού πραγματοποιείται στην κλίμακα της πολεοδομικής ενότητας, όπου δεν προϋποθέτει τεχνική κατάρτιση και είναι εύκολα κατανοητός ο σκοπός της. Παράλληλα επιτυγχάνεται - μέσω της αποκέντρωσης του σχεδιασμού - στο επίπεδο της πολεοδομικής ενότητας πραγματικά όλες οι επιλογές να είναι ανοιχτές, όπως επιβάλλει η Σύμβαση του Άαρχους.

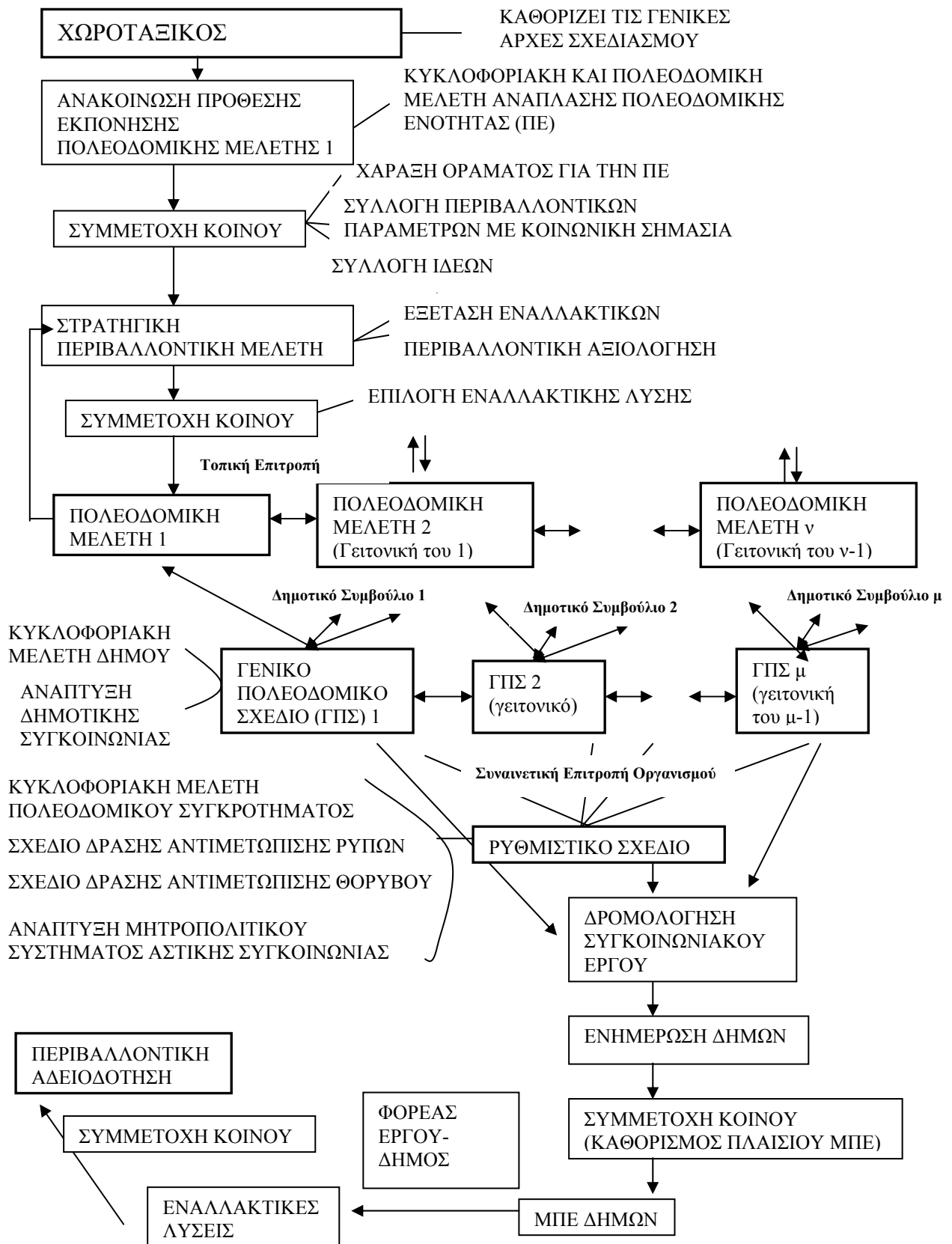
4. Συμμετοχή των κατοίκων στα κριτήρια σχεδιασμού (όραμα των σχεδίων) και στη διαμόρφωση εναλλακτικών λύσεων για ένα έργο ή σχέδιο, δηλαδή όταν πραγματικά όλες οι επιλογές είναι ανοιχτές. Στο επίπεδο αυτό δεν πρόκειται για σχόλια του κοινού, αλλά για ιδέες.
5. Η Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση μετατρέπεται σε ένα εργαλείο επιστημονικής ανάλυσης των απόψεων του κοινού. Οι Περιβαλλοντικές Μελέτες δεν προκρίνουν κάποια λύση ως καλύτερη, απλά αναλύουν επιστημονικά τις προτάσεις που εκφράστηκαν κατά τη διάρκεια της πρώτης φάσης συμμετοχής ή τις απόψεις του φορέα σχεδιασμού, ώστε να υποβοηθηθεί η δεύτερη φάση συμμετοχής του κοινού. Παράλληλα μέσω της διαδικασίας αυτής εκπαιδεύεται το κοινό για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των απόψεών του και κατανοεί ενδεχόμενη απόρριψή τους από το φορέα σχεδιασμού.
6. Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για ένα έργο υπερτοπικής σημασίας εκπονείται από κάθε δήμο που επηρεάζεται από το έργο χωριστά, ώστε
 - i. η περιγραφή των επιπτώσεων να έχει τοπική αναφορά και να είναι πιο πλήρης,
 - ii. να είναι πιο αντικειμενικές, δηλαδή να μην προκρίνουν μόνο τις λύσεις που προτιμάει ο φορέας σχεδιασμού και
 - iii. να είναι πιο προσιτές στο κοινό.
7. Συμμετοχή των κατοίκων στον προσδιορισμό του περιεχομένου της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Δηλαδή οι κάτοικοι να υποδεικνύουν ποια ζητήματα κρίνουν σημαντικά και πρέπει να εξεταστούν από τη μελέτη.
8. Το κοινό μπορεί να αναζητά τεχνική βοήθεια για την αξιολόγηση των ιδεών, σχολίων ή προτάσεων του πριν να τις καταθέσει και μπορεί να βοηθηθεί στη σύνταξή τους.
9. Οι αποφάσεις για πολεοδομικά θέματα λαμβάνονται συναινετικά (με ομοφωνία) από επιτροπές, οι οποίες πρέπει να είναι πολυμελείς και να αποτελούνται από όσο το δυνατόν περισσότερους εκπροσώπους του κοινού ή και μεμονωμένους ιδιώτες που με τα σχόλιά τους συνέβαλλαν σημαντικά στη διαμόρφωση ενός σχεδίου.
10. Στη νομοθεσία ορίζονται βασικές αρχές για τις συμμετοχικές διαδικασίες, ώστε να είναι πραγματικά σύμφωνες με τη σύμβαση του Άρχους. Αυτές περιλαμβάνουν:
 - i. Τη χρήση τεχνικών που χρησιμοποιούν σήμερα οι εταιρείες για να διαφημίσουν τα προϊόντα τους ή οι πολιτικοί για να προβάλλουν το έργο τους (φυλλάδια, τηλεόραση, ραδιόφωνο, τύπος, διαδίκτυο, βίντεο, εκθέσεις, συνέντευξη-η τύπου, αξιοποίηση σημείων που συγκεντρώνουν κόσμο για τη διανομή υλικού), ώστε να ενημερώνονται πραγματικά όλοι οι ενδιαφερόμενοι σε κάθε στάδιο σχεδιασμού:
 - σε πρώτη φάση για το ότι πρόκειται να εκπονηθεί ένα σχέδιο για το τοπικό περιβάλλον,
 - για το γεγονός ότι επιδιώκεται η συμμετοχή όλων των κατοίκων, η σημασία αυτής της συμμετοχής, τα στάδια σχεδιασμού και ο τρόπος με τον οποίο θα μπορούσαν απλοί κάτοικοι να συμμετέχουν,
 - ότι η συμμετοχή θα ληφθεί υπ' όψη,

- μετά από κάθε φάση συμμετοχής του κοινού γίνεται απολογισμός της συμμετοχής του κοινού και δίδονται εξηγήσεις για το πώς επηρέασε η διαδικασία της συμμετοχής τη μελέτη και στην περίπτωση που κάποιες απόψεις δε λήφθηκαν υπ' όψη, το λόγο γι' αυτό.
 - ii. Αξιοποίηση και ενίσχυση του “κοινωνικού κεφαλαίου” μιας περιοχής για να συμβουλευεί το φορέα σχεδιασμού για την υπό εκπόνηση μελέτη, για τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να επιτύχει τη συμμετοχή των κατοίκων στο έργο αυτό, ώστε να αναλάβουν εκείνοι την ενεργοποίηση και άλλων κατοίκων, διότι είναι προτιμότερο να αναπτυχθούν συμμετοχικές διαδικασίες που θα αξιοποιούν τοπικούς θεσμούς. Γίνεται καταγραφή
 - τοπικών συλλόγων (γειτονιάς, γονέων & κηδεμόνων), περιβαλλοντικών οργανώσεων, άλλων μη κυβερνητικών οργανώσεων, ατόμων με κύρος και άλλων κοινωνικών δικτύων³¹ που αναπτύσσονται στην περιοχή.
 - Ατόμων που στο παρελθόν συμμετείχαν σε αποφάσεις που αφορούσαν την περιοχή αυτή.
 - iii. Ατομική πρόσκληση για συμμετοχή. Με τυχαία στατιστική επιλογή ατόμων ή επιλογή ατόμων που αποτελούν μέρος του “κοινωνικού κεφαλαίου” μιας περιοχής ή που εκπροσωπούν μία κοινωνική ομάδα, ο δήμος προσκαλεί συγκεκριμένα πρόσωπα να συμμετέχουν (π.χ. να αποτελέσουν μέλος μίας Τοπικής Επιτροπής ή να υποβάλλουν σχόλια σε κάποια σχετική διαδικασία). Δίνοντας τον προσωπικό αυτό τόνο δίδει κίνητρα για συμμετοχή.
 - iv. Εφαρμογή μεθόδων που δεν απαιτούν τη σπατάλη σημαντικού χρόνου για παρακολούθηση συναντήσεων ή μετακινήσεις (αξιοποίηση διαδικτύου, αξιοποίηση σημείων της καθημερινότητας των κατοίκων, δωρεάν τηλεφωνικές γραμμές για συνομιλία ή μεταφορά εγγράφων (fax), σημεία εξυπηρέτησης κοινού).
 - v. Εκλαϊκευση, οπτικοποίηση του σχεδιασμού με τη χρήση εκπαιδευτικών παιχνιδιών, ψηφιακών προσομοιώσεων, ψηφιακά επεξεργασμένων φωτογραφιών, συγκρίσεων με την πραγματικότητα το κοινό εκπαιδεύεται για τη σημασία αυτών που περιγράφονται στη μελέτη ή το σχέδιο.
 - vi. Αξιοποίηση όλων των ιδεών και σχολίων του κοινού, προσπάθεια ερμηνείας, κατανόησης και σεβασμού της στάσης τους. Απόρριψη ενός σχολίου από το φορέα σχεδιασμού μόνο κατόπιν αιτιολόγησης.
 - vii. Συσχέτιση του τελικού σχεδίου με τις συμμετοχικές διαδικασίες, ώστε το κοινό να κατανοεί την επίδραση που είχε η συμμετοχή του στις τελικές αποφάσεις. Τα επιχειρήματα, οι πληροφορίες, η αξιολόγηση των σχολίων πρέπει να είναι συνεχώς στη διάθεση του κοινού.
11. Οι συμμετοχικές διαδικασίες που επιβάλλεται να εφαρμόζουν οι δήμοι εγκρίνονται και ελέγχονται από μία Υπηρεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ, που συστήνεται προς αυτό το σκοπό, ώστε να είναι ουσιαστικές. Αν οι δήμοι αδυνατούν να εφαρμόσουν συμμετοχικές διαδικασίες τις αναθέτουν στην Υπηρεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ.

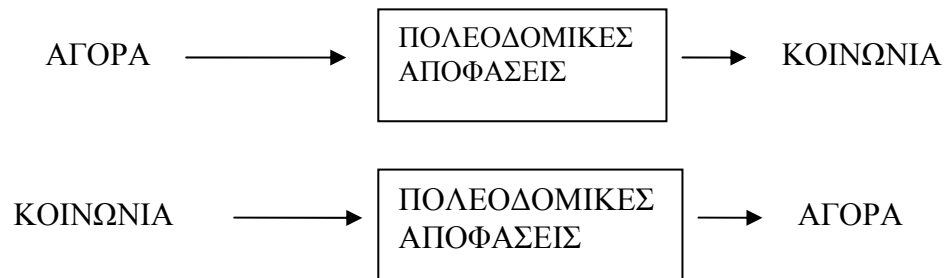
³¹ Π.χ. εκκλησίες, εκπαιδευτικά ιδρύματα, επαγγελματικές ενώσεις.

12. Οι Οργανισμοί (που σήμερα έχουν μόνο γνωμοδοτικό ρόλο) αποκτούν ουσιαστικό ρόλο συντονισμού του σχεδιασμού σε μητροπολιτικό επίπεδο.
13. Ο συντονισμός του σχεδιασμού σε μητροπολιτικό επίπεδο επιδιώκεται να γίνεται με διαβουλευτικές διαδικασίες μεταξύ δήμων και Οργανισμού και να προκαλεί τις λιγότερες δυνατές αλλαγές στα σχέδια γειτονιάς που έχουν αποφασιστεί με την ευρύτερη δυνατή συμμετοχή των κατοίκων.
14. Η συνταγματική υποχρέωση του κράτους να προστατεύει το περιβάλλον και να διαμορφώνει το χώρο κατά ενιαίο τρόπο εξασφαλίζεται με δύο τρόπους:
 - i. Με τη Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση που εξασφαλίζει ότι τα προτεινόμενα σχέδια των γειτονιών τηρούν το Σύνταγμα και το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, δηλαδή βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων και συμβάλλουν στην αειφόρο ανάπτυξη της ευρύτερης αστικής περιοχής.
 - ii. Με τις προσπάθειες συντονισμού των τοπικών σχεδίων που επιβάλλει ο μητροπολιτικός φορέας σχεδιασμού (Οργανισμός).

Διάγραμμα 8.2 Ενιαίος αποκεντρωμένος συμμετοχικός Περιβαλλοντικός, Κυκλοφοριακός και πολεοδομικός σχεδιασμός αστικού συγκροτήματος



Διάγραμμα 8.3 Αν το κοινό αποκτήσει μεγαλύτερη ισχύ στη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος, είναι δυνατόν να αλλάξει η υφιστάμενη κυριαρχία της αγοράς στις πολεοδομικές αποφάσεις και να γίνει η αγορά μέσο υλοποίησης των κοινωνικών αποφάσεων για τη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος.



Πίνακας 8.8. Η σύγκλιση του προτεινόμενου μοντέλου με το διεθνή στόχο για επικοινωνιακό σχεδιασμό.

Διεθνείς στόχοι του επικοινωνιακού σχεδιασμού (§ 3.2)	Προτεινόμενο μοντέλο συμμετοχής του κοινού (διάγραμμα 8.2)
Ενημέρωση για τις αποφάσεις και τις ευρύτερες στρατηγικές που βρίσκονται πίσω από αυτές	Οι κάτοικοι καθορίζουν τη στρατηγική ανάπτυξης της περιοχής τους και αποφασίζουν για τα έργα που θα δρομολογήσουν την ανάπτυξη αυτή
Δυνατότητα κοινωνικού ελέγχου των αποφάσεων	Οι κάτοικοι συμμετέχουν σε κάθε βήμα της διαδικασίας σχεδιασμού της περιοχής τους, οπότε είναι σε θέση να ελέγχουν τις αποφάσεις.
Ενίσχυση κοινωνικής συνείδησης και πολιτική ενεργοποίηση των πολιτών	Το προτεινόμενο μοντέλο δημιουργεί ισχυρά κίνητρα για συμμετοχή στις αποφάσεις, καθώς οι κάτοικοι βρίσκονται στο επίκεντρο του σχεδιασμού.
Συλλογικές αποφάσεις που τις υπερασπίζονται οι κάτοικοι, διότι τις αισθάνονται “δικές” τους	Οι κάτοικοι έχουν ένα υψηλό βαθμό συμμετοχής στις αποφάσεις από την αρχή της διαδικασίας.
Περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση	Οι κάτοικοι μέσω της διαδικασίας της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης εκπαιδεύονται για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των συνηθειών τους ή των έργων που δρομολογούνται.
Ενίσχυση του ρόλου της γειτονιάς	Η γειτονιά καθίσταται το επίκεντρο του σχεδιασμού.
Βελτίωση της ποιότητας των αποφάσεων	Είναι σίγουρο ότι οι αποφάσεις λαμβάνουν με αυτόν τον τρόπο στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό υπ’ όψη τους τον κοινωνικό παράγοντα. Παράλληλα υπάρχουν ενδείξεις ότι η προτεινόμενη μεθοδολογία μπορεί να ευνοήσει την επιλογή φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μετακίνησης. Το ζήτημα χρήζει πάντως περαιτέρω έρευνας.
Νομιμοποίηση των αποφάσεων.	Οι αποφάσεις προκύπτουν ως αποτέλεσμα διαβουλευτικών συναινετικών διαδικασιών και αποκτούν ισχυρή νομιμοποίηση.
Οι αποφάσεις παίρνονται συναινετικά και δρομολογούνται γρηγορότερα	Η ισχυρή νομιμοποίηση των αποφάσεων βοηθάει τη γρήγορη υλοποίηση συγκοινωνιακών έργων.
Ενίσχυση της δημοκρατίας	Η πολιτική ενεργοποίηση που αναμένεται να προκαλέσει το μοντέλο μπορεί να βοηθήσει γενικότερα τη λειτουργία του δημοκρατικού πολιτεύματος.

Προς μία μέθοδο ένταξης των πολιτών στο σχεδιασμό έργων βιώσιμης αστικής
κινητικότητας

Πίνακας 8.9. Η σύγκλιση του προτεινόμενου μοντέλου με όσα διαπιστώθηκαν από τη διατριβή ως προϋποθέσεις για την ουσιαστική συμμετοχή στις αποφάσεις.

Προϋποθέσεις για τη συμμετοχή του κοινού (§ 6.4.3)	Προτεινόμενο μοντέλο συμμετοχής του κοινού (διάγραμμα 8.2)
Εκπαίδευση για το σχεδιασμό και τις δυνατότητες συμμετοχής στις αποφάσεις	Η διαδικασία σχεδιασμού καθίσταται απλή για τον κάτοικο, που καλείται απλά να συμμετέχει στο σχεδιασμό της γειτονιάς του.
Ενημέρωση για το περιεχόμενο των σχεδίων	Ο κάτοικος συμμετέχει στον καθορισμό των περιεχομένων των σχεδίων.
Οικειοποίηση Δημοσίων Χρημάτων και Έργων	Το μοντέλο που προτείνεται μπορεί να οδηγήσει τον κάτοικο να προβληματιστεί για τον καλύτερο τρόπο αξιοποίησης των δημοσίων πόρων προς όφελος της ποιότητας ζωής του.
Προσανατολισμός της συμμετοχής του κοινού στο συλλογικό και όχι ιδιωτικό ή κομματικό συμφέρον	Η απλότητα της διαδικασίας (“ελάτε να επανασχεδιάσουμε τη γειτονιά μας”) δε δημιουργεί αμφιβολίες για το χαρακτήρα της συμμετοχής του κοινού. Η αγορά πλέον δεν έχει τη δυνατότητα να ελέγχει τη διαδικασία πολεοδομικού σχεδιασμού μέσω πολιτικών ή οικονομικών πιέσεων. Αντίθετα, καθώς θα έχει εγκριθεί ένα σχέδιο που θα έχει την ευρύτερη κοινωνική συναίνεση, έχει τη δυνατότητα συμμετέχοντας στην υλοποίησή του να κερδίσει την κοινωνική αποδοχή. Προστριβές μεταξύ αντιτιθέμενων συμφερόντων στη γειτονιά ή και σε επίπεδο πόλης είναι αναπόφευκτες. Περιγράφονται διεθνώς ως φαινόμενα LULU (Locally Unwanted Land Uses) ή NIMBY (Not In My Back Yard). Τα προβλήματα αυτά λύνονται συναινετικά σε επίπεδο δήμων και σε επίπεδο γειτονιάς. Η περιβαλλοντική αξιολόγηση μπορεί να βοηθήσει τη συναινετική λήψη των σχετικών αποφάσεων ³²
Πρόσκληση για συμμετοχή	Αρκετές τεχνικές συμμετοχής του κοινού που περιγράφονται έχουν το στοιχείο της ατομικής πρόσκλησης.
Τεχνική κατάρτιση	Ο σχεδιασμός της γειτονιάς δεν απαιτεί ιδιαίτερη τεχνική κατάρτιση. Στο κοινό παρέχεται ωστόσο τεχνική βοήθεια για να αξιολογήσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των απόψεών του πριν τις καταθέσει στο φορέα σχεδιασμού και για να τις συντάξει.
Κίνητρα	Η βελτίωση του τοπικού περιβάλλοντος είναι ισχυρό κίνητρο για συμμετοχή.
Τοπική ταυτότητα	Οι κάτοικοι συναποφασίζουν για τη γειτονιά τους και αποκτούν κοινούς δεσμούς ενισχύοντας την τοπική ταυτότητά τους.
Αποτελεσματικότητα της δράσης τους	Στο επίπεδο της γειτονιάς είναι πιο εύκολο να επηρεάσουν αποφάσεις.
Φιλικότητα περιβάλλοντος	Αρκετές τεχνικές συμμετοχής του κοινού που περιγράφονται έχουν ως επίκεντρο το στόχο να είναι φιλικές προς τον αποδέκτη τους (το κοινό).

