

Πολυκεντρικότητα – Διασυνοριακότητα

Η αναζήτηση μιας οικοσυστημικής θεώρησης
αστικών δομών και δικτύων
από το τοπικό στο περιφερειακό επίπεδο

Μελέτη περίπτωσης:

Η σχέση της πολυκεντρικής δομής του ΡΣΑ 2021 με το ερευνητικό
πρόγραμμα «Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των Αστικών
Παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών»



Επιβλέπων: Γεώργιος Σαρηγιάννης
Εκπόνηση εργασίας: Βασίλης Τσεσμετζής

ΑΘΗΝΑ 2016

Περίληψη

Η εργασία αυτή αναφέρεται σε δυο πεδία έρευνας, αυτό της μελέτης των αστικών δομών και των νέων θεωρήσεων της πολεοδομικής σκέψης και πρακτικής. Τα δυο αυτά πεδία βρίσκονται σε μεγάλη βιβλιογραφική απόσταση και παράλληλα και τα δυο αναπτύσσονται πληθωριστικά, τόσο η πολυκεντρικότητα, όσο και τα νέα επίδοξα πολεοδομικά ρεύματα. Στην πορεία της έρευνας αναζητήθηκαν οι τρόποι που να σχετίσουν τα δυο πεδία. Οι βασικές έννοιες που μοιράζονται, είναι αυτές της βιωσιμότητας και της αναγνώρισης της πολλαπλής τους οικολογικής διάστασης. Η εργασία επικεντρώνεται στον ενδοαστικό χώρο της Αθήνας ώστε να συνθέσει ένα σύνολο παρατηρήσεων πάνω στις μέχρι τώρα πρακτικές του σχεδιασμού, να θεσπίσει ένα νέο πλέγμα εργαλείων (πολυκεντρικό - διασυνοριακό) και να τοποθετηθεί πάνω στην εννοιολογική κατεύθυνση του πολεοδομικού σχεδιασμού εν γένει.

Η έρευνα αναπτύσσεται σε τέσσερα επίπεδα. Ξεκινά από την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, όπου η ασάφεια και η πολυπλοκότητα της μας οδηγεί σε μια ανώτερη κλίμακα, της οικολογίας και της οικοσυστημικής θεώρησης του σχεδιασμού. Στη συνέχεια, στοχεύουμε σταδιακά στις χωρικές θεωρήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης (συμπαγής πόλη και βιώσιμη κινητικότητα) που κατά βάση πηγάζουν από τις μεθόδους της πολεοδομικής ανάλυσης μορφής και κινητικότητας, αλλά όπως θα συμπεράνουμε δεν επαρκούν για την αποσαφήνιση της βιωσιμότητας των πόλεων. Στο τρίτο επίπεδο μέσα από την αναγνώριση της πολυπλοκότητας του οικιστικού δικτύου πέραν των διαπιστώσεων της ανάλυσης, συντίθεται το πλέγμα αστικής δομής και δικτύου μέσα από τις έννοιες της πολυκεντρικής αστικής ανάπτυξης και της διασυνοριακής συνεργασίας και προτείνεται η εφαρμογή του σε όλα τα χωρικά επίπεδα του πολεοδομικού σχεδιασμού. Στο τελευταίο επίπεδο, μέσα από την ανάλυση των προηγούμενων δυνατοτήτων, αναζητούνται τα ανάλογα συνθετικά εργαλεία

του σχεδιασμού που να μπορούν να προωθήσουν της επιδιώξεις του, και επιστρέφουμε στην διπλή οικολογική διάσταση του σχεδιασμού, αυτή των ροών με την χαρτογράφηση των δυναμικών (στρατηγικός σχεδιασμός) και των υλικών και οργανικών συντελεστών με της προβολές των παρεμβάσεων στο φυσικό χώρο (ορθολογικός σχεδιασμός).