³² Π.χ. κανείς δε θέλει μία εγκατάσταση βιολογικού καθαρισμού κοντά του, όμως υπάρχει ανάγκη για μία τέτοια εγκατάσταση σε κάθε πόλη. Αν δεν υιοθετηθεί η διαβουλευτική προσέγγιση σχεδιασμού τέτοια προβλήματα θα λύνονται επί τη βάση ισχύος των κυρίαρχων κοινωνικών ομάδων (Healey 1997: 130).

8.5. Συμπεράσματα

- Η ισχύουσα νομοθεσία συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό δεν εξασφαλίζει την ενημέρωση, που είναι προϋπόθεση της συμμετοχής, με αποτέλεσμα οι πολίτες να μην γνωρίζουν τις στρατηγικές που βρίσκονται πίσω από τις αποφάσεις που λαμβάνονται, να μη μπορούν να τις ελέγξουν και τελικά να αποξενώνονται από το σχεδιασμό. Αρκετοί είναι καχύποπτοι για τα κίνητρα μηχανικών και πολιτικών και εκφράζουν αρνητική γνώμη για τις κυκλοφοριακές ή πολεοδομικές αποφάσεις που λαμβάνονται.
- Η έλλειψη ενημέρωσης και η αποξένωση από το σχεδιασμό έχει επιπλέον ως αποτέλεσμα να μην ευαισθητοποιούνται περιβαλλοντικά και να μην ενεργοποιούνται πολιτικά οι κάτοικοι των πόλεων σε συλλογικές προσπάθειες για την επίτευξη μιας καλύτερης ποιότητας ζωής στις γειτονιές και να συντηρείται ένας φαύλος κύκλος μη-συμμετοχής.
- Οι μελετητές από την πλευρά τους εξαιτίας της έλλειψης συμμετοχής του κοινού χάνουν πολύτιμες πληροφορίες για τις τοπικές συνθήκες και τις κοινωνικές επιπτώσεις των προτεινόμενων σχεδιασμών.
- Η σύγκριση των συμπερασμάτων της ποιοτικής κοινωνικής έρευνας στο Παλαιό Φάληρο (Κεφάλαιο 6) και του κειμένου της Σύμβασης του Άρχου καταδεικνύει ότι η ουσιαστική εφαρμογή της τελευταίας στην Ελλάδα θα μπορούσε να δώσει ώθηση στη συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις. Πιο συγκεκριμένα η Σύμβαση δίνει σημασία στην εκπαίδευση του κοινού για το σχεδιασμό και τις δυνατότητες συμμετοχής στις αποφάσεις, στην ενημέρωση για το περιεχόμενο των σχεδίων και στην παροχή βοήθειας για συμμετοχή από την αρχική φάση των σχεδιασμών, τότε που αναλύονται τα κίνητρα των αποφάσεων. Επιπλέον δίδεται σημασία στην αποτελεσματικότητα της συμμετοχής, δηλαδή στην υποχρέωση να λαμβάνονται υπ' όψη τα σχόλια, ώστε να αισθάνεται το κοινό ότι επηρεάζει τις αποφάσεις που λαμβάνονται.
- Στην ποιοτική κοινωνική έρευνα στο Παλαιό Φάληρο (Κεφάλαιο 6) αναδείχθηκαν και κάποια ζητήματα που δεν καλύπτονται από τη Σύμβαση του Άρχου.
 - Ο κίνδυνος οι συμμετοχικές διαδικασίες να επιτείνουν την κυριαρχία των κοινωνικά και οικονομικά ισχυρών στις αποφάσεις εις βάρος της προστασίας του συλλογικού συμφέροντος. Πρέπει να τεθούν συγκεκριμένα περιβαλλοντικά κριτήρια για την αξιολόγηση των λύσεων που προτείνονται. Η θέσπιση τέτοιων κριτηρίων βοηθάει την αντικειμενικότητα της διαδικασίας. Για το λόγο αυτό προτείνεται οι θεσμοί της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης να επεκταθούν σε όλες τις αποφάσεις που επηρεάζουν το αστικό περιβάλλον (χωροταξικές, πολεοδομικές, κυκλοφοριακές, περιβαλλοντικές).
 - Η αποξένωση των ανθρώπων από τα έργα που υλοποιούνται. Σήμερα οι πολίτες αδυνατούν να παρακολουθήσουν τους τεχνοκράτες και πολιτικούς που λαμβάνουν τις αποφάσεις. Το ενδιαφέρον και η συμμετοχή των πολιτών προκαλείται όταν αισθάνονται ότι οι αποφάσεις τους αφορούν. Προτείνονται τα εξής μέτρα προς αυτή την κατεύθυνση:
 - η εμπλοκή του κοινού νωρίς στη διαδικασία αποφάσεων, όταν χαράσσονται οι στόχοι του σχεδιασμού,
 - η συμμετοχή του κοινού στη διατύπωση των εναλλακτικών προτάσεων για ένα σχέδιο,

- η διεύρυνση του αριθμού των ατόμων που συναποφασίζουν για το τελικό σχέδιο,
 - η μεταφορά του σχεδιασμού από το επίπεδο της πόλης στο επίπεδο της πολεοδομικής ενότητας (γειτονιάς).
 - πιο άμεση χρηματοδότηση των έργων από τους πολίτες (τοπική φορολογία και όχι κρατική φορολογία για τα πολεοδομικά και συγκοινωνιακά έργα).
- Με βάση τα παραπάνω προτείνεται στο διάγραμμα 8.2 ένα νέο μοντέλο ενιαίου αποκεντρωμένου συμμετοχικού πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Υποστηρίζεται ότι θα μπορούσε να δράσει καταλυτικά στη λύση του φαύλου κύκλου της μη-συμμετοχής. Εξασφαλίζει εκτός από τη διεύρυνση της συμμετοχής του κοινού και η τήρηση των ιδιαίτερα αυστηρών συνταγματικών περιβαλλοντικών απαιτήσεων. Επίτευξη ιδιαίτερα σημαντική για τον ελληνικό χώρο.
- Οι βασικές καινοτομίες που εισάγει το μοντέλο αυτό στη διαδικασία του σχεδιασμού του χώρου είναι οι εξής:
- Ο σχεδιασμός δεν ξεκινά από το περιφερειακό επίπεδο και καταλήγει στο τοπικό, αλλά εκκινεί από το τοπικό επίπεδο. Συνθέτοντας τους επιμέρους σχεδιασμούς δημιουργείται το συνολικό περιφερειακό σχέδιο.
 - Τις προτάσεις σχεδιασμού μπορεί να διαμορφώσει ελεύθερα ο κάθε πολίτης και δεν υπαγορεύονται αποκλειστικά από τους πολιτικούς ή τους μηχανικούς.
 - Ο ρόλος των μηχανικών που εκπονούν τις συνοδευτικές μελέτες κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων περιορίζεται στον έλεγχο της συνταγματικότητας των προτάσεων του κοινού.
 - Οι μηχανικοί πλέον δεν έχουν την αποστολή να υποδείξουν την καλύτερη πρόταση για το αστικό περιβάλλον ως ουδέτεροι ειδικοί, αλλά να βοηθήσουν το κοινό να επιλέξει εκείνο την πρόταση που θεωρεί ότι συγκεντρώνει τα περισσότερα θετικά χαρακτηριστικά.
 - Η (Στρατηγική) Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων μετατρέπεται με αυτόν τον τρόπο σε εργαλείο επιστημονικής ανάλυσης των απόψεων του κοινού και συντελεί στην εκπαίδευσή του και παύει να είναι απλά μία τυπική προϋπόθεση για την έγκριση σχεδίων ή έργων (όπως συχνά συμβαίνει σήμερα).

Επίλογος

Ο 21^{ος} αιώνας ίσως αποτελέσει έναν από τους πιο κρίσιμους αιώνες. Η υπερπαραγωγή προϊόντων και η υπερκατανάλωση πόρων και αγαθών θέτουν σε κίνδυνο την επιβίωση της ανθρωπότητας. Το πρώτο σημάδι είναι η υπερθέρμανση του πλανήτη, που θα προκαλέσει αλλαγή της παγκόσμιας γεωγραφίας εξαιτίας και της ανόδου της στάθμης της θάλασσας. Παράλληλα αλλάζει το παγκόσμιο κλίμα. Τεράστιες ομάδες πληθυσμού σε μέρη που θα πληγούν από την ξηρασία θα αναγκαστούν να μεταναστεύσουν. Θα αποτελέσουν ένα νέο είδος προσφύγων: τους περιβαλλοντικούς πρόσφυγες. Η μετανάστευσή τους δε θα οφείλεται σε πόλεμο, αλλά στην καθημερινή καταναλωτική συμπεριφορά των κατοίκων του ανεπτυγμένου κόσμου.

Ο **πλανήτης** είναι σε συναγερμό. Πρωτόγνωρες αποφάσεις πάρθηκαν σε παγκόσμιο επίπεδο για αυτοπεριορισμό της κατανάλωσης ενέργειας και πόρων. Ο κοινός κίνδυνος υποχρέωσε τους διεθνείς φορείς σε κινητοποίηση. Συνδιασκέψεις, όπως αυτή του Rio το 1992, έδωσαν την κατεύθυνση μιας νέας ανάπτυξης για τον πλανήτη: τη βιώσιμη ανάπτυξη. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει νομοθετήσει αρκετές Οδηγίες υποχρεώνοντας τα κράτη-μέλη να εξετάζουν τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο των αποφάσεων τους. Όμως η παγκόσμια κινητικότητα γύρω από το θέμα της επιβίωσης του πλανήτη και της ανθρωπότητας δεν έχει αγγίξει ακόμη το μεγαλύτερο μέρος των πολιτών. Κατά συνέπεια οι κυβερνήσεις είναι φειδωλές στα μέτρα που λαμβάνουν.

Οι **πόλεις** διαχρονικά ήταν πρωταγωνίστριες στην ανάπτυξη τεχνολογίας και σκέψης. Σήμερα ενέχονται σε μεγάλο βαθμό στο παγκόσμιο περιβαλλοντικό πρόβλημα, διότι οι κάτοικοί τους μετακινούνται στο εσωτερικό τους κατά ένα τελείως ανορθόδοξο για το περιβάλλον τρόπο: με το ΙΧ. Άσκοπη ενέργεια ξοδεύεται στους αστικούς αυτοκινητόδρομους που παντού είναι συμφορημένοι. Οι πόλεις στις αναπτυσσόμενες χώρες μιμούνται αυτές των ανεπτυγμένων κρατών: κατασκευάζουν οδικές αρτηρίες, που προσελκύουν όλο και περισσότερα οχήματα. Με τον τρόπο αυτό αυξάνουν σημαντικά το μερίδιό τους στην παγκόσμια περιβαλλοντική κρίση. Ωστόσο ο αστικός χώρος έχει τα χαρακτηριστικά εκείνα που μπορούν να βοηθήσουν στην εφαρμογή μιας νέας πολιτικής για τις μετακινήσεις που θα μειώσει σημαντικά τον περιβαλλοντικό κίνδυνο. Σε αστικό περιβάλλον είναι ευχάριστο το περπάτημα και το ποδήλατο και είναι δυνατόν οι μετακινήσεις να οργανωθούν, ώστε να γίνονται συλλογικά.

Η νέα πολιτική στις αστικές μεταφορές, η βιώσιμη κινητικότητα, έχει μία πολύ σημαντική προϋπόθεση: τη **συμμετοχή των πολιτών**. Από τους πολίτες εξαρτάται αν οι υποδομές που θα φτιαχτούν θα αξιοποιηθούν ή θα απαξιωθούν. Οι πολίτες διαμορφώνουν με τις επιλογές μετακίνησής τους το αστικό περιβάλλον. Οι πολίτες θα έπρεπε να πρωταγωνιστούν στην εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης. Σήμερα – ιδιαίτερα στις πόλεις – παρατηρείται ωστόσο αποστασιοποίηση των πολιτών από τα κοινά, έλλειψη ενδιαφέροντος για τις πολιτικές αποφάσεις, αδιαφορία για τα προβλήματα της γειτονιάς. Πρόκειται για παθητικότητα που οφείλεται και στην αποξένωση των κατοίκων από το δημόσιο χώρο. Οι πολίτες πλέον δεν λειτουργούν συλλογικά ούτε στη γειτονιά ούτε στο δρόμο. Οι δημόσιοι χώροι έχουν καταληφθεί από το ΙΧ. Το περπάτημα περιορίζεται από το σπίτι μέχρι το σταθμευμένο ΙΧ ή τη στάση.

Η διατριβή αυτή είχε ως φιλοδοξία να διερευνήσει το φαύλο κύκλο που εγκλωβίζει τους κατοίκους των πόλεων σε μία συμπεριφορά αυτοκαταστροφική. Τελικά προτείνεται μία μεθοδολογία που μπορεί να ενεργοποιήσει τους πολίτες και να τους καταστήσει πρωταγωνιστές στην ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος. Αυτή θα προκαλέσει στη συνέχεια το ενδιαφέρον και τη συμμετοχή και άλλων. Με τον τρόπο αυτό μπορεί να δημιουργηθεί μία δυναμική που είναι απαραίτητη για την αναγέννηση των πόλεων. Μία δυναμική κοινωνικής δημιουργίας, που θα προέλθει από συλλογική συνεννόηση και κοινή προσπάθεια. Από τις πόλεις μπορεί να ξεκινήσει μία άλλη προοπτική για τον πλανήτη.

Η διατριβή αυτή σε καμία περίπτωση δεν κλείνει το πολυδιάστατο θέμα της συμμετοχής του κοινού στη διαμόρφωση του αστικού χώρου. Αντίθετα το ανοίγει. Πολλά ζητήματα χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης. Ένα από αυτά που θα άξιζε να διερευνηθούν περαιτέρω είναι το ποια θα είναι τα κέρδη του κυκλοφοριακού σχεδιασμού από την προσέγγιση που προτείνεται.

Η ριζική ανατροπή της μεθοδολογίας κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού, από τη θεώρηση της πόλης στη θεώρηση της **γειτονιάς**, είναι σίγουρο ότι προϋποθέτει μεγάλη προετοιμασία. Η διατριβή αυτή κατέδειξε ότι μία τέτοια αλλαγή μπορεί να ενισχύσει σημαντικά το ενδιαφέρον των πολιτών και τη συμμετοχή τους. Από αρκετούς επιστήμονες υποστηρίζεται ότι η συμμετοχή του κοινού βελτιώνει παράλληλα τις αποφάσεις. Ωστόσο δεν έχει αποδειχθεί από έρευνες ότι ενισχύεται η ποιότητα των αποφάσεων αν τα περιφερειακά σχέδια στηρίζονται στα τοπικά, όπως προτείνεται στην παρούσα εργασία. Αντίθετα σε όλο τον κόσμο ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός σχεδιάζεται πρώτα σε μητροπολιτικό επίπεδο και στη συνέχεια με βάση το σχεδιασμό αυτό εκπονούνται τα τοπικά σχέδια.

Η ιεραρχική αυτή προσέγγιση στηρίζεται στο γεγονός ότι τα ΙΧ απαιτούν μεγάλες πορείες για την ασφαλή, οικονομική και γρήγορη κίνησή τους. Οπότε τέτοιες χαράξεις δε μπορούν να προέλθουν με την οπτική της γειτονιάς. Παραδοσιακά ο σχεδιασμός της κυκλοφορίας αγνοεί τη γειτονιά. Στόχος είναι η εξυπηρέτηση της κίνησης των οχημάτων με τον πιο λειτουργικό τεχνοκρατικό τρόπο. Οι κοινωνικές επιπτώσεις των αποφάσεων δεν ενδιαφέρουν. Εξετάζονται μόνο όταν το τελικό σχέδιο αναρτάται. Στο σημείο αυτό, όταν δηλαδή όλες οι βασικές αποφάσεις για το έργο έχουν ήδη ληφθεί, καλείται σήμερα ο πολίτης να συμμετέχει και να επηρεάσει τις αποφάσεις.

Η μεθοδολογία αυτή αφορά το σχεδιασμό της κίνησης των ΙΧ. Η **βιώσιμη κινητικότητα** ενδιαφέρεται για τις κινήσεις των αυτοκινήτων δε δίνει όμως προτεραιότητα σε αυτές. Το βάρος δίνεται στη συνδυασμένη μετακίνηση των ανθρώπων από το σπίτι τους προς την προορισμό τους (εργασία, αναψυχή, αγορές) και αντίστροφα. Στόχος είναι η εξυπηρέτηση των μετακινήσεων αυτών με εναλλακτικούς τρόπους, όπως περπάτημα, ποδήλατο, χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς. Η γειτονιά γνωρίζει καλύτερα πού αναπτύσσονται οι χρήσεις που έλκουν μετακινήσεις, οι οποίες πρέπει να εξυπηρετηθούν από μέσα μαζικής μεταφοράς. Όσοι κάνουν ποδήλατο στη γειτονιά μπορούν ευκολότερα να υποδείξουν ποιες πορείες είναι κατάλληλες για ποδηλατόδρομους, όσοι περπατούν σε αυτή ξέρουν ποιες διαδρομές επιλέγουν καθημερινά, διότι προσφέρουν ποιότητα περιβάλλοντος.

Υπάρχουν λοιπόν οι ενδείξεις ότι αυτή η προσέγγιση από κάτω προς τα πάνω είναι κατάλληλη για τη χάραξη πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας. Από την άλλη όμως:

α) συχνές είναι σήμερα οι προστριβές μεταξύ γειτονιών για τον τρόπο χάραξης υπερτοπικών γραμμών δημόσιας συγκοινωνίας, όπως για παράδειγμα οι προαστιακές γραμμές του ΟΣΕ,

β) παραδοσιακά όταν γίνεται προσπάθεια να υλοποιηθούν πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας συναντούν αντίδραση από τους κατόχους ΙΧ και από όσους πιστεύουν ότι η προσβασιμότητα του ΙΧ ευνοεί την εμπορικότητα μιας περιοχής,

Τα παραπάνω συμβαίνουν διότι σήμερα ο χώρος της πόλης αντανακλά μία κυρίαρχη νοοτροπία, που ήταν αυτή υπέρ του αυτοκινήτου. Αυτό το αστικό τοπίο γνωρίζει η πλειοψηφία των ανθρώπων. Υπάρχει βέβαια και μερίδα της κοινωνίας που δεν εκπροσωπείται από τη σημερινή πόλη ή/και είναι θύμα της. Στη σημερινή πόλη λοιπόν υπάρχει σύγκρουση προτάσεων, αναντιστοιχία ανάμεσα στη μορφή του χώρου και στις επιθυμίες, αλλά και ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος στο επίπεδο της πόλης και στο επίπεδο του πλανήτη.

Νέες έρευνες είναι απαραίτητες που θα εξετάσουν την επίδραση της συμμετοχής του κοινού στην αποτελεσματικότητα πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας. Θα μπορούσαν να έχουν ως ερωτήματα:

- ❖ Η ανατροπή της μεθοδολογίας σχεδιασμού, ώστε επίκεντρο να είναι ο απλός κάτοικος θα βοηθήσει να χαραχθούν πολιτικές που ευνοούν πιο φιλικές προς το περιβάλλον επιλογές μετακίνησης ή μπορεί να τις θέσουν σε κίνδυνο;
- ❖ Η χρήση υποδομών βιώσιμης κινητικότητας ενισχύεται όταν οι πολίτες πρωταγωνιστούν στο σχεδιασμό και την υλοποίησή τους;
- ❖ Οι πολίτες δέχονται να αντικαταστήσουν το αυτοκίνητό τους με πιο φιλικά μέσα όταν συμμετέχουν στη χάραξη βιώσιμης στρατηγικής στις γειτονιές τους;

Θα ήταν ενδιαφέρον αν η διατριβή αυτή αποτελούσε αφετηρία και για άλλες διεπιστημονικές έρευνες στο τόσο ιδιαίτερο και δύσκολο ελληνικό αστικό τοπίο, που θα επικυρώσουν, ενισχύσουν ή θα διορθώσουν τα πορίσματα της εργασίας αυτής. Θα μπορούσαν να εξετάσουν αναλυτικότερα αν:

- ❖ η συμμετοχή των πολιτών στις αποφάσεις σχεδιασμού των γειτονιών συμβάλει στη πολιτική ενεργοποίησή τους και για υπερτοπικά θέματα,
- ❖ η συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις οδηγεί στην ανασύσταση των κοινωνικών δεσμών των κατοίκων της γειτονιάς ή οι αιτίες της αποξένωσης των ανθρώπων στις πόλεις είναι βαθύτερες,
- ❖ η ανάπλαση του αστικού περιβάλλοντος συμβάλει στην ενεργοποίηση των πολιτών και στην ανασύσταση των κοινωνικών δεσμών στις γειτονιές.

Η πορεία στον 21^ο αιώνα είναι γεμάτη προκλήσεις που η ανθρωπότητα καλείται να αντιμετωπίσει. Η βιώσιμη ανάπτυξη του πλανήτη, δηλαδή η παγκόσμια κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ανάπτυξη εξαρτάται και από τους πολίτες, οι οποίοι ως καταναλωτές θα μπορούσαν να διαμορφώσουν την αγορά και ως ενεργοί πολίτες την πολιτική και τις αποφάσεις. Είναι χρέος κάθε διοίκησης να εφαρμόσει τα πορίσματα των ερευνών, ώστε να ενεργοποιήσει τους πολίτες και να τους καταστήσει πρωταγωνιστές μιας νέας πορείας που προϋποθέτει τη συμμετοχή όλων. Αποτελεί χρέος της παγκόσμιας κοινότητας να επιβάλλει μία τέτοια πολιτική σε όλα τα κράτη. Αν οι πολίτες του κόσμου εργάζονται σκληρά με μόνο στόχο να καταναλώνουν

παθητικά, ωραιοποιημένα από το οικονομικό σύστημα, πλην βλαβερά για το περιβάλλον προϊόντα, αν δεν πρωταγωνιστούν στην ανάπλαση του άμεσου περιβάλλοντος, της γειτονιάς, δύσκολα θα αλλάξει πορεία ο πλανήτης.

English Summary

Introduction

Urban mobility shapes the environment of cities. Car use is one of the main contributors to the climate change process which provokes global awareness. Nowadays, urban renewal projects aim to reduce available car space and to foster alternative, environment friendly mobility, such as walking, cycling or using public transport. This policy is termed “sustainable mobility”.

Sustainable planning framework has caused a profound change in the priorities and aims of transport planning. Fifty years ago the new science of transport planning became autonomous from urban planning and concentrated on how car space should be designed to enhance traffic capacity. Today transport planners cooperate with sociologists, urban planners and environmental engineers to reduce car use and space. The main challenge is to overcome the social and environmental effects of urban mobility.

It is clear that citizens’ awareness and participation is a prerequisite for the achievement of these new goals. During recent years many scientific papers have focused on this important topic.

The purpose of this PhD thesis is to investigate a method that would achieve the meaningful participation of citizens in sustainable urban mobility planning.

The socio-political character of urban mobility

Cities could be described as the most important developments of human society. They established an environment of communication and cooperation fostering the development of science and arts. The aim in the **1st chapter** of this thesis is to analyze the **social dimensions of urban space**. This analysis shows clearly that urban mobility is a social activity which plays a vital role in cities. Finally, the social background which had provoked the need for urban planning is presented.

The analysis in the **2nd chapter** focuses on the evolution of car use in urban transport and its social ramifications. The rapid expansion of car use throughout the world is explained. Experts and politicians in the post-war period were in favor of big highway projects aimed at serving the growing need for car travel but despite this car use failed to satisfy human needs. It offered independence which was in fact dependent on the planet’s resources, it offered freedom of travel choices which have now vanished because of traffic jams and limited parking lots, it was a game which has cost innumerable lives. Post-war automobile cities face huge social problems.

This analysis reveals that the loss of local identity, the demise of the neighborhood’s social character, the disappearance of the road’s social role and the general degradation of urban environment due to **massive car use has had consequences on democracy and on people’s political awareness**. Automobile cities lose their identity and their residents do not consider themselves capable of influencing

decisions. A long time ago philosophers like Aristotle and Plato, and later Rousseau, said that a prerequisite for democracy were small city populations which could make it easy for people to know each other and to communicate. Modern metropolitan areas are far from this model. Finding a method to engage citizens in planning matters means investigating the conditions under which we could **reinvent local human scale in modern regional cities**.

The significance of public participation

The **3rd chapter** of this thesis presents a review of papers aiming to foster public participation in planning. These papers are mostly inspired by the philosophical work of Habermas. He uses the term “communicative action” to describe the ideal speech situations of two subjects, who try to understand each other and to come to an agreement, free of every concern other than that of the best argument. (He uses the term “communicative action” to describe a situation in which actors in society seek to reach common understanding and to coordinate actions by reasoned argument, consensus and cooperation.) Habermas influenced the planning theories of Healey, Innes and Forester, who seek the ideal planning procedure, where the right planning choice would be the one bearing the best argument in an arena of dialogue, where all values, ideas and needs are represented. The effort to achieve a more communicative culture in planning could contribute to the improvement of both the local and global environment. Through participation it is expected that the quality of planning decisions will be improved, citizens will be informed and trained in planning objectives for the environment, social education and responsibility will be enhanced and citizens will be stimulated to behave in an environmentally-friendly manner. Thus both the democratic political systems and sustainable mobility would gain from a more participative planning procedure. The aim of this thesis is to propose an urban planning method, which meets these desired characteristics.

The **4th chapter** focuses on the problems and challenges Greek cities face and their urgent need for sustainable mobility and public participation in planning.

Due to the low priority of urban planning on the political agenda throughout the years and because of rapid post-war urbanization Greek urban space is characterized by a low proportion of public space (narrow roads, small number of squares and parks), high density and mixed land uses. Residential areas coexist with commercial and leisure activities. As a consequence, Greek cities have some interesting characteristics and could be categorized as belonging to the desired urban model of “compact cities”. But car use is incompatible with this model. As car ownership rises, roads become extremely unfriendly to pedestrians and cyclists in Greece because of illegal parking on the sidewalk, traffic jams and noise and air pollution. On the other hand, good examples in Europe indicate, and researchers prove, that the “compact city” model fosters sustainable mobility. For **Greek cities** this policy is more necessary, because they **are not able to manage car parking and traffic in their extremely dense environment**.

Sustainable mobility measures aim to change the everyday habits of citizens, mainly by reducing car use. But the historical analysis which is presented in this thesis proves that citizens in Greece are extremely conservative when it comes to changes in the

urban environment proposed by technocrats and politicians and defend, often successfully, the status quo. This means that **without active participation from the people it is not easy to implement car management measures and promote sustainable mobility.**

The legal framework for participation in planning in Greece

The 5th chapter of this thesis presents **the legal framework for participation in planning in Greece.** It is described in table 1.

SPATIAL PLANNING	General Framework (National Level)	Public participation procedure is not described
	Regional Framework	Strategic Environmental Assessment. National Legislation provides the opportunity for the public to get involved only after the final draft of the Strategic Environmental Study. Call for public involvement is published in three newspapers. 30 days consultation period during which the public can submit written representations commenting on the draft study. Public hearings, interviews, public meetings and internet conversation can also be used. The comments received are taken into account. After the decision data is given about public participation.
URBAN PLANNING (includes transport planning)	Structure Plan (Metropolitan Level)	Strategic Environmental Assessment (as above)
	General Urban Plan (Master Plan – Local Authority Level)	The local council decision approving the final draft must describe how the public was involved. Moreover Strategic Environmental Assessment (as above).
	Urban Study (Detailed Plan – Neighborhood Level)	Call for public involvement is published in local newspapers. 15 days consultation period during which the public can submit written representations commenting on the draft study.
PUBLIC WORKS (ROAD, RAILROAD, TRAM PROJECTS)	Environmental Assessment	National Legislation provides the opportunity for the public to get involved only after the final draft of the Environmental Assessment Study. Call for public involvement is published in local newspapers informing the public about the opportunities to get involve as described in Aarhus Convention. 30 days consultation period during which the public can submit written representations commenting on the draft study. After the decision data is given about public participation.

Table 1 – Formal public participation procedures in Greek Planning System

Government is highly centralized, leaving an extremely limited role for local authorities whose plans must not only comply with regional plans, (where participation procedures didn't exist until recently when, in September 2006, national legislation adopted Directive 2001/42), but also ultimately have to be approved by the government.

The public gets involved only after the final draft of the assessment studies and not in the scoping or screening phase, where public input could provide insightful information to the study. Traditionally, communal participation in the formation and application of public policies in Greece is of low cultural and institutional significance. The usual administrative practice serves to weaken even more the

already loose legislation on the issue. Politicians regard the requirements on environmental impact assessment, and the planning in general, as an obstruction to their personal ambitions and the swift completion of the works. EIA in this political environment serves to confirm politicians' decisions without proposing important modifications. Their impact on the final decisions is limited. So, in the end, planning is vision-led, shaped and promoted in accordance with the vision of politicians.

The nature of planning in Greece often pushes people affected by new projects to informal lobbying, to organizing social protests or to bringing their claims before a court. This causes big delays and additional costs.

Case study: Tram implementation in Athens

Public perception of planning is examined in the 6th chapter of this thesis using the case study of tram implementation in Paleo Faliro. Paleo Faliro is one of the 53 municipalities of Athens and is situated along the southern coastline. The project, connecting the coastal zone with the center of Athens, had significance for the entire city, and supported policies promoting public transport use. The project provoked local reactions in Paleo Faliro and the residents felt that it would have a negative effect on the suburb's environment. Protests were held by local organizations but few people attended.

The timing was good for the survey, which used non-structured and in-depth interviews. These interviews, each of approximately two hours duration, may produce quality outcomes and better accommodate the nature of investigative enquiries since the views of the subjects reach the investigator without the filtering effect of a questionnaire. The individuals were chosen with the "snowball" method combined with judgment sample. During research the social characteristics (age, education, wealth) of the sample were tested and social categories which were under-represented were asked to take part. All told, 47 individuals from all social classes in Paleo Faliro took part. Research ended when 'theoretical saturation' of each category was reached, (in other words when no new relevant data seemed to emerge).

The research revealed that many residents felt that they **should not participate in the decision process**. According to them public interests are served by the state and they believe that public participation would work as a springboard for those who have the power to influence decisions. This was an important outcome of the case study in Greece, not mentioned by other studies in Europe and the USA. At the same time the research showed that some findings in Europe and the USA are true for the Paleo Faliro case too. For example citizens in Greece also feel that, since they are not qualified, their view on planning matters does not interest anybody. Others were simply **indifferent**. They feel as if they are foreigners in their neighbourhood, and even more so in the city as a whole, resulting in their indifference towards planning for matters that don't touch them.

It was obvious that citizens **lacked knowledge** about planning procedures. This lack of information causes alienation from planning decisions and mistrust, fostering non-participation. Many people doubt the "honesty" of participation procedures (Diagram 1).

It is clear that people's views about planning are not at all helpful in promoting a different attitude towards urban environment. Social education and responsibility cannot be enhanced under these circumstances and citizens are not stimulated to behave in an environmentally-friendly manner. At the same time planners lose valuable information about local conditions and problems.

Proposed method for public participation

Most European countries have signed the UNECE Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-making and Access to Justice in Environmental Matters. The so-called **Aarhus Convention** imposes obligations regarding public participation on public authorities. According to the Convention, **the public should be informed early in an environmental decision-making procedure and in an adequate, timely and effective manner**. The public participation procedure should take place when all options are open and reasonable time-frames should be provided. Finally, public authorities should ensure that in the decision **due account is taken of the outcome of the public participation** and that the reasons and considerations on which the decision is based are made accessible to the public.

Implementation of the Aarhus Convention could significantly improve planning procedure. The Paleo Faliro case study showed that **information** and **education** are crucial factors which determine the public's willingness to participate in the planning process. Even more important is the authority's **responsiveness** to what is expressed during participation procedures.

In the 7th chapter of this thesis **planning examples** from four countries are analyzed: **Holland, Sweden, Great Britain and the United States**. The target is to investigate methods for effective implementation of the Aarhus Convention. The planning framework in these countries is not very different from that of Greece. What differs significantly is planning culture: many examples indicate that local authorities or other planning organizations try hard to engage the public in planning. These examples were analyzed in comparison with the Paleo Faliro case study findings and indicate what counts when people want to get involved in planning. The methodology was useful in examining the crucial factors which affect the complete implementation of the Aarhus Convention.

This analysis helped to find a desired **public participation procedure** which meets the Aarhus Convention standards. It is presented in the 8th chapter of the thesis. The public's responsiveness could be significantly improved if planning authorities followed **simple basic rules**. These rules include: massive and extensive information flow about the intended planning activity using all available broadcasting methods, a clear invitation to all people to attend and submit their views when all options are open. A special role should be given to local leaders or other persons and organizations with an expressed interest and social connections, which form the so-called "social capital" of the area. Planning authorities should use public participation procedures which are not time-consuming and could be easily adapted to the citizen's everyday life, (for example the internet). Proof must be given that the public participation outcome was used in the formation of the proposed final plan. A final

statement could explain how every view affected the final decision in order to avoid people feeling that their opinion was useless.

In addition a **new Environmental Assessment method** is proposed which should be used both in urban planning (strategic assessment) and when a transport project is designed. The aim was to stimulate public participation but not threaten a desired environmental-friendly outcome. Three new characteristics make the process entirely different and public-friendly:

1. Public participation is provided from the beginning of the planning procedure. Public views together with that of planners and politicians are used to form alternatives.
2. These alternatives are evaluated with environmental criteria in the Environmental Study. The study does not conclude which alternative meets the desired characteristics. This is the topic of the second public participation procedure which focuses on the results of the Environmental Study.
3. In projects with metropolitan significance the Environmental Assessment is conducted in every area separately by local authorities so that these projects are more adaptable to local conditions and needs thus stimulating public participation.

In conclusion the 8th chapter presents a **new urban planning model** which could stimulate public awareness and participation. The top-down urban planning model places significance on the metropolitan scale which is however not easily handled by people. What ordinary people usually care about is their **local environment**. Thus the proposed urban planning model starts with **neighbourhood planning**. People discuss without prerequisites the desired local conditions. These plans include detailed land-use, transport and environmental planning and undergo the Strategic Environmental Assessment procedure as described above so that they are truly responsive to citizens' views, protecting the environment at the same time. With consultation and collaboration between neighbourhoods these local plans form the basis to conduct the land-use and transport plan of a city or a metropolitan region. This forms a clear bottom-up planning process proposal which would more effectively encourage public participation.

As the survey in Paleo Faliro and other studies in Europe and USA indicate, local level is where public input is useful because it offers **local knowledge** that politicians and planners are unaware of. Moreover, education and specialization is less necessary on this level because local needs are more easily understood.

The proposed new planning method has those characteristics which could convince people those participation counts and improves decision-making and that planning is for their own good. The aim is to make people feel that they are **invited** to take part, that they are **capable** of participating, to **educate** them about the environmental consequences of urban and transport planning and finally to convince them that they can **contribute to the protection and improvement of their local environment**. This would lead people to **care about their place of residence**, thus encouraging awareness and finally, participation. People should be “trapped” in a process of continuous activation towards protecting and improving their living conditions which would at the same time contribute to the protection of our planet through the protection of local environments (Diagram 1).

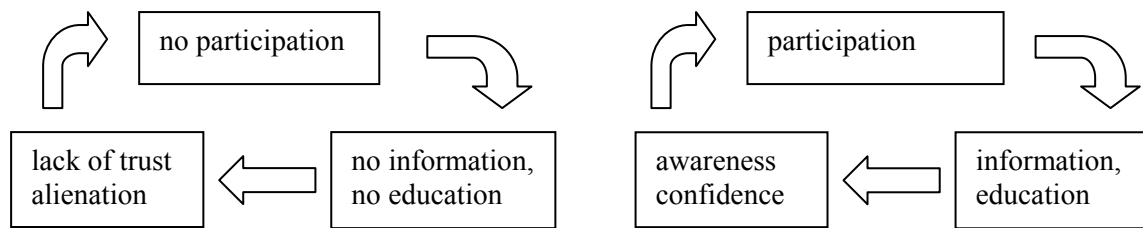


Diagram 1 – The vicious circle of non-participation and the desired circle of participation.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

Αθανασοπούλου Ε. (1998), 'Ελληνικός Αστικός Σχεδιασμός και Τοπική Agenda 21', *Τόπος*, τ.15, σελ 3-23.

Αμπακούμιν, Κ. (1982), 'Διαδικασίες συμμετοχής του κοινού στο συγκοινωνιακό σχεδιασμό', 5^ο Μεταπτυχιακό Σεμινάριο, *Η Συμμετοχή του Κοινού στον Συγκοινωνιακό Σχεδιασμό*, ΕΜΠ, Έδρα Σιδηροδρομικής και Μεταφορών, Αθήνα 1982.

Αμπακούμιν, Κ. (1986), *Σχεδιασμός Μεταφορικών Συστημάτων*, Αθήνα: Συμμετρία

Αμπακούμιν, Κ. (2002), 'Το τραμ δεν μπορεί να είναι αυτοσκοπός', *Ελευθεροτυπία*, Παρασκευή 22 Φεβρουαρίου, σελ. 48-49.

Αμπακούμιν, Κ. (2003), 'Η τήρηση της διαδικασίας σχεδιασμού ως προϋπόθεση επιτυχίας σύγχρονων τροchioδρομικών συστημάτων', στο Διεθνές Συνέδριο: *Σύγχρονα Συστήματα Τραμ και Επιφανειακού Μετρό* στο Συνεδριακό Κέντρο Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα 19-20 Μαΐου 2003.

Αναζήτηση Αγοράς – Λυκόβρυση, 2002, 'Το σήριαλ «Προαστιακός»', αρ. Φύλλου 16, Απρίλιος 2002.

ΑΠΘ (2003), *Noise Pollution*, Εργαστήριο Αρχιτεκτονικής Τεχνολογίας Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, European Commission Directorate-General (DG) Environment, www.noise-pollution.gr

Απογευματινή, 02/12/2002, 'Παλιό Φάληρο – Νέα διαμαρτυρία κατά του τραμ', σελ. 17.

Απογευματινή, 11/12/2002, 'Μεσάζοντας η κυβέρνηση στα έργα'.

Απογευματινή, 13/12/2002, 'Συγκέντρωση διαμαρτυρίας για το τραμ στη Γλυφάδα', Νικολαΐδης Ν., σελ. 22.

Αραβαντινός, Α. (1997), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.

Αργυράκος, Γ. (1988), *Το πρόγραμμα Μελετών Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Στάθμευσης Δήμων της Αττικής*, Αθήνα: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος.

Αττικό Μετρό (1996), *Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό*, CD-ROM της Αττικό Μετρό.

Αττικό Μετρό (1998), *Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό – Απογραφή Χαρακτηριστικών των Μετακινήσεων, Έρευνα Νοικοκυριών Τυπικής Περιόδου, Τεχνική Έκθεση*, Παράρτημα Β, Μέρος 1, Υπηρεσία Σχεδιασμού και Γενικών Μελετών Αττικό Μετρό 0036, Ιούνιος, Ελληνική Μελετών ΑΤΕ.

Αττικό Μετρό (2000), *Σύγχρονος Τροchioδρόμος (Τραμ) στην Περιοχή της Αθήνας – Μελέτη Εκτίμησης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων*, Αττικό Μετρό ΑΕ, Υπηρεσία Σχεδιασμού και Γενικών Μελετών, Νοέμβριος.

Αυγή, 21/06/2002, 'Ολυμπιακές αυθαιρεσίες με πράξη νομοθετικού περιεχομένου', Ανανιάδης Ν., http://193.218.80.70/cgi-bin/hwebpressrem.exe?-A=291906&-w=&-V=hpress_int&-P.

- Adamopoulos, D. (2004), 'Reproductive Health problems in people living in the greater Athens area', *Environmental Impact on Fertility*, Pili Cultural Center Kos, Workshop, AREHNA, Eu Project, 7-9 May 2004, <http://www.arehna.di.uoa.gr>
- Albrechts, L. (2002), 'The Planning Community Reflects on Enhancing Public Involvement. Views from Academics and Reflective Practicioners', *Planning Theory & Practice*, 3 (3), pp. 331-347.
- Alfasi, N. (2003), 'Is Public Participation Making Urban Planning More Democratic? The Israeli Experience', *Planning Theory & Practice*, 4 (2), pp. 185-202.
- Allen E. (1999), *Urban Ease - Stress Free Living in the Big City*, New York: Plume, Penguin Putnam .
- Alvarez, R. (1997), 'Community Education: Austin's Empowerment Project' στο *Community Empowerment Program: Nurturing Public Involvement in the Transportation Planning Process*, Surface Transportation Policy Project, Federal Transit Administration, US Department of Transportation, <http://www.fta.dot.gov/library/planning/cep/comed.html>.
- Androulidakis, I., Karakassis I. (2006), 'Evaluation of the EIA system performance in Greece , using quality indicators', *Environmental Impact Assessment Review*, 26, pp. 242-256.
- Athens News, 04/01/2002, 'Locals Rail Against Tram Encroachment', σελ. 5
- ATLAS (2000), *Trainer's Manual, Action Towards Local Sustainability*, Leicester: Life Program, Environ.
- Auto Tuning Power Catalog, (2002), *Τα Αναθήματα του νέου "θεού"*, Ετήσια Έκδοση Βελτίωσης 2002, σελ. 184-187, Κουρήs Χ., Τσαγκαρέλης Γ.
- Aymonio, C. (1979), *Κυριαρχία και Υποτέλεια - Η εξέλιξη της Μοντέρνας Πόλης*, Επιμέλεια: Π. Γ. Λαζαρίδης, Αθήνα: Νέα Σύνορα - Α. Λιβάνης.
- Βαβίζος, Γ., & Α. Μερτζάνης (2002), *Περιβάλλον – Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων*, Αθήνα: Παπασωτηρίου.
- Βεϊνόγλου, Χ. (1993), *Μεταφορές και Αστική Ανάπτυξη*, Αθήνα: ΕΕΤΑΑ.
- ΒΗΜΑgazino, 23/06/2002, 'Το Τραμ το Τελευταίο (;)', Αριθ. 89, σελ. 65-70, Κολιού Κ.
- Βλαστός, Θ. (1984), 'Αρχιτεκτονική της Αστικής Κυκλοφορίας', *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 4 (3).
- Βλαστός, Θ. (1991), 'Η αισθητική της κυκλοφορίας, υπέρβαση της πολεοδομικής αισθητικής. Η ακαδημαϊκή απάντηση', Πρακτικά Επιστημονικού Διημέρου: *Σπουδές στην Πολεοδομία και Χωροταξία*, ΕΜΠ, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, 23 - 24.01.1991, σελ. 183-187.
- Βλαστός, Θ. (1992), 'Προς την Αρχιτεκτονική του Οδικού Χώρου μετά τον κορεσμό. Μια νέα μεθοδολογία ιεράρχησης και σχεδιασμού του οδικού δικτύου της αυριανής μεγάπολης.' Πρακτική Ημερίδας: *Θεωρητική προσέγγιση και εφαρμογές αστικών αναπλάσεων*, Αθήνα: ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας.
- Βλαστός, Θ. (1993), 'Μεταφορές και κοινωνικό περιβάλλον', Πρακτικά Συνεδρίου Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων 4 και 5.5.1993, σελ. 55-74.

- Βλαστός, Θ. (1995), 'Πρωτότυπες Ευρωπαϊκές Εμπειρίες. Κοινωνικές διαστάσεις στο σχεδιασμό των αστικών μετακινήσεων', *Διαδρομές*, τ. 12, σελ. 22-23.
- Βλαστός, Θ. (1996α), 'Οι ευρωπαϊκές τάσεις στις αστικές μετακινήσεις. Ζητήματα φιλοσοφίας σχεδιασμού', *Υλη και Κτίριο*, τ. 30, σελ. 62-64.
- Βλαστός, Θ. (1996β), 'Το συγκοινωνιακό, η Αθήνα και οι πολιτικοί', *Νέα Οικολογία*, τ. 139, σελ. 24 – 26.
- Βλαστός, Θ. (1996γ), 'Προς την Αθήνα του 2000. Σκέψεις απέναντι στην πολιτική των μεγάλων οδικών έργων', *Μανδραγόρας*, τ. 12-13, σελ. 50-51.
- Βλαστός, Θ. (1997α), 'Κυκλοφοριακός σχεδιασμός προς τη βιώσιμη πόλη' στον τόμο Αραβαντινός, Α. *Πολεοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Συμμετρία.
- Βλαστός, Θ. (1997β), 'Αθήνα. Φάκελος Βιωσιμότητα και Μεταφορές. Τεχνική ή Πολιτική προσέγγιση,' Πανευρωπαϊκό Συνέδριο *Βιώσιμο Αστικό Περιβάλλον Θεσμοί και Διαχείριση*, Αθήνα: Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων, σελ. 87 – 94.
- Βλαστός, Θ. (1997γ), 'Αστικές συγκοινωνίες και Ήπιες Μορφές Μετακίνησης', Πρακτικά Συνεδρίου Δήμου Αμαρουσίου "Αποτελεσματικές Κυκλοφοριακές Παρεμβάσεις στη λειτουργία της πόλης" στις 20 Ιουνίου.
- Βλαστός, Θ. (1998α), 'Ο ρόλος του επιφανειακού τραμ απέναντι στο μετρό ως εγγύηση για την ποιότητα ζωής στην πρωτεύουσα', *Σιδηροτροχιά*, 16, σελ. 10-13.
- Βλαστός, Θ. (1998β), 'Η κοινωνική διάσταση της οδήγησης. Ζητήματα συμπεριφοράς. Οι ευθύνες της πολιτείας απέναντι στους υποψήφιους οδηγούς', *Συνήγορος*, τ. 9, σελ. 56-58.
- Βλαστός, Θ. (1999), 'Σχεδιάζοντας τις πόλεις του 21^{ου} αιώνα. Οι Χάρτες των Αθηνών του 1933 και του 1998. Ρήξεις και ασυνέχειες', *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 33, σελ. 21 – 23.
- Βλαστός, Θ. (2001), 'Η καταπολέμηση της ρύπανσης του αέρα. Η ευρωπαϊκή Οδηγία - Πλαίσιο και η άτολμη μεταφορά της στην ελληνική νομοθεσία', *Περιβάλλον & Δίκαιο*, τ. 15.
- Βλαστός, Θ. (2002α), "Θα έπρεπε να ανατραπούν τα πάντα στις ελληνικές πόλεις!", *Μεσόγειος SOS*, 37, σελ. 18-21.
- Βλαστός, Θ. (2002β), 'Με το τραμ για μια διαφορετική Αθήνα', *Το Βήμα*, 28 Μαΐου 2002.
- Βλαστός, Θ. (2003), *Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μια διαφορετική πόλη*, European Commission, DG Regio, ECOS Ouverture Programme, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων.
- Βλαστός, Θ. (2004α), 'Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός στις ελληνικές πόλεις υπό το πρίσμα των κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς τη βιώσιμη κινητικότητα' στο Συνέδριο: *Πολιτική αειφόρου ανάπτυξης των πόλεων στην Ελλάδα*, 10 Σεπτεμβρίου 20004, Ξενοδοχείο Park, Αθήνα.
- Βλαστός, Θ. (2004β), 'Οι ευκαιρίες από τη νέα Οδηγία 2001/42/EK για τις «Στρατηγικές Περιβαλλοντικές Εκτιμήσεις - Το παράδειγμα του τομέα των Μεταφορών', *Περιβάλλον και Δίκαιο*, τεύχος 29 (3), σελ. 334-339.

Βλαστός, Θ. & Κ. Αθανασόπουλος (2005), 'Σύγκριση χρόνων μετακίνησης μεταξύ δημόσιας συγκοινωνίας Ι.Χ. στη μεταολυμπιακή Αθήνα', *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 25 (2-3), σελ. 89-98.

Βλαστός, Θ. & Α. Γιώτης (1994), 'Τα Γραμμικά Εμπορικά Κέντρα Δήμων Μεγάλων Πόλεων και η Αντιμετώπισή τους από το Κυκλοφοριακό Σχεδιασμό. Το Παράδειγμα της Αθήνας', *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 14 (3).

Βλαστός, Θ., Δ. Μηλάκης & Κ. Αθανασόπουλος (2004), *Το ποδήλατος σε 17 ελληνικές πόλεις – Οδηγός εκπόνησης μελετών*, Αθήνα: Οργανισμός Εκδόσεως Διδακτικών Βιβλίων.

Βλαστός, Θ. & Ν. Μπαρμπόπουλος (2006), *Ποδήλατο και Περιβάλλον. Έρευνα των κοινωνικών, χωρικών, κυκλοφοριακών και θεσμικών προϋποθέσεων για την ενσωμάτωσή του στις πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας στην Ελλάδα*, Μεταδιδακτορική έρευνα του Ν. Μπαρμπόπουλου χρηματοδοτούμενη από το ερευνητικό πρόγραμμα «Πυθαγόρας» με επιστημονικό υπεύθυνο το Θ. Βλαστό, ΕΜΠ: Αθήνα.

Βλαστός Θ., Ν. Μπαρμπόπουλος & Κ. Αθανασόπουλος (2003) 'Συγκριτική Ανάλυση των Τραμ του Στρασβούργου και της Αθήνας: Πρώτα Συμπεράσματα για τις μελλοντικές Υλοποιήσεις στην Ελλάδα' στο Διεθνές Συνέδριο *Σύγχρονα Συστήματα Τραμ και Επιφανειακού Μετρό*, Πάτρα: Πανεπιστήμιο Πατρών, 19-20 Μαΐου 2003.

Βλαστός, Θ., Ν. Μπαρμπόπουλος & Δ. Μηλάκης (2007), *Ποδήλατο. Οδηγός Σχεδιασμού και Αξιολόγησης Δικτύων*. Αθήνα: ΤΕΕ.

Βλαστός, Θ., Ν. Μπαρμπόπουλος & Α. Ρούντης (1998), 'Η νομοθεσία απέναντι στη ρύπανση του αέρα από την κυκλοφορία. Η ελληνική υστέρηση απέναντι στην ευρωπαϊκή στρατηγική', *Τεχνικά*, τεύχος 135, σελ. 51-54.

Βλαστός, Θ. & Τ. Μπιρμπίλη (1997), 'Η Ρύπανση του Αέρα και η Κρίση της πόλης', *Νέα Οικολογία*, τ. 156, σελ. 35-37.

Βλαστός, Θ. & Τ. Μπιρμπίλη (1999), 'Ο ρόλος της Τοπικής Δημοκρατίας προς μια Ευρωπαϊκή Πολιτική Ενημέρωσης και Ευαισθητοποίησης για το Περιβάλλον', *Γεωπολιτική*, τεύχος 19, σελ. 4-7.

Βλαστός Θ. & Τ. Μπιρμπίλη (2001), *Φτιάχνοντας πόλεις για ποδήλατο – Στοιχεία αισθητικής και κατασκευής – Τα πρώτα παραδείγματα σε Ελλάδα και Κύπρο*, Ευρωπαϊκή Ένωση ΓΔ Περιβάλλοντος, Αναπτυξιακή Εταιρία Δήμου Αθηναίων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου & Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Αθήνα: Mbike.

Βλαστός, Θ. & Γ. Νάθενας (1994), 'Αθήνα. Μεταπολεμικές αυταπάτες και οι επιπτώσεις τους στους σημερινούς συγκοινωνιακούς προγραμματισμούς', Πρακτικά Δ' Συνεδρίου του Ιδρύματος Σάκη Καράγιωργα *Η ελληνική κοινωνία κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο (1945-1967)*, Αθήνα: 24-27/11/1993.

Βλαστός, Θ. & Ι. Πολύζος (1999), 'Πολιτικές για το Αστικό Περιβάλλον – Η Ευρωπαϊκή Εμπειρία' στο *Σχεδιασμός Πόλεων και Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις*, Πάτρα: Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, σελ. 91 – 112.

Βλαστός, Θ. & Α. Σιόλας (1994), 'Η συμβολή των συγκοινωνιακών δικτύων στη Στρατηγική Άρθρωσης και Επανασύνδεσης των Πολεοδομικών Ενοτήτων για την Ανασυγκρότηση της Πόλης. Η περίπτωση της Δυτικής Αθήνας', τ. 14 (1), σελ. 237 – 264.

Βουλή των Ελλήνων (2001), *Σύνταγμα της Ελλάδας*,
<http://www.parliament.gr/politeuma/syntagma.pdf>.

- Βρυχέα, Α. (1992), *Συμμετοχικός σχεδιασμός – Θεωρητικές διερευνήσεις, Ιστορία των ιδεών και των πρακτικών, Μεθοδολογικές προσεγγίσεις*, Αθήνα: ΤΕΕ- ΕΜΠ.
- Banister D. (2003), ‘Critical pragmatism and congestion charging in London’, *International Social Science Journal*, 55(2) pp. 249-264.
- Bates, T. & D. Wahl (1997), ‘We Can’t Hear You! San Diego’s Techniques for Getting Balanced Community Input in Major Investment Studies’ *Transportation Research Record*, 1571, pp. 197-207.
- Batson, D., N. Ahmad & Jo-Ann Tsang (2002), ‘Four Motives for Community Involvement’, *Journal of Social Issues*, 58 (3), pp. 429-445.
- Bedford, T., J. Clark & C. Harrison (2002), ‘Limits to new public participation practices in local land use planning’, *Town Planning Review*, 73 (3), pp. 311-331.
- Benevolo, L. (1974), *Η κοινωνική προέλευση της σύγχρονης πολεοδομίας*. Μετάφραση Π. Γ. Λαζαρίδη, Αθήνα: Νέα Σύνορα - Α. Λιβάνης, 1977.
- Benevolo, L. (1993), *Η πόλη στην Ευρώπη*, Μετάφραση Παπασταύρου Άννα, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα, 1997.
- Bickerstaff, K. & G. Walker (2001), ‘Participatory local governance and transport planning’, *Environment and Planning A*, 33, pp. 431-451.
- Bonte, R. (1996), ‘Public Participation in EIA in the Netherlands’, *EIA Newsletter 12*, Manchester: EIA center - University of Manchester.
- Booth, C. & T. Richardson (2001), ‘Placing the public in integrated transport planning’, *Transport Policy*, 8 (2), pp. 141-149.
- Γαϊτανάκης, Ι. (1977), ‘Πεζόδρομοι στις Παρυφές του Αθηναϊκού Κέντρου’, *Τεχνικά Χρονικά*, Ιούλιος - Αύγουστος – Σεπτέμβριος 1977.
- Γεράρδη, Κ. (1999), *Ο πολεοδομικός Σχεδιασμός στην Ελλάδα με τον Οικιστικό Νόμο 1337/83. Η επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης τη Δεκαετία 1980 – 90*, Αθήνα: ΕΜΠ.
- Γιαννής, Γ. (2002), ‘Ξεκίνησε ο διάλογος για το κυκλοφοριακό;’, *Ελευθεροτυπία*, 3/08/2002, http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=78543248
- Γιαννίρη, Η. (2004), ‘Σχολιάζοντας τη συζήτηση της υπόθεσης Θων στο ΣτΕ’, *Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ*, τεύχος 2280, σελ. 99.
- Γιαννόπουλος, Γ. Α. (1980), ‘Κυκλοφοριακή Θεώρηση της Δημιουργίας Πεζοδρόμων και Αξιολόγηση της Ελληνικής Εμπειρίας’, *Τεχνικά Χρονικά*, τ.1, σελ. 5-25.
- Γιαννόπουλος, Π. (1999), *Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Τεχνικών Έργων – Σημειώσεις*, Πανεπιστήμιο Πατρών.
- Cashmore, M., E. Christofilopoulos & D. Cobb (2002), ‘An Evaluation of the Quality of Environmental Impact Statements in Thessaloniki, Greece’, *Journal of Environmental Assessment Policy and Management*, 4(4), pp. 371-395.
- CITIES (1999), *Proceedings of the First International Forum: The Digital City and the Citizen*, City of Marseille 18-19-20 November 1999, Cities Telecommunications & Integrated

Services, Secretariat General de la Ville de Marseille - Mission des Programmes Prives et Europeens, Marseille.

Civil, M. (1993), 'Prospective Elementary Teacher's Thinking about Teaching Mathematics', *Journal of Mathematical Behavior*, 12, pp. 79-109.

Colebatch, H.K. (2002), 'Good governance and urban planning', International Conference of Universiti Brunei Darussalam: *Good governance: perspectives and practices*.

Cooney, T. (1994), 'Research and Teacher Education: In Search of Common Ground', *Journal for Research in Mathematics Education*, 25 (6), pp. 608-636.

Δεργκάλιν Ε. (1977), 'Οι διαδικασίες του φυσικού σχεδιασμού στη Σουηδία – Αντιστοιχία στην Ελλάδα', *Τεχνικά Χρονικά*, Δεκέμβριος, σελ. 47-54.

Δεργκάλιν, Ε. (1982), Σχεδιασμός στη Σουηδία- Μορφές συμμετοχής του κοινού, 5ο Μεταπτυχιακό Σεμινάριο: *Η Συμμετοχή του Κοινού στον Συγκοινωνιακό Σχεδιασμό*, ΕΜΠ, Έδρα Σιδηροδρομικής και Μεταφορών.

Δήμος Αθηναίων (1991), *Σύστημα Τραμ για την Ιστορική Αθήνα*, Σύμβουλοι: Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος ΕΠΕ, DENCO Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ.

Δήμος Αθηναίων (1994), *Σύστημα Τραμ της Αθήνας – Τεχνική και Οικονομική Μελέτη Σκοπιμότητας*, SEMALY-TRENDS-BECHTEL.

Δήμος Αθηναίων (1995), *Μελέτη τραμ για τη σύνδεση της Αθήνας με τη θάλασσα*, Ομάδα Μελέτης: Πετράκης Γ., Αραβαντινός Α., Γκόλιας Ι., Βλαστός Θ.

Δήμος Αθηναίων (2002), *Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου*, 14/02/2002.

Δήμος Θηβαίων (1988), *Συμμετοχικός Σχεδιασμός – Δύο χρόνια Δράσης στον Προσφυγικό Συννοικισμό της Θήβας*, Θήβα: ΔΕΠΟΑΘ.

Δήμος Νέας Σμύρνης (2002), *Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου*, 13.02.2002.

Δήμος Παλαιού Φαλήρου (2002), *Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου*, 20.02.2002.

Δήμος Παλαιού Φαλήρου (2003), Γραφείο Δημάρχου, Επιστολή προς τον πρόεδρο και τα μέλη της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων του Υπουργείου Μεταφορών για το Τραμ, Π. Φάληρο, 27/02/2003.

Δημοσιογράφος (2002), *Ανοικτό Διάλογο με Δημότες Διοργάνωσε ο Δημ. Σύμβουλος κ. Πώποτας*, Μηνιαία Τοπική Εφημερίδα της Νέας Σμύρνης, Αριθμός Φύλλου 36, σελ.6.

Διαμαντόπουλος, Α. & Θ. Σωτηρόπουλος (1998), 'Ο ρόλος της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης στην Παραγωγή των Δημοσίων Έργων, ισότιμη αξιοποίηση των Μηχανικών στο Δημόσιο', στο *Διήμερο: Τα Δημόσια Έργα στην Ελλάδα και ο Ρόλος της Δημόσιας Διοίκησης και του Μηχανικού*, ΤΕΕ, ΕΜΔΥΔΑΣ, 8-9 Απριλίου 1998, Θεσσαλονίκη.

ΔΜΕΟ (2001), *Ο Τροχιόδρομος (Τραμ) επί της Λ. Καλλιρρόης*, ΥΠΕΧΩΔΕ, Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Γενική Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Έργων, Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, Γραφεία Κυκλοφορίας 2004 – Φωτεινής Σηματοδότησης και Τηλεματικής 2004, Αριθμός Πρωτοκόλλου ΓΚΦΣΤ 2004/0186/Φ411/30.04.2001.

Δωροβίνης, Β. (2003), 'Τυπικές Διαδικασίες και πρακτική – Παρατηρήσεις από την πλευρά των Μ.Κ.Ο.' στο Ζιάμος, Γ., Π. Παναγιωτόπουλος & Β. Ρουμελιώτου (2003) (επιμ.): *Περιβαλλοντική Πληροφόρηση και Συμμετοχή στη Λήψη Αποφάσεων*, Αθήνα - Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ. 81-85.

Davies, A. (2001), 'Hidden or hiding? Public perceptions of participation in the planning system', *Town Planning Review*, 72 (2), pp. 193-216.

DETR (1998α), *Enhancing Public Participation in Local Government – a research report*, , <http://www.local.odpm.gov.uk/research/particip.htm>]:

DETR (1998β), *Modern Local Government: In Touch with the People*, White Paper, HMSO, London.

DETR (1999), *Structure Plans - A Guide to Procedures*, DETR Free Publications, Wetherby.

Dewey, J. (1927), *The public and its problems*, Athens: Swallow Press, Ohio University.

Dilley, M. & T. Gallagher (1999), 'Designing an Effective Approach to the Public: The Alaska Experience', Annual Transport Research Board (TRB) Meeting, Washington 1999, http://www.ch2m.com/TRB_PI/00194.pdf

ΕΕ αριθ. L 158 της 07/06/1990, σελ. 56-58, 'Οδηγία 90/313/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 7ης Ιουνίου 1990 σχετικά με την ελεύθερη πληροφόρηση για θέματα περιβάλλοντος', Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – ΕΛ.

ΕΕ αριθ. L 269 της 21/11/1996, σελ. 55-63, 'Οδηγία 96/62/ΕΚ του Συμβουλίου της 27ης Σεπτεμβρίου 1996 για την εκτίμηση και τη διαχείριση της ποιότητας του αέρα του περιβάλλοντος', Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – ΕΛ.

ΕΕ αριθ. L 163 της 29/06/1999, σελ. 41-60, 'Οδηγία 1999/30/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Απριλίου 1999 σχετικά με τις οριακές τιμές διοξειδίου του θείου, διοξειδίου του αζώτου και οξειδίων του αζώτου, σωματιδίων και μολύβδου, στον αέρα του περιβάλλοντος', Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – ΕΛ.

ΕΕ αριθ. L 313 της 13/12/2000, σελ. 12-21, 'Οδηγία 2000/69/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Νοεμβρίου 2000, για οριακές τιμές βενζολίου και μονοξειδίου του άνθρακα στον αέρα του περιβάλλοντος', Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – ΕΛ.

ΕΕ αριθ. L 197 της 21/07/2001, σελ. 30-37, 'Οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2001 σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων', Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – ΕΛ.

ΕΕ αριθ. L 67 της 09/03/2002, σελ. 14-30, 'Οδηγία 2002/3/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Φεβρουαρίου 2002 σχετικά με το όζον στον ατμοσφαιρικό αέρα', Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – ΕΛ.

ΕΕ αριθ. L 189 της 18/07/2002, σελ. 12-25, 'Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2002 σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου', Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – ΕΛ.

ΕΕ αριθ. C 325/33 της 24/12/2002, σελ. 33 – 184, ‘Ενοποιημένη Απόδοση της Συνθήκης για την Ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας’, Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – EL.

ΕΕ αριθ. L 41 της 14/02/2003, σελ. 26-32, ‘Οδηγία 2003/4/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 28ης Ιανουαρίου 2003 για την πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες και για την κατάργηση της Οδηγίας 90/313/ΕΟΚ του Συμβουλίου’, Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – EL.

ΕΕ αριθ. L 156 της 25/06/2003, σελ. 17-24, ‘Οδηγία 2003/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Μαΐου 2003 σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον και με την τροποποίηση όσον αφορά τη συμμετοχή του κοινού και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη, των οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου’, Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – EL.

ΕΕ αριθ. L 23 της 26/01/2005, σελ. 3-16, ‘Οδηγία 2004/107/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Δεκεμβρίου 2004, σχετικά με το αρσενικό, το κάδμιο, τον υδράργυρο, το νικέλιο και τους πολυκυκλικούς αρωματικούς υδρογονάνθρακες στον ατμοσφαιρικό αέρα’, Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – EL.

ΕΕΤΑΑ (2002), *Κώδικας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης – Με τις τροποποιήσεις και συμπληρώσεις των διατάξεων μέχρι την εφαρμογή του Ν. 3013/2002*, Αθήνα: Ελληνική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης (ΕΕΤΑΑ).

ΕΗΣ (1970), *Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι 1869-1969 - Μία Εκατονταετία*, Αθήνα: ΕΗΣ.

Έκφραση Μεταμόρφωσης (2002α), ‘Όλοι στην απεργία και συγκέντρωση για το σταθμό’, Φεβρουάριος 2002.

Έκφραση Μεταμόρφωσης (2002β), ‘Μεγάλη Συγκέντρωση για το Σταθμό’, Απρίλιος 2002.

Ελευθέρος Τύπος, 02/12/2002, ‘Π. Φάληρο - Να επανασχεδιαστεί το τραμ’.

Ελευθεροτυπία, 08/12/2001, ‘1500 φωνές κατά της επιστροφής του τραμ’.

Ελευθεροτυπία, 19/12/2001, ‘Ξεκινάει το τραμ...’,
http://www.enet.gr/online/online_p1_text.jsp?dt=19/12/2001&c=112&id=96192164

Ελευθεροτυπία, 27/12/2001, ‘Η κατάρα των τραμ’, Τσιούνης Ν.
http://www.enet.gr/online/online_p1_text.jsp?dt=27/12/2001&c=112&id=89180820

Ελευθεροτυπία, 06/02/2002, ‘Δημοψήφισμα για το Τραμ’,
http://www.enet.gr/online/online_p1_text.jsp?dt=06/02/2002&c=112&id=26277964

Ελευθεροτυπία, 25/02/2002, ‘Το τραμ στο Π. Φάληρο’, Μαμαλίγκα Μ.
http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=91363692

Ελευθεροτυπία, 28/02/2002, ‘Δεν θέλουν κόμβο στο Φάρο’,
http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=43480060

Ελευθεροτυπία, 19/04/2002, ‘Στο ΣΤΕ για το τραμ’
http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=13220612.

Ελευθεροτυπία, 22/04/2002, 'Το τραμ και η υπουργός', Καλόσακας Χ.
http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=4930164

Ελευθεροτυπία, 23/04/2002, 'Επίθεση στους ... πράσινους δημάρχους Καλλιθέας, Π. Φαλήρου, Αλίμου - Έκρηξη Σημίτη για τα έργα στην παραλία', Δράκου Μ.,
http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=52106772

Ελευθεροτυπία, 03/05/2002, 'Τα πλεονεκτήματα του τραμ', Κουτζαράκης Γ.
http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=92802644

Ελευθεροτυπία, 07/05/2002, 'Μέσα Σταθερής Τροχιάς', Αντωνάτος Σ.,
http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=83195284

Ελευθεροτυπία, 19/05/2002, 'Το τραμ βγάζει δημάρχους', Μπουμπούκα Α.
http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=96047048

Ελευθεροτυπία, 29/06/2002, 'Προς Σύνταγμα και Ασκληπιείο Βούλας - Συν 1.000 μέτρα τραμ', Τζαναβάρα Χ.
http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=65028480

Ελευθεροτυπία, 11/07/2002, 'Εξι στους 10 το θεωρούν αναγκαίο',
http://www.enet.gr/online/online_p1_text.jsp?c=112&id=77876352

Ελευθεροτυπία, 18/07/2002, 'Κατάληψη έντασης για το τραμ', Μουμούρης Ν.
http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=67694400,

Ελευθεροτυπία, 21/08/2002, '«Έργα βιτρίνας»', Μπαγάνης Ε.
http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=79244984

Ελευθεροτυπία, 07/10/2002, 'Γι' αυτό και παραιτούμαι', Μανταίος Π.
http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=52602408

Ελευθεροτυπία, 19/10/2002, 'Τραμ: Τι θα φέρει, πώς θα «τρέξει»', Τζαναβάρα Χ., Μουμούρης Ν., σελ. 52-54.

Ελευθεροτυπία, 23/01/2004, '4 ευρωδίκες για ρύπανση',
http://www.enet.gr/online/online_p1_articles.jsp?dt=23/01/2004&c=112

Ελευθεροτυπία, 03/02/2004, 'Η Αττική Οδός «έφερε» ένα πάρκο 45 στρεμμάτων',
http://www.enet.gr/online/online_p1_text.jsp?c=112&id=31104012

Ελευθεροτυπία, 05/04/2004, 'Ντόρα στο ΣτΕ κατά επιφανειακού προαστιακού',
http://www.enet.gr/online/online_p1_text.jsp?c=112&id=28823908

Ελευθεροτυπία, 26/02/2005, 'Διαφωνούν με έργα του ΟΣΕ στο Μενίδι',
http://www.enet.gr/online/online_text?dt=26/02/2005&c=112&id=18115800

Ελευθεροτυπία, 23/04/2005, 'Η "Λερναία Ύδρα" της μίζας',
http://www.enet.gr/online/online_text?c=112&dt=23/04/2005, Τζαναβάρα Χ.

Ελληνικό Γραφείο Greenpeace, Ευώνυμος Οικολογική Βιβλιοθήκη, Οικολογική Κίνηση Θεσσαλονίκης & Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου (2003), 'Εμείς με τραμ', Κείμενο υπογραφών 35 φορέων και 255 ατόμων.

ΕΜΠ (1982), *Η συμμετοχή του κοινού στο συγκοινωνιακό σχεδιασμό*, ΕΜΠ, Έδρα Σιδηροδρομικής και Μεταφορών.

ΕΜΠ (2001), *Χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο – Δράσεις για την Αντιμετώπιση της Γραμμικής Παρόδιας Δόμησης*, Αθήνα: ΤΕΕ.

Ενεργοί Πολίτες της Νέας Σμύρνης και Παραλιακής Ζώνης (2003), 'Γιατί λέμε ναι στο τραμ', Κείμενο υπογραφών προς τη Βουλή των Ελλήνων και τον Υπουργό Μεταφορών.

Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ, 02/12/2002, 'Ο κόσμος μετά το Γιοχάνεσμπουργκ – Προβλήματα – Προοπτικές – Ο ρόλος των μηχανικών', Απόσπασμα ομιλίας της κ. Ξαρχάκου στην ημερίδα ΤΕΕ – Εθνικού Κέντρου Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης, Τεύχος 2225.

Επιτροπή Εμπειρογνομόνων για το Τραμ (2002), Πρακτικά Συνεδριάσεων, Σύνταξη Καλαντζοπούλου Μ.

Επιτροπή Κατοίκων Ενάντια στο Τραμ (2002), 'Δελτίο Τύπου', *Δημοσιογράφος*, Τοπική μηνιαία εφημερίδα της Νέας Σμύρνης, Αριθμός Φύλλου 36, Φεβρουάριος, σελ. 7.

Επιτροπή Κατοίκων Ν. Σμύρνης – Π. Φαλήρου (2002), *Οι ολέθριες συνέπειες του κακού σχεδιασμού του τραμ*, Έγγραφο προς τη Βουλή των Ελλήνων και τον Υπουργό Μεταφορών.

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2001), *Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί συμμετοχής του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων Σχεδίων και Προγραμμάτων σχετικών με το περιβάλλον και περί τροποποίησης των Οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου*, COM (2001) 779 τελικό, 2000/0331 (COD), Βρυξέλλες, 18/01/2001
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/el/com/2000/com2000_0839el01.pdf

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2004), *Προς μια Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον*, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Κοινωνική και Οικονομική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών, COM (2004) 60 τελικό.

ΕΣΥΕ (2005), *Παθόντα πρόσωπα σε οδικά τροχαία ατυχήματα κατά γεωγραφικό διαμέρισμα. Έτος: 2004*, http://www.statistics.gr/gr_tables/S801_SDT_1_TB_AN_04_6_T.htm

Ευστρατίου, Π.-Μ. (2003), 'Η έλλειψη περιβαλλοντικής πληροφόρησης και αποτελεσματικής συμμετοχής στη Λήψη Αποφάσεων που αφορούν το Περιβάλλον' στο Ζιάμος Γ., Π. Παναγιωτόπουλος & Β. Ρουμελιώτου (2003) (επιμ.): *Περιβαλλοντική Πληροφόρηση και Συμμετοχή στη Λήψη Αποφάσεων*, Αθήνα – Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ. 88-94.

Ευώνυμος Οικολογική Βιβλιοθήκη, Ελληνικό Γραφείο Greenpeace & Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου (2003), 'Εμείς με τραμ!', Φυλλάδιο.

European Environmental Bureau (EEB) (2007), *How far has the EU applied the Aarhus Convention*, http://www.eeb.org/activities/transparency/Aarhus_survey.html

European Sustainable Development Network (ESDN) (2008) *Promotion of the Habitat Agenda at a National and Local Level*, <http://www.sd-network.eu/?k=country%20profiles&s=sub-national&country=Greece>.

European Commission, (2001), *White Paper- European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, COM(2001)370 τελικό.

- Ζιάκας, Γ. (2004), 'Δείκτες βιωσιμότητας: τα οικολογικά αποτυπώματα', στο Συνέδριο *Αειφόρος ανάπτυξη: το κοινό μας μέλλον*, Περιφερειακό Ταμείο Ανάπτυξης Νοτίου Αιγαίου, Απρίλιος 2004, σελ. 32-36.
- Ζιάκας, Γ. (2003), 'Η πρόσβαση στην περιβαλλοντική πληροφορία και η συμμετοχή πολιτών σε διαδικασίες λήψης αποφάσεων που αφορούν το περιβάλλον στην ελληνική έννομη τάξη' στο Ζιάκας Γ., Π. Παναγιωτόπουλος & Β. Ρουμελιώτου (2003) (επιμ.): *Περιβαλλοντική Πληροφόρηση και Συμμετοχή στη Λήψη Αποφάσεων*, Αθήνα – Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ. 15-38.
- Ζιάκας, Γ., Π. Παναγιωτόπουλος & Β. Ρουμελιώτου (2003), *Περιβαλλοντική Πληροφόρηση και Συμμετοχή στη Λήψη Αποφάσεων*, Αθήνα – Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλα.
- FHWA (1996), *Public Involvement Techniques for Transportation Decision-making*, U.S. Department of Transportation - Federal Highway Administration, Federal Transit Administration.
- Fischer, T. (2003), 'Strategic Environmental Assessment in Post-Modern Times', *Environmental Impact Assessment Review*, volume 23, pp. 155-170.
- Font, N. (1998), *New instruments of citizen participation*, Working papers núm, 152, Institut de Ciències Polítiques i Socials, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Forester, J. (1999), 'Reflections on the future understanding of planning practice', *International Planning Studies*, 4 (2), pp. 175-193.
- Francois, R. (1986), *Εισαγωγή στην Ιστορία των Τεχνικών*, Μετάφραση: Αγρινιώτη Χριστίνα, Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ETBA.
- Gbikpi B. & J. Grote (2002), 'From Democratic Government to Participatory Governance' στον τόμο Gbikpi B. & J. Grote (eds) *Participatory Governance – Political and Societal Implications*, Opladen: Leske + Budrich, pp. 17- 34.
- Geißel, B. (2003), *The German Case Studies* in Heinelt, H. & R. Smith, *Sustainability, Innovation and Participatory Governance – A Cross-National Study of the EU Eco-Management and Audit Scheme*, Ashgate Studies in Environmental Policy and Practice, pp. 223-263.
- Getimis, P., G. Giannakourou & Z. Dimadama (2003), 'EMAS in Greece' στο Heinelt H. & R. Smith (ed.): *Sustainability, Innovation and Participatory Governance – A Cross-National Study of the EU Eco-Management and Audit Scheme*, Ashgate Studies in Environmental Policy and Practice 2003, pp. 151-164.
- Goodwin, P. (1980), 'Some Problems of the Relationship between Tools and Ideology in the Application of Transport Research to Policy Development', World Conference on Transport Research, London.
- Η Ηχώ του Φαλήρου (2001α), 'Το τραμ έρχεται: Οι βλαβερές παρεμβάσεις στην παραλία του Φαλήρου', άρθρο Ιατρίδου Μ., Σεπτέμβριος, σελ. 12.
- Η Ηχώ του Φαλήρου (2001β), 'Το τραμ προγραμματίζεται', άρθρο Καλλιαμπέτσου Γ., Οκτώβριος, σελ.1.
- Η Ηχώ του Φαλήρου (2002α), 'Τραμ και όποιον πάρει ο χάρος', άρθρο Ιατρίδου Μ., Ιανουάριος, σελ. 10-11.

Η Ηχώ του Φαλήρου (2002β), 'Τραμ; Ναι μεν, αλλά...', συνέντευξη με κ. Αμπακούμκιν, Μάρτιος, σελ. 1.

Η Ηχώ του Φαλήρου (2002γ), 'Υπάρχουν πολλές προτάσεις για τη διαδρομή του τραμ', επιστολή Γιαννιού Ν., Μάρτιος, σελ. 6.

Η Ηχώ του Φαλήρου (2002δ), 'Βασική επιδίωξη όλων των Φαληριωτών η υπογειοποίηση της Ποσειδώνος', Αύγουστος, σελ. 8.

Η Ηχώ του Φαλήρου (2002ε), 'Δεν είναι ν' απορείς', άρθρο Κωνσταντόπουλου Κ., Σεπτέμβριος, σελ. 8.

Η Ηχώ του Φαλήρου (2002στ), 'Ενωμένοι στον αγώνα', Σεπτέμβριος, σελ. 11.

Η Ηχώ του Φαλήρου (2002ζ), 'Το τραμ και η επιτυχία του αγώνα των Φαληριωτών', επιστολή Καλουτζή Αθ., Οκτώβριος, σελ. 7.

Η Ηχώ του Φαλήρου (2002η), 'Οι βάνδαλοι εισέβαλαν στο Φάληρο', άρθρο Ιατρίδου Μ., 2002, σελ. 1.

Η Ηχώ του Φαλήρου (2002θ), 'Τραμ – Ευλογία ή κατάρα;', άρθρο Γιαννιού Ν., Δεκέμβριος, σελ. 7.

Η Ηχώ του Φαλήρου (2003α), 'Ο αγώνας συνεχίζεται', Ιανουάριος, σελ. 7.

Η Ηχώ του Φαλήρου (2003β), 'Εναλλακτική πρόταση για τις γραμμές του τραμ', Επιστολή Αυγερινού Σ. 2003, Ιούλιος, σελ. 10.

Ημερησία, 03/07/2002, 'Νέα εμπλοκή για τραμ και Ολυμπιακά Έργα στο Ελληνικό', Τζελής Κ..

Habermas, J. (1970), *Τεχνική και Επιστήμη σαν Ιδεολογία*, Αθήνα: Εκδόσεις Πλανήτης.

Habermas, J. (1981α), *Theorie des kommunikativen Handelns – Band 1 Handlungsrationalität und gesellschaftliche Rationalisierung*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Habermas, J. (1981β), *Theorie des kommunikativen Handelns – Band 2 Zur Kritik der funktionalistischen Vernunft*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Hall, P. (1996), *Cities of Tomorrow*, Updated Edition, Oxford: Blackwell.

Healey P. (1997), *Collaborative Planning – Shaping Places in Fragmented Societies*, New York: Palgrave.

Healey, P. (1998), 'Building institutional capacity through collaborative approaches to urban planning', *Environment and Planning A*, 30 (9), pp. 1531 – 1546.

Heinelt, H. & A.E. Töller (2003), 'Sustainability, Innovation, Participation and EMAS' in Heinelt, H. & R. Smith, *Sustainability, Innovation and Participatory Governance – A Cross-National Study of the EU Eco-Management and Audit Scheme*, Ashgate Studies in Environmental Policy and Practice, pp. 11-21.

Herman, E. (1999), 'The Threat of Globalization', *New Politics*, 7 (2) (new series), whole 26.

- Hillier, J. (2000), 'Going round the back? Complex networks and informal action in local planning processes', *Environment and Planning A*, 32 (1), pp. 33-54.
- HM Treasury (2006), *Stern Review – Executive Summary*, HM Independent Reviews, Stern Review on the economics of Climate Change.
- Hobsbawm, E.J. (1975), *Η Εποχή του Κεφαλαίου 1848 - 1875*, Μετάφραση : Δημοσθένης Κουρτοβίκ, Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, 1994.
- Hobsbawm, E.J. (1994), *Η Εποχή των Άκρων - Ο Σύντομος 20ός Αιώνας 1914 - 1991*, Μετάφραση : Καπετανγιάννης Βασίλης, Ιστορική Βιβλιοθήκη – Θεμέλιο.
- Honneth, A. (1999), *Από την επικοινωνία στην αναγνώριση – Για την ανανέωση της κριτικής θεωρίας*, Μετάφραση: Καβουλάκος Κ., Αθήνα: Πόλις, 2000.
- Ιατρίδης, Β., Ρ. Δοσοπούλου & Δ. Τζαβέλλα (2003), 'Ο Ρόλος της ΔΙ.ΠΕ.ΧΩ. στα Πλαίσια της Πρόσφατης Πολεοδομικής και Χωροταξικής Νομοθεσίας', στο διήμερο: *Ο σχεδιασμός του χώρου και η Τοπική Αυτοδιοίκηση – Θεσμικό Πλαίσιο, Αρμοδιότητες και Ετοιμότητα*, ΤΕΕ 17-18/02/2003.
- Innes, J. (1995), 'Planning Theory's Emerging Paradigm: Communicative Action and Interactive Practice', *Journal of Planning Education and Research*, 14 (3), pp. 183-189.
- Jackson, S. (1997), 'Sustainable Community Planning: Kansa's City Empowerment Project' στο *Community Empowerment Program: Nurturing Public Involvement in the Transportation Planning Process*, Surface Transportation Policy Project, Federal Transit Administration, US DOT, <http://www.fta.dot.gov/library/planning/cep/sustain.html>.
- Jaworski, B. (1998), 'Mathematics Teacher Research: Process, Practice and the Development of Teaching', *Journal of Mathematics Teacher Education*, 1, σελ. 3-31.
- Jenkins P., K. Kirk & H. Smith (2001), *A comparative study of participation in planning in the Netherlands, Norway, Scotland and Sweden*, Noord XXI Project, Interreg IIC Programme for the North Sea Region, Centre for Environment & Human Settlements, Edinburgh College of Art, Heriot-Watt University, Edinburgh.
- Jenkins, P., K. Kirk & H. Smith (2002), *Getting Involved in Planning. Perceptions of the wider public*, Edinburgh: Scottish Executive Social Research.
- Καθημερινή, 28/02/2002, 'Προαστιακός: Περνάει, αλλά δεν σταματάει', Χατζιωαννίδου Ε., http://www.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_ell_161259_28/02/2002_17462
- Καθημερινή, 23/04/2002, 'Πυρά Σημίτη κατά των δημάρχων', http://www.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economy_100007_23/04/2002_22762
- Καθημερινή, 02/11/2002, 'Θέλουν υπόγειο τραμ οι δήμοι της παραλίας', Χατζιωαννίδου Ε., http://www.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_politics_314079_02/11/2002_42775
- Καθημερινή, 29/03/2003, '«Και περνούσανε τα τραμ...»: η νέα έκθεση στο Σύνταγμα', Ε. Μπίτσικα, http://www.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_columns_570491_29/03/2003_58613
- Καθημερινή, 14/08/2003, 'Σύλληψη δημάρχου εξαιτίας του τραμ', http://www.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_politics_367493_14/08/2003_73426

Καθημερινή, 23/01/2004, 'Στο «ευρωεδώλιο» για το περιβάλλον η Ελλάδα', http://www.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_ell_1503382_23/01/2004_91199

Καθημερινή, 04/06/2004, 'Υπό εξαφάνισιν ελεύθεροι χώροι της Αθήνας', Γιαννάρου Λ. http://www.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_ell_702449_04/06/2004_105782

Καθημερινή, 27/10/2006, 'Φωνές κατά γηπέδου ΠΑΟ στον Βοτανικό', Λιάλιος Γ., http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_ell_351473_27/10/2006_203069

Κασσιός, Κ. (2000), *Επιπτώσεις στο Περιβάλλον από Έργα και Προγράμματα – Τεχνικές και Μέθοδοι Αντιμετώπισής τους*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ.

Κασσιός, Κ. (2002), *Επιπτώσεις στο Περιβάλλον από Έργα και Προγράμματα – Ειδικά Κεφάλαια*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ.

ΚΕΔΚΕ (2002), *Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας – Με τις τροποποιήσεις & συμπληρώσεις των διατάξεων μέχρι την εφαρμογή του Ν. 3013/2002*, Αθήνα: Ελληνική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης.

Κεραμάρη, Κ. (1998), 'Ο ρόλος της Α/βάθμιας Αυτοδιοίκησης στα τοπικής σημασίας Δημόσια έργα στην προοπτική της αναδιοργάνωσης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στα πλαίσια του σχεδίου Ι. Καποδίστριας', στο διήμερο: *Τα Δημόσια Έργα στην Ελλάδα και ο Ρόλος της Δημόσιας Διοίκησης και του Μηχανικού*, ΤΕΕ, ΕΜΔΥΔΑΣ, Θεσσαλονίκη 8-9 Απριλίου 1998.

Κλουτσινιώτης, Ρ. (1981), 'Συνταγματικές επιταγές και πολιτική πραγματικότητα. Από την αναντιστοιχία στην υπαναχώρηση', *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 15, σελ. 87 -89.

Κουτρουβέλης, Ι. (1994), *Στατιστικές Μέθοδοι - Τεύχος Ι*, Πάτρα: Εκδόσεις Συμμετρία,.

Κουτσόπουλος, Κ. (1990), *Γεωγραφία: Μεθοδολογία και Μέθοδοι Ανάλυσης Χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.

Κουτσόπουλος Κ. & Α. Σιόλας (1994), *Σημειώσεις Αστικής Γεωγραφίας*, Αθήνα: ΕΜΠ.

Κυριαζή, Ν. (1998), *Η Κοινωνιολογική Έρευνα – Κριτική Επισκόπηση των Μεθόδων και των Τεχνικών*, Αθήνα: Ελληνικές Επιστημονικές Εκδόσεις.

Katsouyani, K., G. Touloumi & A. Analitis (2005), *Athens City Report*, University of Athens, APHEIS Project, <http://www.apheis.net/ApheisNewCityReports1.PDF/index.html>

Kitchen, T. & D. Whitney (2004), 'Achieving More Effective Public Engagement with the English Planning System', *Planning, Practice & Research*, 19 (4), pp. 393-413.

Kooiman, J. (2002), 'Governance. A Social-Political Perspective' in Gbikpi B. & J. Grote (eds), *Participatory Governance – Political and Societal Implications*, Opladen: Leske + Budrich, pp. 71-96.

Kopp, A. (1976), *Η ζωή μέσα στο χώρο – Πόλη και επανάσταση*, Μετάφραση Λαζαρίδη Π., Αθήνα: Νέα Σύνορα – Α. Λιβάνης.

Λαγόπουλος, Α. – Φ. (1981), 'Το διοικητικό και νομικό πλαίσιο του συστήματος φυσικού προγραμματισμού στην Ελλάδα', *Πόλη και Περιφέρεια*, σελ. 47 –66.

Λαζαρέτου, Θ. (2002), *Περιβαλλοντικά προβλήματα και Δίκαιο*, Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΚΚΕ, Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς.

- Λεοντίδου-Εμμανουήλ, Π. (1981), 'Ρυθμιστικά Σχέδια για την Αθήνα, 1950-1980: Ένα σχόλιο για την πολιτική τους λειτουργία και τις κοινωνικές τους καταβολές', *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 15, σελ. 70-78.
- Λιακόπουλος, Κ. (2003), 'Το Ολυμπιακό συγκρότημα στο Γουδί – Μητροπολιτικό Πάρκο «Γουδί – Ιλισός». Ένα έργο που δεν τελείωσε', *Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ*, τεύχος 2276, σελ. 81-83.
- Λιάσκα, Α. (2008), 'Δέκα χρόνια μετά τη Σύμβαση του Άαρχους', *Περιβάλλον & Δίκαιο*, 36(2), σελ. 232-236.
- “Λιμάνι της Αγωνίας” (2002), *Να επεκταθεί το τραμ στον Πειραιά*, Δελτίο Τύπου Δημοτικού Συνδυασμού, www.tolimánitisagonias.gr/Pages_ekloges_2002/Paremvaseis.html
- Λυδάκη, Α. (1997), *Μπαλαμέ και Ρομά : Οι Τσιγγάνοι των Άνω Λιοσίων*, Αθήνα: Καστανιώτη.
- Λυδάκη, Α. (1998), *Οι τσιγγάνοι στην πόλη: Μεγαλώνοντας στην Αγία Βαρβάρα*, Αθήνα: Καστανιώτη.
- Λυδάκη, Α. (2001), *Ποιοτικές Μέθοδοι της Κοινωνικής Έρευνας*, Αθήνα: Καστανιώτη.
- Λυδάκη, Α. (2003), *Τσικιοι κι αλαφροΐσκιωτοι – Λαϊκός λόγος και Πολιτισμικές Σημασίες*, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.
- Le Corbusier (1987), *Η Χάρτα των Αθηνών*, Αθήνα: Ύψιλον.
- Lee, E. & N. Cox (1997), 'The South Bronx Transportation Education Initiative', στο *Community Empowerment Program: Nurturing Public Involvement in the Transportation Planning Process*, Surface Transportation Policy Project, Federal Transit Administration, US Department of Transportation, 1997, <http://www.fta.dot.gov/library/planning/cep/toc.html>
- Lefebvre, H. (1977), *Δικαίωμα στην Πόλη – Χώρος και Πολιτική*, Μετάφραση: Τουρνικιώτης Π., Λωράν Κλωντ., Αθήνα: Παπαζήση.
- Leibbrand, K. (1957), *Verkehrs - Ingenieurwesen*, Basel, Stuttgart: Birkhäuser - Verlag.
- Levin, P. & J. Louviere (1980), 'Application of a Psychological Process Theory to Transport Research', Paper D-24, World Conference on Transport Research, London.
- Lidskog, R. & L. Soneryd (2000), 'Transport infrastructure investment and environmental impact assessment in Sweden: public involvement or exclusion?', *Environment and Planning A*, 32, pp. 1465-1479.
- Livingstone, K. (2004), 'The Challenge of Driving through Change: Introducing Congestion Charging in Central London', *Planning Theory & Practice*, 5 (4), pp. 490-498.
- Lorenz, J. & R. Ingram (1999), 'It's Not Just For Projects Anymore: KDOT's Innovative Agencywide Public Involvement Program' Annual Transport Research Board (TRB) Meeting, Washington, http://www.ch2m.com/TRB_PI/00551.pdf
- Lowndes, V., L. Pratchett & G. Stoker (2001α), 'Trends in Public Participation: Part 1 – Local Government Perspectives', *Public Administration*, 79 (1), pp. 205-222.

Lowndes, V., L. Pratchett & G. Stoker (2001β), 'Trends in Public Participation: Part 2 – Citizen's Perspectives', *Public Administration*, 79 (2), pp. 445-455.

Luthardt, W. (1994), *Direkte Demokratie. Ein Vergleich in Westeuropa*, Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft.

Μαγκάκης, Γ.Α. (2002), 'SOS για την παραλία του Π. Φαλήρου', Ελευθεροτυπία 03.04.2002 http://www.enet.gr/online/online_hprint.jsp?q=%D4%F1%E1%EC&a=&id=12161140.

Μαλούτας Θ & Δ. Οικονόμου (1992), 'Συλλογική Κατανάλωση. Σύγχρονες εξελίξεις και επιπτώσεις στον αστικό χώρο' στον τόμο των ιδίων (επιμ.) *Κοινωνική Δομή και Πολεοδομική Οργάνωση στην Αθήνα*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

Μαντουβάλου Μ. & Μ. Μαυρίδου (1984), 'Αυθαίρετη Δόμηση: Μονόδρομος σε Αδιέξοδο;', *Δελτίο Συλλόγου Αρχιτεκτόνων*, τ. 7.

Μαντουβάλου Μ. & Ι. Πολύζος (1984), *Αστικοποίηση και Οργάνωση του Χώρου στην Προπολεμική Ελλάδα*, Αθήνα: ΕΜΠ, Τομέας "Πόλη και Κοινωνικές Πρακτικές".

Ματσούκης, Ε., Ν. Μηλιώνης & Δ. Αθανασίου (1992), 'Θεσμικά και οργανωτικά ζητήματα του κυκλοφοριακού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού: Η περίπτωση της πόλης των Πατρών' στο Συνέδριο: *Οι μεταφορές και η Τοπική Αυτοδιοίκηση*, ΣΕΣ, 17-18/02/1992, Αθήνα: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών.

Μετρό (2003), 'ΕΠ ΣΑΑΣ – Νέα αποτελεσματικά δίκτυα μεταφορών', Ενημερωτική έκδοση της Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας, Οκτώβριος.

Μηλάκης, Δ. (2006), *Χρήσεις γης και μεταφορές. Διερεύνηση της επίδρασης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών μακρο- και μικρο- κλίμακας στις επιλογές μετακίνησης*, Διδακτορική Διατριβή Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών ΕΜΠ.

Μοδινός, Μ. (1982), 'Η Κοινωνική Συμμετοχή στον Ενδο- και Διαπεριφερειακό Σχεδιασμό των Μεταφορών: Η περίπτωση της Θεσσαλίας', 5ο Μεταπτυχιακό Σεμινάριο: *Η Συμμετοχή του Κοινού στον Συγκοινωνιακό Σχεδιασμό*, Αθήνα: ΕΜΠ, Έδρα Σιδηροδρομικής και Μεταφορών.

Μουζέλης, Ν. (2004), 'Η έννοια της κοινωνίας των πολιτών', *Το Βήμα της Κυριακής*, 3.10.2004, σελ. 68.

Μπαρμπόπουλος, Ν. (2002), *Προς τη Βιώσιμη Κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή Πόλη - Αποτίμηση Πολιτικών και Προσέγγιση Μεθοδολογίας Σχεδιασμού Αστικών Μεταφορών*, Διδακτορική Διατριβή Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών ΕΜΠ.

Μπαρμπόπουλος, Ν. (2006), *Προς τη Βιώσιμη Κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή Πόλη - Αποτίμηση Πολιτικών και Προσέγγιση Μεθοδολογίας Σχεδιασμού Αστικών Μεταφορών*, Διδακτορική Διατριβή Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών ΕΜΠ.

Μπαρμπόπουλος Ν. & Δ. Μηλάκης (2002), 'Η ηθική των μεταφορών και ο νέος ρόλος του σχεδιασμού', *Οικοτοπία*, 23, σελ. 63-65.

Μπίρης, Κ. (1966), *Αι Αθήναι – Από του 19^{ου} εις τον 20^{ον} αιώνα*, Αθήνα: Μέλισσα, 1995.

- Mangin W. & J. Turner (1969), 'Benavides and the Barriada Movement', in Oliver, P. (ed.), *Shelter and Society*, London: Barrie & Jenkins, pp. 127-136.
- Manheim, M. (1979), *Fundamentals of Transportation Systems Analysis – Volume I: Basic Concepts*, Cambridge, Massachusetts, London: MIT Press.
- Mason, G. (1996), *Η διεξαγωγή της ποιοτικής έρευνας*, Επιστημονική Επιμέλεια: Νότα Κυριαζή, Αθήνα: Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα.
- May, T., T. Jarvi-Nykanen, H. Minken, F. Ramjerdi, Br. Matthews & A. Monzón (2001), *Cities' Decision-Making Requirements*, Procedures for Recommending Optimal Sustainable Planning of European City Transport Systems (PROSPECTS), Deliverable No. 1, European Commission, 5th Framework – EESD.
- Morgan, D. (1996), 'Focus Groups', *Annual Review of Sociology*, 22, pp.129-52.
- Morin, E. (1984), *Κοινωνιολογία*, Μετάφραση Δημήτρης Δημουλάς, Αθήνα: Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου, 1998.
- Mumford, L. (1961), *The City in History*, New York.: Harxount, Brace & World.
- Νέα Γνώμη, 05/04/2002, 'Με δυναμική αντίσταση ο Αλούκος προασπίζει το μέλλον του Αλίμου', Αρ. Φύλλου 806, σελ. 1, 5.
- Νέα Γνώμη, 21/05/2002, 'Δημοψήφισμα στο Π. Φάληρο για τα Ολυμπιακά Έργα', Α.Φ. 833, σελ. 3.
- Νέα Γνώμη, 11/07/2002, 'Το Τραμ – Μέχρι το νοσοκομείο της Βούλας', Α.Φ. 875, σελ. 5.
- Νέα Γνώμη, 13/12/2002, 'Τροπολογία για το ΤΡΑΜ στριμώνει τον Χατζηδάκη', Α.Φ. 980, σελ. 1.
- Νέα Γνώμη, 08/01/2003, 'Νέα συγκέντρωση διαμαρτυρίας Φαληριωτών για το τραμ', Α.Φ. 994, σελ. 8.
- Νέα Γνώμη, 25/07/2003, 'Σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα στο Χαλάνδρι', αρ. Φύλλου 1128, σελ. 3, Μποφυλάτου Δ.
- Νέα Γνώμη, 10/09/2003, 'Οι Φαληριώτες θέλουν το τραμ', Α.Φ. 1144, σελ. 1.
- Νέα Γνώμη, 01/10/2003, 'Αποφασιστικές και δυναμικές αντιδράσεις για την υπέργεια γέφυρα του προαστιακού', αρ. Φύλλου 1157, σελ. 1, 3.
- Νέα Γνώμη, 04/12/2003, "Πανικός" στο ΔΣ Παλλήνης για το πολεοδομικό', αρ. Φύλλου 1201, σελ. 8, Μποφυλάτου Δ.
- Νέα Γνώμη, 02/02/2004, 'Δυναμικές κινητοποιήσεις για το τραμ στο Ελληνικό', αρ. Φύλλου 1244, σελ. 5, Μοζ Α.
- Νέα Γνώμη, 14/04/2004, 'Και από την Ντόρα προσφυγή κατά του προαστιακού' αρ. Φύλλου 1291, σελ. 5.
- Νικολαΐδου, Σ. (1993), *Κοινωνική Οργάνωση του Αστικού Χώρου*, Θεσσαλονίκη: Παπαζήση.

Nash, A. (1997), 'Public Decision Making for the CalTrain Downtown San Francisco Extension Project', *Transportation Research Record*, 1571, pp. 179-186.

Οικονόμου, Δ. (1992), 'Ο κοινωνικός εξοπλισμός στον Αθηναϊκό Χώρο. Πρότυπα χωροθέτησης, σχέσεις με την οικιστική δομή' στο Μαλούτα Θ. & Δ. Οικονόμου (επιμ.), *Κοινωνική Δομή και Πολεοδομική Οργάνωση στην Αθήνα*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

Οργανισμός Αθήνας (1988), *Κυκλοφοριακές Μελέτες Δήμων – Τεύχος Προδιαγραφών*, Τομέας Μεταφορών, Αθήνα.

Οργανισμός Αθήνας (1996), *Σχεδιασμός Μητροπολιτικής Περιφέρειας για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη*, Αθήνα: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος.

Οργανισμός Αθήνας (2000), 'Κυκλοφοριακές Μελέτες Δήμων', Εισήγηση προς την Εκτελεστική Επιτροπή του Οργανισμού Αθήνας στην 66η Συνεδρίαση, Τμήμα: ΓΠΣ, Αρμόδιος: Αμ. Βεάκη.

ΟΣΕ (1998), *Μελέτη Αξιολόγησης Οικονομοτεχνικής Σκοπιμότητας Ανάπτυξης Δικτύου Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αττικής*, Τελική Έκθεση (Τ ½), R2225, Αθήνα 17/07/1998, Διεύθυνση Οργάνωσης Μελετών και Προγραμματισμού.

O'Dowd, C. (1998), 'A Public Involvement Road Map', *National Conference on Transportation Planning for Small and Medium-Sized Communities*, Washington State Department of Transportation, Transportation Research Board, United States of America, Department of Transportation, National Transportation Library, http://ntl.bts.gov/data/6_conference/00780096.pdf

O'Neal, M. & L. Olsen (1997), 'Traffic Calming in Minneapolis' στο *Community Empowerment Program: Nurturing Public Involvement in the Transportation Planning Process*, Surface Transportation Policy Project, Federal Transit Administration, US Department of Transportation, <http://www.fta.dot.gov/library/planning/cep/calm.html>.

ODPM (2002), *Public Participation in Local Government – A survey of local authorities*, Office of the Deputy Prime Minister: London.

Oppenheim, A. (1992), *Questionnaire Design, Interviewing and Attitude Measurement*, London: Continuum.

Παρατηρητήριο Ελεύθερων Χώρων (2005), *Αττική εκτός Αεκανοπεδίου Αθήνας*, Συντονιστική Επιτροπή Συλλόγων και Κινήσεων για την Προστασία των Ελεύθερων Χώρων και την Ποιότητα Ζωής στην Αθήνα, <http://www.asda.gr/elxoro/proast.htm>.

Παρούσης, Μ. (2005), *Διαβουλευτική Δημοκρατία και Επικοινωνιακή Ηθική*, Αθήνα: Ίνδικτος.

Παρπαΐρη, Α. (1980), 'Ο σχεδιασμός του χώρου στην Ολλανδία (Dutch planning system)', *Τεχνικά Χρονικά*, 2 (1980), σελ. 104 – 122.

Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (2004), *Η Ατμοσφαιρική Ρύπανση στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης – Έκθεση 2003*, Διεύθυνση Περιβάλλοντος & Χωροταξίας, Θεσσαλονίκη 2004, <http://www.minenv.gr/download/report-thess-2003/report2003.doc>

Πετράκης Κ. & Γ. Πρεβελάκης (1982), 'Η συμμετοχή στο συγκοινωνιακό σχεδιασμό: Η εμπειρία από το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας', 5^ο Μεταπτυχιακό Σεμινάριο, *Η Συμμετοχή*

του Κοινού στον Συγκοινωνιακό Σχεδιασμό, Αθήνα: ΕΜΠ, Έδρα Σιδηροδρομικής και Μεταφορών.

Πετράκης, Μ. (2005), 'Η ατμοσφαιρική ρύπανση στην Αττική, Πετρελαιοκίνηση – Λύση ή αδιέξοδο;', Ημερίδα Ecocity, Mediterranean Palace, Θεσσαλονίκη: 07/03/2005.

Πέτρου, Χ. (2007), 'Η πολιτική ανάγνωση του δικαιώματος στο περιβάλλον στο κοινοτικό δίκαιο', *Περιβάλλον και Δίκαιο*, τ. 39 (1), σελ. 20-31.

Πολυδωρίδης, Ν. (1997), *Εισαγωγή στον Πολεοδομικό Σχεδιασμό - Πανεπιστημιακές Παραδόσεις*, Εκτυπωτικό Κέντρο Πανεπιστημίου Πατρών.

Πολύζος, Ι. (1990), *Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον*, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Γενική Διεύθυνση: Περιβάλλον, Βρυξέλλες.

Palerm, J. (2000), 'An Empirical-Theoretical Analysis Framework for Public Participation in Environmental Impact Assessment', *Journal of Environmental Planning and Management*, 43(5), pp. 581-600.

PEP 2005, 'Transport Related Health Impacts And Their Costs And Benefits With Particular Focus On Methodological Aspects and Policy Directions', The PEP, Pan-European Programme, United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), World Health Organization Regional Office for Europe (WHO/Europe), ECE/AC.21/2005/6, EUR/05/5046203/6, Ιανουάριος 2005, <http://www.thepep.org/documents/2005/2005-6.pdf>

Pepper, J. & A. Ray (1997), 'NJ Transit's Rail Coach Purchase. Letting the Customers Choose', *Transportation Research Record*, 1571, pp. 175-178.

Petts, J. (2003), 'Barriers to deliberative participation in EIA: Learning from Waste Policies, Plans and Projects', *Journal of Environmental Assessment Policy and Management*, 5 (3), pp. 269-293

Phelps, N.A. & M. Tewdwr-Jones (2000), 'Scratching the surface of collaborative and associative governance: identifying the diversity of social action in institutional capacity building', *Environment and Planning A*, 32 (1), pp. 111-130.

Philipp, R., A. Flores, J. Sowder & B. Schappelle (1994), 'Conceptions and Practices of Extraordinary Mathematics Teacher', *Journal of Mathematical Behavior*, 13, pp. 155-180

Pløger, J. (2001), 'Public participation and the art of governance', *Environment and Planning B*, 28, pp. 219-241.

Pratchett, L. (2000), 'Citizens, Localities and the State: Modernising Democracy?', Paper prepared for the ECPR Workshop on Democracy from Below, Copenhagen, 14-19 April 2000.

Prisma (2005α), 'Public Participation in Planning in Greece' στο ηλεκτρονικό συνέδριο: *People, Planning and Participation - Can ICT help?*, Prisma Κέντρο Αναπτυξιακών Μελετών, <http://econference.pict.hu/papers.asp>.

Prisma (2005β), 'Survey of learning needs of citizens and planners in Greece' στο ηλεκτρονικό συνέδριο: *People, Planning and Participation - Can ICT help?*, Prisma Κέντρο Αναπτυξιακών Μελετών, <http://econference.pict.hu/papers.asp>.

Project for Public Spaces (1999), *How Transportation and Community Partnerships are Shaping America*, Φυλλάδιο.

Pyrgidis Ch. & A. Stathopoulos (2004), 'The new light rail transit system of Athens, Greece', *Rail Engineering International*, 3, pp. 6-10.

Ριζοσπάστης, 22/04/2004, 'Κινδυνεύει ότι απέμεινε...'.

Ρόκος, Κ. (1982), 'Η λειτουργία της κοινωνικής συμμετοχής στην οργάνωση της εθνικής σχεδιαστικής προσπάθειας', 5ο Μεταπτυχιακό Σεμινάριο: *Η Συμμετοχή του Κοινού στον Συγκοινωνιακό Σχεδιασμό*, ΕΜΠ, Έδρα Σιδηροδρομικής και Μεταφορών.

Radaelli, C. (2002), 'Democratizing Expertise?' στο Gbikpi B. & J. Grote (eds), *Participatory Governance – Political and Societal Implications*, Opladen: Leske + Budrich, pp. 197-212.

Regeringskansliet (2000α,) *The Swedish Environmental Code – A resume of the text of the Code and related Ordinances*, Ministry of the Environment,
http://www.miljo.regeringen.se/english/pdf/env-code_resume.pdf

Regeringskansliet (2000β), *The Local Government Act*, Justitie-Departementet, Lagar, Sou, Propositioner m.m., Ds 2000:72,
http://www.justitie.regeringen.se/propositionermm/ds/pdf/ds2000_72.pdf

Regeringskansliet (2003α), *A Swedish Strategy for Sustainable Development – Economic, Social and Environmental*, Government Communication 2003/04:129.

Regeringskansliet (2003β), *The Swedish Government - How the Country is run*,
http://www.sweden.gov.se/systemofgov/system_howcountry.htm

Regeringskansliet (2003γ), *The Swedish Government – Sweden's Laws – from inception to ratification*, http://www.sweden.gov.se/legislation/legislation_howlaws.htm

Reichert, P. (1997), 'A New Community Vision: Montana's Empowerment Project' στο *Community Empowerment Program: Nurturing Public Involvement in the Transportation Planning Process*, Surface Transportation Policy Project, Federal Transit Administration, US Department of Transportation, <http://www.fta.dot.gov/library/planning/cep/nuvis.html>.

Richardson, T. (2005), 'Environmental assessment and planning theory: four short stories about power, multiple rationality, and ethics', *Environmental Impact Assessment Review*, 25 (4), pp. 341-365.

Romanos, A. (1969), 'Illegal Settlements in Athens', in Oliver P. (ed.), *Shelter and Society*, Barrie & Jenkins, London 1969, σελ. 137-155.

Rybczynski, W. (1995), *City Life*, New York: Touchstone Book, Simon & Schuster, 1996.

Rydin, Y. & M. Pennington (2000), 'Public Participation and Local Environmental Planning: the collective action problem and the potential of social capital', *Local Environment*, 5(2), pp. 153-169.

Σαγιάς Ι. & Μ. Σπουρδαλάκης (1992), 'Συλλογική Κατανάλωση, Κράτος, Κοινωνική Αναπαραγωγή' στο Μαλούτα Θ. & Δ. Οικονόμου (επιμ.), *Κοινωνική Δομή και Πολεοδομική Οργάνωση στην Αθήνα*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

- Σαγιάς Ι., Φ. Τούντα Φ. & Ι. Πολύζος (1992), 'Δίκτυα Μεταφορών και Γεωγραφική Κατανομή των Μετακινήσεων στον Αθηναϊκό Χώρο' στο Μαλούτα Θ. & Δ. Οικονόμου (επιμ.), *Κοινωνική Δομή και Πολεοδομική Οργάνωση στην Αθήνα*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.
- Σαρηγιάννης, Γ. (1988), 'Το συγκοινωνιακό πρόβλημα στην Αθήνα και η Ιστορία του', στη *Δημερίδα: Οι Προτάσεις των Εργαζομένων για τη Βελτίωση της Σημερινής Κατάστασης*, Σωματείο Εργαζομένων ΕΑΣ, 8,9 Μάρτη 1988, Αθήνα.
- Σαρηγιάννης, Γ. (2000), *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας – Η αρχαία Πόλη*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ.
- ΣΕΣ (1992), *Οι μεταφορές και η Τοπική Αυτοδιοίκηση*, Συνέδριο Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Αθήνα: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών.
- ΣΕΣ (2002), 'Ανισόπεδοι Κόμβοι Λ. Κηφισίας', *Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ*, τεύχος 2202, σελ. 132-133
- Σεφέρη, Μ. (1982), 'Λαϊκή συμμετοχή στον πολεοδομικό σχεδιασμό', *Δελτίο Συλλόγου Αρχιτεκτόνων*, τ. 12, σελ. 20-26.
- Σταθόπουλος, Α. (2000), Ομιλία στην εκδήλωση για την παρουσίαση του τραμ στο Ζάππειο Μέγαρο, 5/12/2000, Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, <http://www.yme.gr/trans/tram/tram1.html>
- Στεργίου, Β. (1982), 'Εφαρμογές Συμμετοχής του Κοινού στην Απόφαση Επιλογής Συγκοινωνιακών Έργων στην Μ. Βρετανία' στο 5ο Μεταπτυχιακό Σεμινάριο: *Η Συμμετοχή του Κοινού στον Συγκοινωνιακό Σχεδιασμό*, ΕΜΠ, Έδρα Σιδηροδρομικής και Μεταφορών.
- Στεφάνου, Ι. (1975), 'Συγκοινωνία και Περιβάλλον', *Τεχνικά Χρονικά*, Νο.8.
- Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου (2002), *Ο Άνθρωπος, η Πόλη, το Τραμ και οι Θέσεις του Συλλόγου μας*, Φυλλάδιο.
- Συνήγορος του Πολίτη (2007), *Ετήσια Έκθεση 2007 - Περίληψη*, <http://www.synigoros.gr/annual07/perilupsh.pdf>
- Συσπείρωση Αριστερών Μηχανικών (2002), 'Το τραμ το τελευταίο;', *Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ*, 2197, 29/04/2002, σελ.89.
- Schmidt, V. (2002), 'The Effects of European Integration on National Forms of Governance: Reconstruction Practices and Reconceptualizing Democracy' στον τόμο Gbikpi B. & J. Grote (eds) *Participatory Governance – Political and Societal Implications*, Opladen: Leske + Budrich, pp. 141-176.
- Schmitter, P. (2002), 'Participation in Governance Arrangements: Is there any reason to expect it will achieve «Sustainable and Innovative Policies in a Multi-Level Context?» στο Gbikpi B. & J. Grote (eds), *Participatory Governance – Political and Societal Implications*, Opladen: Leske + Budrich, pp. 35-49.
- Schneider, V. (2002), 'Private Actors in Political Governance: Regulating the Information and Communications Sectors' in Gbikpi B. & J. Grote (eds), *Participatory Governance – Political and Societal Implications*, Opladen: Leske + Budrich, pp. 245-264.

Schwanen T. & Mokhtarian P. (2005), 'What affects commute mode choice? Neighborhood physical structure or preferences toward neighborhoods?', *Journal of Transport Geography*, 13 (1), pp. 83-99.

Schwartz M. & C. Eichhorn (1997), 'Collaborative Decision Making: Use of Multiattribute Utility Analysis to Involve Stakeholders in Resolving Controversial Transportation Issues', *Journal of Advanced Transportation*, 31 (2).

Sheffield City Council (2002α), 'Implementing Electronic Government Statement', <http://www.sheffield.gov.uk/digitaldemocracy/IEG2.pdf>

Sheffield City Council (2002β), 'Digital Democracy in Sheffield', <http://www.sheffield.gov.uk/digitaldemocracy/default.htm>.

Simmons, R. & J. Birchall (2005), 'A Joined-up Approach to User Participation in Public Services: Strengthening the "Participation Chain"', *Social Policy & Administration*, 39(3), pp. 260 – 283.

Skitt, J. (1975), *Practical Corporate Planning in Local Government*, Bath: Leonard Hill Books.

Smith R. & F. Geerts (2003), 'The Eco-Management and Audit Scheme in Britain – The British Case Studies' στο Heinelt H. & R. Smith (eds) *Sustainability, Innovation and Participatory Governance – A Cross-National Study of the EU Eco-Management and Audit Scheme*, Aldershot: Ashgate, σελ. 55-149.

Smith, W. (1963), *Ερευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας Λεκανοπεδίου Αθηνών*, Αθήνα: ΕΜΠ.

Smith, W. (1965), *Ερευνα και Μελέτη Δημόσιων Συγκοινωνιών Σταθμεύσεως και Σταθμών Λεκανοπεδίου Αθηνών*, Αθήνα: ΕΜΠ.

STPP (1997α), *The Transportation Project Planner*, Surface Transportation Policy Project.

STPP (1997β), *Community Empowerment Program: Nurturing Public Involvement in the Transportation Planning Process*, Surface Transportation Policy Project, Federal Transit Administration, US DOT, <http://www.fta.dot.gov/library/planning/cep/index.html>.

Svenska Kommunförbundet (2003), *Focusing on the Citizen, Operational Plan for the Swedish Association of Local Authorities*, Congress Period 1999-2003, <http://www.svekom.se/skvad/focusing.pdf>

Τα Νέα, 19/12/2001, 'Με τραμ μπαίνει ο Ιανουάριος', Ντελέζος Κ., http://ta-nea.dolnet.gr/neaweb/neafile.pf?entypo=A&my_fyllo=17222

Τα Νέα, 22/04/2002, 'Σταμάτησε πριν... αρχίσει, Νταλιάνη Μ., http://ta-nea.dolnet.gr/neaweb/neafile.pf?entypo=A&my_fyllo=17319

Τα Νέα, 22/05/2002, 'Τα 3 μέτωπα της παραλιακής', Μανωλάς Χ., Ρούτση Κ., http://ta-nea.dolnet.gr/print_article.php?e=A&f=17342&m=N10&aa=1

Τα Νέα, 14/06/2002, Ασημένια βαγόνια – Αεροδυναμικό και μοντέρνο το τραμ της Αθήνας, Μανωλάς Χ., http://ta-nea.dolnet.gr/print_article.php?e=A&f=17362&m=N11&aa=2.

Τα Νέα, 02/12/2002, '«Ολυμπιακές» διαδηλώσεις σε Φάληρο και Βριλήσσια', Νταλιάνη Μ., http://ta-nea.dolnet.gr/print_article.php?e=A&f=17505&m=N14&aa=2

Τα Νέα, 07/12/2002, 'Η παραλία και το τραμ', Επιστολές, Βοργιά Α., http://ta-nea.dolnet.gr/print_article.php?e=A&f=17510&m=N65&aa=2

Τα Νέα, 10/12/2002, 'Τραμ – Κανένα εμπόδιο στις ράγες του', http://ta-nea.dolnet.gr/print_article.php?e=A&f=17512&m=N16&aa=4

Τα Νέα, 27/03/2003, 'Το τραμ κόλλησε... στο Φάληρο', Νταλιάνη Μ., http://ta-nea.dolnet.gr/print_article.php?e=A&f=17598&m=N57&aa=3

Τα Νέα, 14/05/2003, '...Στην έκθεση για το τραμ - «Και περνούσαν τα τραμ...»', Μανωλάς Χ., http://ta-nea.dolnet.gr/print_article.php?e=A&f=17636&m=P28&aa=1

Τα Νέα, 18/03/2004, 'Ζητούν "πανωπροίκι" 13 εκατομμύρια ευρώ για να επιταχύνουν!', επιμέλεια: Ντελέζος Κ., <http://ta-nea.dolnet.gr/>

Τα Νέα, 13/12/2008, 'Τα ντεσιμπέλ τρελαίνουν τους Αθηναίους', επιμέλεια: Γιόγιακας Π., <http://ta-nea.dolnet.gr/>

Ταμήλος, Μ. (2003), 'Η ετοιμότητα σχεδιασμού της Τοπικής Αυτοδιοίκησης – Το δυναμικό των Δήμων', στη διημερίδα: *Σχεδιασμός του Χώρου και Τοπική Αυτοδιοίκηση. Θεσμικό Πλαίσιο, αρμοδιότητες και ετοιμότητα*, Αθήνα: ΤΕΕ, 17-18/02/2003.

ΤΕΕ (2003), *Σχεδιασμός του Χώρου και Τοπική Αυτοδιοίκηση. Θεσμικό Πλαίσιο, αρμοδιότητες και ετοιμότητα*, Αθήνα: ΤΕΕ.

ΤΕΕ (2004), 'Σχέδιο νόμου «Ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών και παροχής υπηρεσιών και άλλες διατάξεις»', *Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ*, τεύχος 2320 (22/11/2004), σελ. 37-92.

Τζατζάνης, Κ. (2004), 'Επίβλεψη από ιδιώτες – Ένας χοντροκομμένος κρίκος στην αλυσίδα της ρεμούλας', *Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ*, τεύχος 2280 (26/01/2004), σελ. 92.

Το Βήμα της Κυριακής, 03/10/2004, 'Οι τοπικές... δυναστείες', επιμέλεια: Μπίτσικα Π., Τράτσα Μ., σελ. 67 και 'Ότι θέλει ο λαός...', Άρθρο του Ι. Πρετεντέρη, σελ. 23.

Τραμ ΑΕ (2001), *Κατασκευή των Έργων Πολιτικού Μηχανικού, Προμήθεια, Εγκατάσταση και Θέση σε Λειτουργία των Ηλεκτρομηχανολογικών Συστημάτων του Σύγχρονου Τροχιόδρομου (Τραμ), και Μελέτες Εφαρμογής Τους Στην Μείζονα Περιοχή της Αθήνας - Τεχνική Περιγραφή Έργου*, (RFP-03/01).

Τροβά, Β. (1992), 'Σχεδιάζοντας με τον κάτοικο: Η ανάπλαση του Byker' στον τόμο Βρυχέα, Α. (επιμ.), *Συμμετοχικός σχεδιασμός – Θεωρητικές διερευνήσεις, Ιστορία των ιδεών και των πρακτικών, Μεθοδολογικές προσεγγίσεις*, Αθήνα: ΤΕΕ- ΕΜΠ.

Τσίρος, Δ. (2001), *Η Λειτουργία Ειδικών Κριτηρίων Περιβαλλοντικής Προστασίας στις Διαδικασίες Χωροθέτησης Έργων και Παραγωγικών Δραστηριοτήτων*, Διδακτορική Διατριβή, http://www2.ekke.gr/estia/gr_pages/gr_index.htm

Τσουλαβή, Λ. (1981), 'Θεσσαλονίκη: Πέρα από την αδυναμία εφαρμογής ενός ρυθμιστικού σχεδίου', *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 15, σελ. 79-86.

TCRP (1998), *Transit Cooperative Research Program – Report 40*, Federal Transit Administration, Transportation Research Board – National Research Council, Washington: National Academy Press.

Theys, J. (2002), 'Environmental Governance: From Innovation to Powerlessness' in Gbikpi B. & J. Grote (eds), *Participatory Governance – Political and Societal Implications*, Opladen: Leske + Budrich, pp. 213-244.

TRANSPLUS (2002), *Review of current practices for promoting participation in the urban planning process*, D 5.1, <http://www.isis-it.com/transplus/doc/public.asp>.

TTI (2005), *2005 Urban Mobility Study*, Texas Transportation Institute, College Station <http://mobility.tamu.edu/ums/>

UNECE (1998), *Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-Making and Access to Justice in Environmental Matters*, United Nations Economic Commission for Europe, Aarhus, Denmark, 1998 (Aarhus Convention), <http://www.unece.org/env/pp/documents/cep43e.pdf>.

UNEP (2003a), *Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment*, 21η Συνάντηση, 16 Ιουνίου 1972, United Nations Environment Programme, <http://www.unep.org/Documents/Default.asp?DocumentID=97&ArticleID=1503>

UNEP (2003b), *Rio Declaration on Environment and Development*, United Nations Environment Programme - UNEP, Environment for Development, United Nations <http://www.unep.org/Documents/Default.asp?DocumentID=78&ArticleID=1163>

United Nations (UN) (1987), *Report of the World Commission on Environment and Development*, United Nations General Assembly.

UN (1992), *United Nations Framework Convention on Climate Change*, <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/conveng.pdf>.

UN (1998), *Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change*, COP 3 report, document FCCC/CP/1997/7/Add.1, Annex, σελ. 7-30, <http://unfccc.int/resource/docs/cop3/07a01.pdf>.

UN (2002), *Johannesburg Summit 2002 – Greece – Country Profile*, <http://www.un.org/esa/agenda21/natlinfo/wssd/greece.pdf>

UN (2003 a), *Agenda 21*, UN Department of Economic and Social Affairs, Department of Sustainable Development, <http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/index.htm>

UN (2003 b), *Johannesburg Declaration on Sustainable Development*, UN Department of Economic and Social Affairs, Department of Sustainable Development, http://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD_POI_PD/English/POI_PD.htm

UN (2003 c), *Plan of Implementation of the World Summit on Sustainable Development*, UN Department of Economic and Social Affairs, Department of Sustainable Development, http://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD_POI_PD/English/WSSD_PlanImpl.pdf

University of the West of England (2000), *A Comparison of Environmental Planning Systems Legislation in Selected Countries*, Faculty of the Built Environment, Centre for Environment and Planning, Background Paper for the Royal Commission on Environmental Pollution, Bristol.

US DOT (1996), *Public Involvement Techniques for Transportation Decision-making*, Department of Transportation - Federal Highway Administration, Federal Transit Administration, September, <http://www.fhwa.dot.gov/reports/pittd/cover.htm>

US DOT (2001), *The National Environmental Policy Act of 1969*, Federal Highway Administration (FHWA), http://www.fhwa.dot.gov/****environment/nepatxt.htm

US DOT (2007), *Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991 – Summary*, National Transportation Library (NTL), Bureau of Transportation Statistics (BTS), <http://ntl.bts.gov/DOCS/ste.html>

US DOT, FHWA (1990) *Nationwide Personal Transportation Survey – Travel Behavior Issues in the 90's*, Office of Highway Information Management.

ΥΜΕ (2003), *Το τραμ έρχεται!*, Φυλλάδιο, Αθήνα 2003

ΥΜΕ (2007), *Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας*, Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου.

ΥΠΕΧΩΔΕ (1992), *Κυκλοφοριακή οργάνωση και ρυθμίσεις σε επίπεδο Δήμου/Κοινότητας*, Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Οδικής Ασφάλειας (Δ2), αρ. πρωτ. Δ2/οικ/2452.

ΥΠΕΧΩΔΕ (1996), *Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την Πόλη της Πάτρας - Στάδιο II - Προτάσεις για Μακροπρόθεσμα και Βραχυπρόθεσμα Μέτρα*, Ελληνική Δημοκρατία - ΥΠΕΧΩΔΕ - Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων - Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, : Έκθεση Αριθμού 3, ΔΟΞ-ΕΛΛ-Α 1258.

ΥΠΕΧΩΔΕ (1998 α), *Ευρετήριο Μη Κυβερνητικών Οικολογικών - Περιβαλλοντικών Οργανώσεων*, Αθήνα: Ομάδα Περιβάλλοντος ΙΑΑΚ – ΕΚΚΕ

ΥΠΕΧΩΔΕ (1998 β), *Οδηγός προς ΟΤΑ για τη βιώσιμη ανάπτυξη οικισμών και κατοικίας – HABITAT II*, Αθήνα: ΕΕΤΑΑ.

ΥΠΕΧΩΔΕ (1999 α), *Κωδικοποίηση Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας, Μέρος Ι, Χωροταξικά και Ρυθμιστικά Σχέδια, Κεφάλαιο Β', Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών, Άρθρα 8-22*, <http://www.minenv.gr/1/13/131/13108/g1310804.html>

ΥΠΕΧΩΔΕ (1999 β), *Κωδικοποίηση Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας, Μέρος Ι, Χωροταξικά και Ρυθμιστικά Σχέδια, Κεφάλαιο Γ', Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, Άρθρα 23-36*, <http://www.minenv.gr/1/13/131/13108/g1310805.html>

ΥΠΕΧΩΔΕ (1999 γ), *Κωδικοποίηση Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας, Μέρος ΙΙ, Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Δόμηση, Άρθρο 154, Σχεδιασμός πόλεων κατά το ΝΔ 17.7.1923* <http://www.minenv.gr/1/13/131/13108/g13108154.html>

ΥΠΕΧΩΔΕ (1999 δ), *Οδηγός Προδιαγραφών Εκπόνησης Ολοκληρωμένων Τοπικών Προγραμμάτων Βιώσιμης Ανάπτυξης στα Πλαίσια της Habitat Agenda*, Αθήνα: ΠΕΤΑ – Πληροφόρηση Επιμόρφωση Τοπική Ανάπτυξη.

ΥΠΕΧΩΔΕ (2002), *Οδηγός Εκπόνησης Ολοκληρωμένων Τοπικών Προγραμμάτων Βιώσιμης Ανάπτυξης σε Εφαρμογή της Habitat Agenda – Local Habitat Agendas*, Αθήνα: ΔΕΠΟΣ – Τμήμα Ερευνών.

ΥΠΕΧΩΔΕ (2004 α), *Εθνικό Σχέδιο Κατανομής Δικαιωμάτων Εκπομπών για την περίοδο 2005- 2007*, Αθήνα.

ΥΠΕΧΩΔΕ (2004 β), *Η Ατμοσφαιρική Ρύπανση στην Αθήνα – Έκθεση 2003*, ΥΠΕΧΩΔΕ, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Δ/ση ΕΑΡΘ, Τμήμα Ποιότητας Ατμόσφαιρας, Αθήνα 2004, <http://www.minenv.gr/download/report-2003/part1.doc>

ΥΠΕΧΩΔΕ (2008), *Εισήγηση για το Εθνικό Σχέδιο Αντιμετώπισης της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης*, Αθήνα.

ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ (1998α), *Οδηγός για τις Μελέτες Δημοσίων Έργων*, Αθήνα: Μικτή Επιτροπή Καθοδήγησης για τα Δημόσια Έργα (ΜΕΚ).

ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ (1998β), *Οδηγός Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης*, Αθήνα: Μικτή Επιτροπή Καθοδήγησης για τα Δημόσια Έργα (ΜΕΚ).

ΥΠΕΧΩΔΕ & ΥΠΕΘΟ (1998γ), *Νομοθεσία Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης*, Αθήνα: Μικτή Επιτροπή Καθοδήγησης για τα Δημόσια Έργα (ΜΕΚ).

Vlastos, Th. & T. Birbili (1997), 'Towards a European Information and Awareness Policy on Air Pollution: New Institutional Structures for Local Democracy', Εκδόσεις Εργαστηρίου Συγκοινωνιακής Τεχνικής, Ε.Μ.Π., Τόμος 1, Τεύχος 1, σελ. 37-47.

Φαληρική (2002α), 'Το τραμ θα επιφέρει καταστροφή', επιστολή Προέστου Β., Μάρτιος.

Φαληρική (2002β), 'Πρωτοφανής συγκέντρωση σε όγκο και παλμό από τους Φαληριώτες', Ιούλιος.

Φαληρική (2003), 'Συγκέντρωση και πορεία διαμαρτυρίας για το τραμ', Φεβρουάριος.

ΦΕΚ 33/Α/14.03.1983, Ν. 1337/1983, 'Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις'.

ΦΕΚ 369/Β/24.05.1993, ΚΥΑ 11824/1993, 'Εκτακτα Μέτρα για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην περιοχή της Πρωτεύουσας'.

ΦΕΚ 90/Α/13.06.1994, Ν. 2218/1994, 'Ίδρυση νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, τροποποίηση διατάξεων για την πρωτοβάθμια αυτοδιοίκηση και την περιφέρεια και άλλες διατάξεις'.

ΦΕΚ 124/Α/13.06.1997, Ν. 2508/1997, 'Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις'.

ΦΕΚ 283/Α/18.12.1998, Ν. 2669/1998, 'Οργάνωση και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών στην περιοχή Αθηνών – Πειραιώς και Περιχώρων'.

ΦΕΚ 57/Α/23.3.1999, Ν. 2696/1999, 'Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας'.

ΦΕΚ 207/Α/07.10.1999, Ν. 2742/1999, 'Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αειφόρος Ανάπτυξη και άλλες διατάξεις'.

ΦΕΚ 229/Α/03.11.1999, Π.Δ. 273/1999, 'Κανονισμός λειτουργίας του Συνηγόρου του Πολίτη'.

ΦΕΚ 180/Β/17.02.2000, ΚΥΑ 3277/209/2000, 'Καθορισμός γενικών αρχών και αρμόδιων υπηρεσιών για την εκτίμηση και τη διαχείριση της ποιότητας του αέρα του περιβάλλοντος'.

ΦΕΚ 329/Β/15.03.2000, Απόφαση 5731/1146/2000 ΥΠΕΧΩΔΕ, 'Τεχνικές Προδιαγραφές εκπόνησης πολεοδομικών μελετών και αμοιβές μηχανικών για την εκπόνηση αυτών'.

ΦΕΚ 209/Δ/07.04.2000, Υ.Α. 9572/1845/2000, 'Τεχνικές Προδιαγραφές μελετών Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Γ.Π.Σ.) και Σχεδίων Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) και αμοιβές μηχανικών για την εκπόνηση μελετών'.

Προς μία μέθοδο ένταξης των πολιτών στο σχεδιασμό έργων βιώσιμης αστικής
κινητικότητας

ΦΕΚ 965/Β/26.7.2001, ΚΥΑ 19836/1467/29.6.2001, 'Ορισμός των απαραίτητων τροχιοδρομικών έργων για την εξυπηρέτηση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων και των ολυμπιακών έργων'.

ΦΕΚ 91/Α/25.4.2002, Ν. 3010/2002, 'Εναρμόνιση του Ν. 1650/1986 με τις Οδηγίες 97/11 Ε.Ε. και 96/61 ΕΕ, διαδικασία οριοθέτησης και ρυθμίσεις θεμάτων για υδατορέματα και άλλες διατάξεις'.

ΦΕΚ 125/Α/05.06.2002, Πράξη 34 του Υπουργικού Συμβουλίου της 30.5.2002, 'Οριακές και κατευθυντήριες τιμές ποιότητας της ατμόσφαιρας σε διοξείδιο του θείου, διοξείδιο του αζώτου και οξειδίων του αζώτου, σωματιδίων και μολύβδου'.

ΦΕΚ 1022/Β/05.08.2002, ΚΥΑ αριθ. Η.Π. 15393/2332/2002, 'Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν. 1650/1986 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του Ν. 3010/2002 «Εναρμόνιση του Ν. 1650/86 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ κ.α.»'

ΦΕΚ 197/Α/27.08.2002, Ν.3044/2002, Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης και ρυθμίσεις άλλων θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

ΦΕΚ 1463/Β/20.11.2002, ΚΥΑ 25535/3281/2002, Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων από το Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας των έργων και δραστηριοτήτων που κατατάσσονται στην υποκατηγορία 2 της Α' Κατηγορίας σύμφωνα με την υπ' αρ. ΗΠ 15393/2332/2002 ΚΥΑ "Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων σε κατηγορίες κ.λ.π."

ΦΕΚ 10/Α/22.01.2003, Ν 3094/2003, 'Συνήγορος του πολίτη και άλλες διατάξεις'.

ΦΕΚ 332/Β/20.03.2003, Κ.Υ.Α. Η.Π. 11014/703/Φ104/2003, 'Διαδικασία Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης (Π.Π.Ε.Α.) και Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Ε.Π.Ο.) σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν. 1650/1986 (Α' 160) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του Ν. 3010/2002 «Εναρμόνιση του Ν. 1650/1986 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ... και άλλες διατάξεις» (Α'91)'.

ΦΕΚ 1391/Β/29.09.2003, ΚΥΑ ΗΠ 37111/2021/2003, 'Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού κατά τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων των έργων και δραστηριοτήτων σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 5 του Ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 3 του Ν. 3010/2002'.

ΦΕΚ 405/Β/27.02.2004, ΚΥΑ ΗΠ 9238/332/2004, 'Οριακές και κατευθυντήριες τιμές ποιότητας της ατμόσφαιρας σε βενζόλιο και μονοξείδιο του άνθρακα'.

ΦΕΚ 42/Α/22.02.2005, Ν. 3316/2005, 'Ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών και παροχής συναφών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις'.

ΦΕΚ 1334/Β/21.09.2005, ΚΥΑ Αριθ. Η.Π. 38638/2016, 'Οριακές και κατευθυντήριες τιμές για τις συγκεντρώσεις όζοντος στον ατμοσφαιρικό αέρα σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2002/3/ΕΚ "σχετικά με το όζον στον ατμοσφαιρικό αέρα" του Συμβουλίου της 12ης Φεβρουαρίου 2002 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων'.

ΦΕΚ 303/Α/13.12.2005, Ν. 3422/2005, 'Κύρωση της Σύμβασης για την πρόσβαση σε πληροφορίες, τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα'.

ΦΕΚ 327/Β/17.03.2006, ΚΥΑ αριθμ. Η.Π. 11764/653, 'Πρόσβαση του κοινού στις δημόσιες αρχές για παροχή πληροφοριών σχετικά με το περιβάλλον, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις

τα οδηγίας 2003/4/ΕΚ «για την πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες και για την κατάργηση της οδηγίας 90/313/ΕΟΚ» του Συμβουλίου. Αντικατάσταση της υπ' αριθμό 77921/1440/1995 κοινής υπουργικής απόφασης (Β' 795)'.

ΦΕΚ 384/Β/28.03.2006, ΚΥΑ Αριθμ. 13586/724, 'Καθορισμός μέτρων, όρων και μεθόδων για την αξιολόγηση και τη διαχείριση του θορύβου στο περιβάλλον, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2002/49/ΕΚ «σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου» του Συμβουλίου της 25.06.2002'.

ΦΕΚ 1125/Β/05.09.2006, ΚΥΑ αριθμ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017/282.9.2006, 'Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/42/ΕΚ «σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων» του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2001'.

ΦΕΚ 286/Β/02.03.2007, ΚΥΑ αριθμ. 9269/470/02.03.2007, 'Μέσα ένδικης προστασίας του κοινού κατά πράξεων ή παραλείψεων της Διοίκησης σχετικά με θέματα ενημέρωσης και συμμετοχής του κατά τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 του ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκαν με τα άρθρα 2 και 3 του ν.3010/2002 (Β'1391) και σε συμμόρφωση με τις διατάξεις των άρθρων 3 (παρ. 7) και 4 (παρ. 4) της οδηγίας 2003/35/ΕΚ «σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον και με την τροποποίηση όσον αφορά τη συμμετοχή του κοινού και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη, των οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου'.

ΦΕΚ 128/Α/03.07.2008, Βουλή των Ελλήνων, Αριθμ.6876/4871 'Έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης'.

Φιλιππίδης, Δ. (1990), *Για την Ελληνική Πόλη - Μεταπολεμική Πορεία και Μελλοντικές Προοπτικές*, Αθήνα: Θεμέλιο.

Φραντζεσκάκης, Ι. & Γ. Γιαννόπουλος (1986), *Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική*, Τόμος 1, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

Webler, Th., S. Tuler & R. Krueger (2001), 'What is a Good Public Participation Process? Five Perspectives from the Public', *Environmental Management*, 27(3), pp. 435-450.

WHO (1999), *Health costs due to road traffic related air pollution. An impact assessment project for Austria, France and Switzerland*, World Health Organization, Regional Office for Europe, Synthesis Report, http://www.euro.who.int/transport/HIA/20060110_11.

Wulkan A. & L. Henry (1985), 'Evaluation of Light Rail Transit for Austin, Texas' στο Transportation Research Board: *State of the Art Report 2: Light Rail Transit: System Design for Cost-Effectiveness*, pp. 82-90, Washington.

www.enet.gr, 14/05/2004, 'Το 50% «δέχεται» το χρηματισμό', Δελβινιώτη Ε http://www.enet.gr/online/online_p1_text.jsp?c=112&id=47806748

www.eone.gr, 04/09/2003, 'Περιφερειακή Υμηττού: έργο πνοής για την Αττική' http://www.eone.gr/4dcgi/_w_articles_files_106179_04/09/2003_65438

www.eone.gr, 04/02/2004, 'Τσιμεντοποιείται ιστορικό εκκλησάκι στο Μαρούσι', http://www.eone.gr/4dcgi/_w_articles_ell_135277_04/02/2004_84920.

www.eone.gr, 23/03/2004, 'Προσφυγή στο ΣτΕ για την κατασκευή του προαστιακού σιδηρόδρομου', http://www.eone.gr/4dcgi/_w_articles_ell_115292_24/03/2004_90325.

www.flash.gr, 30/09/2002, 'Αλλάζει «τροχιά» το Τραμ', Κόλλιας Α.
<http://greece.flash.gr/soon/2002/9/30/20053id/>.

www.flash.gr, 11/07/2003, 'Ένταση στο Π. Φάληρο',
<http://greece.flash.gr/soon/2003/7/10/23341id/>

www.in.gr, 14/03/2002, Προσφυγή κατά υπουργικών αποφάσεων κατέθεσε στο ΣτΕ ο δήμαρχος Αθηναίων, <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=367129>.

www.in.gr, 17/04/2002, 'Προαστιακός σιδηρόδρομος σημαίνει αναβάθμιση, διαβεβαιώνει ο Χρ. Βερελής', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=373787>

www.in.gr, 14/05/2002, 'Προσφυγή στο ΣτΕ Δημοτικοί σύμβουλοι και πολίτες της Αθήνας ατά του προαστιακού σιδηροδρόμου', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=378892>.

www.in.gr, 25/06/2002, Δεκτή έγινε από το ΣτΕ αίτηση ακύρωσης για τον προαστιακό σιδηρόδρομο <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=390141>.

www.in.gr, 29/06/2002, 'Ολοκληρώνονται ως το 2004. Μεγαλώνουν κατά 1.000μ. οι γραμμές του τραμ - Πρόταση και για νέες επεκτάσεις', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=391099>.

www.in.gr, 10/07/2002, 'Δύο επεκτάσεις – Σε λειτουργία από το 2003 το τραμ της Αθήνας – Ολοκλήρωση του έργου το 2004', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=393346>.

www.in.gr, 16/09/2002, 'Δημοσκόπηση για τη λειτουργία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης από την Κάπα – Research', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=405281&lngDtrID=244>

www.in.gr, 01/10/2002, 'Σύντομα θα κλείσει η τάφρος του υπό κατασκευή τραμ στη λεωφόρο Αμαλίας', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=408518&lngDtrID=244>

www.in.gr, 30/10/2002, 'Κρούσματα διαφθοράς στο Δημόσιο διαπιστώνει το Ελεγκτικό Συνέδριο στην ετήσια έκθεσή του', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=414990&lngDtrID=244>

www.in.gr, 10/12/2002, 'Με τροπολογία παρακάμπτονται τα «εμπόδια» για την κατασκευή του τραμ', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=424134&lngDtrID=244>.

www.in.gr, 30/12/2002, 'Ψηφίστηκε η διάταξη που θέτει τέλος στις προσφυγές για τη διαδρομή του Μαραθωνίου', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=414999&lngDtrID=244>.

www.in.gr, 11/07/2003, 'Διαμαρτυρία για το τραμ - Συμπλοκή με έναν τραυματία ανάμεσα σε κατοίκους του Π.Φαλήρου και δυνάμεις των ΜΑΤ', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=470260&lngDtrID=244>

www.in.gr, 21/07/2003, 'Αποκαλυπτικά στοιχεία – Στα πρόθυρα χρεοκοπίας τουλάχιστον 350 δήμοι σε όλη τη χώρα', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=472321&lngDtrID=244>

www.in.gr, 27/07/2003, 'Τα πολιτικά κόμματα ο θεσμός που εμπιστεύονται λιγότερο οι Έλληνες', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=473618&lngDtrID=244>

www.in.gr, 23/03/2004, 'Προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας κατά του προαστιακού σιδηρόδρομου', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=525916&lngDtrID=244>.

www.in.gr, 04/04/2004, 'Ακύρωση της περιβαλλοντικής μελέτης του προαστιακού ζητά η Ντ. Μπακογιάννη στο ΣτΕ', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=528475&lngDtrID=244>

www.in.gr, 02/06/2004, 'Φταίνε και οι πολίτες για τη διαφθορά στο Δημόσιο, επισημαίνει ο Κ.Δαφέρμος', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=542396&lngDtrID=244>.

www.in.gr, 27/01/2005, 'Υπό την απειλή επιβολής δυσβάσταχτων προστίμων για περιβαλλοντικές παραβάσεις η Ελλάδα', <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=598746&lngDtrID=244>

www.in.gr, 03/02/2005, Η Ελλάδα 67η από 124 χώρες στην ικανότητα προστασίας του περιβάλλοντος, <http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=596755>

www.skairadio.gr, 01/04/2004, 'Κ.Αμπακούμκιν: «Στο σύνολο της διαδρομής του τραμ έχουν θυσιαστεί πάνω από 3.000 δέντρα»', http://www.skairadio.gr/4dcgi/_w_articles_skaixtra_101158_01/04/2004_91601

www.yme.gr, *Σύγχρονο Δίκτυο Τραμ στην ευρύτερη περιοχή Αθηνών*, Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, <http://www.yme.gr/trans/tram/tram2.html>

Χαλουλάκου, Α. (2005), 'Αιωρούμενα σωματίδια (PM10, PM2.5) και Ποιότητα της Ατμόσφαιρας στην Περιοχή της Αθήνας: Διαχρονικές τάσεις, κατηγορίες πηγών', Ημερίδα ΤΕΕ: *Ποιότητα της Ατμόσφαιρας σε αστικές περιοχές – Νέα δεδομένα και προοπτικές*, Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης, 18 Μαρτίου 2005.

Χατζημίρος, Κ. (2004), 'Περιβάλλον και Δημοκρατική Συμμετοχή', *Νόμος+Φύση - Γνώμες*, Δεκέμβριος 2004, <http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=1202&lang=1&catpid=2>

Χατζηστεργίου, Γ. (2002), 'Η μεταπολεμική ανοικοδόμηση της Ελλάδας', Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ, τ. 2209, 29/07/2002, σελ. 147-150.

Χατζοπούλου, Α. (2000), *Πολοδομικό Δίκαιο*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ, 2003.

Χατζοπούλου, Α. & Σ. Γερασίμου (2005), 'Κριτική θεώρηση του νομικού πλαισίου του χωροταξικού σχεδιασμού', *Περιβάλλον & Δίκαιο*, τ. 31 (1), σελ. 55-61

Χατζοπούλου, Α., Σ. Γερασίμου & Ε. Ντούγια (2007), 'Δημόσια Έργα και Περιβάλλον' στο Χατζοπούλου-Τζίκα Α. (επιμ.) *Δημόσια Έργα – Εθνική και Κοινοτική Νομοθεσία και Νομολογία – Τόμος Β'*, Αθήνα: Παπασωτηρίου, σελ. 389-424.

Χατζοπούλου Α., Ι. Στεφάνου & Σ. Γερασίμου (2008), 'Προς μια ποιοτική προσέγγιση της φέρουσας ικανότητας', *Περιβάλλον & Δίκαιο*, τ. 35 (1), σελ. 55-58.

Χρηστάκης, Ν. (1999), *Μουσικές ταυτότητες – Αφηγήσεις ζωής μουσικών και συγκροτημάτων της ελληνικής ανεξάρτητης σκηνής ροκ*, Αθήνα: Εκδόσεις Τυπωθήτω – Γιώργος Δαρδανός.

Χρηστάκης, Ν. (2003), *Μοτοσυκλέτα: Ριποκινδύνευση και Ιερό*, Αθήνα: Futura.

Χρηστίδου, Μ. & Κ. Σοϊλεμετζίδου (1998), 'Αστικές – Ποινικές ευθύνες των Διπλ. Μηχανικών του Δημοσίου – Ο ρόλος της Δημόσιας Διοίκησης και την Μηχανικών στην

Αποφυγή Ελαττωμάτων και Ατυχημάτων στα Έργα' στο διήμερο: *Τα Δημόσια Έργα στην Ελλάδα και ο Ρόλος της Δημόσιας Διοίκησης και του Μηχανικού*, ΤΕΕ, ΕΜΔΥΔΑΣ, Θεσσαλονίκη, 8-9/04/1998.

Χριστοφιλόπουλος, Δ. (2002), *Πολιτιστικό Περιβάλλον – Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη*, Αθήνα: Π. Ν. Σάκκουλας.

Χρυσόγελος, Ν. & Χ. Κωνσταντάτος (2002), 'Οι πόλεις στους πολίτες!', *Μεσόγειος SOS*, 37, σελ. 6-9.

Ψωμάς, Σ. (2005), 'Diesel – Ο σιωπηρός δολοφόνος', *Πετρελαιοκίνηση – Λύση ή αδιέξοδο;*, Ημερίδα Ecocity, Mediterranean Palace, Θεσσαλονίκη 07.03.2005.