Το τελευταίο μέρος της εργασίας αναπτύσσεται πάνω στην πολεοδομική εξέλιξη της Αθήνας και τονίζονται οι πολεοδομικοί οραματισμοί που κατά τον προηγούμενο αιώνα προσπαθήσαν να αλλάξουν τη δομή της πόλης. Καταλήγουμε στον διπλό σχολιασμό του ΡΣΑ 2012 και του ερευνητικού προγράμματος της δικτύωσης των αστικών παρεμβάσεων. Η σχέση των δυο μελετών είναι προφανής και σημαντική για την εφαρμογή του σχεδιασμού στην Ελλάδα. Κατά την πορεία της έρευνας αναπτύχθηκαν τρία βασικά συμπεράσματα: ως προς το είδος σχεδιασμού, το σύστημα εργαλείων και την κλίμακα παρεμβάσεων του ερευνητικού προγράμματος. Αρχικά διαπιστώνουμε ότι το είδος του σχεδιασμού (στρατηγικός) δεν είναι αρκετό ώστε να εκτεθεί σε διαβούλευση (τόσο το ΡΣΑ όσο και το Ε.Π.) γιατί διατηρούν ασάφεια, όπως και σε μεγαλύτερη κλίμακα δεν περιορίζει τις εστίες ανάπτυξης ώστε να λειτουργήσει ρυθμιστικά. Από άποψη μοντέλου δομών και δικτύων λαμβάνει υπόψιν, μόνο σε επίπεδο αρχών, την πολυκεντρική δομή της πόλης, αλλά δεν την εντάσσει στην διαδικασία διαμόρφωσης των ορίων – αξόνων ανάπτυξης (που διεκδικούν την κεντρικότητα των δραστηριοτήτων της πόλης). Τέλος από άποψη κλίμακας των παρεμβάσεων, η ερευνητική ομάδα επιμένει στις μεγάλες μεταφορικές υποδομές και δεν ασχολείται και με άλλα όρια της πόλης που να μπορούν με πιο ήπιες παρεμβάσεις να ωφελήσουν περισσότερο τις τοπικές κοινωνίες και να μην θέσουν την πιθανότητα για μια νέα (πιο εξευγενισμένης μορφής) γραμμική παρόδια ανάπτυξη της πόλης. Τα συμπεράσματα αυτά σε καμία περίπτωση δεν μειώνουν την σημασία της μελέτης που κατά τον συγγραφέα σηματοδοτεί πρόοδο στην άσκηση του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα.

Η εργασία αυτή υποστηρίζει την σημασία του σχεδιασμού στην αντιμετώπιση των δυσκολιών και ανισοτήτων στις πόλεις, και συμπερασματικά επιδιώκει κατά το δυνατόν να προσφέρει στο άνοιγμα του διαλόγου για την επιστημολογία της πολεοδομίας.

Περιεχόμενα

Πρόλογος	10
Εισαγωγή	12
Υπόθεση εργασίας	12
Βασική προβληματική της εργασίας.....	12
Περίληψη διάρθρωσης κεφαλαίων	13
1. Οι τάσεις προς μια νέα επιστημολογία της πολεοδομίας.....	20
1.1. Η αοριστία της βιώσιμης ανάπτυξης	21
1.2. Η σύγκληση των κρίσεων σε μια, την πλανητική.....	30
1.3. Το οικολογικό παράδειγμα	38
1.4. Οικοσυστημικές θεωρήσεις της πολεοδομίας.....	44
2. Η αστική μορφή και κινητικότητα ως εργαλείο ανάλυσης.....	70
2.1. Η άρρηκτη σχέση αστικής μορφής και κινητικότητας	70
2.2. Αστική μορφή και συμπαγής πόλη	72
2.3. Ο προσδιορισμός της αστικής δομής βάση της σχέσης μορφής - κινητικότητας.....	75
3. Πολυκεντρικότητα και Διασυννοριακότητα, προς μια συνεκτική ανάπτυξη δομής- δικτύου	81
3.1. Πολυκεντρικότητα	81
3.2. Διασυννοριακή συνεργασία.....	91
4. Στρατηγικός και Ορθολογικός σχεδιασμός, η αναγκαιότητα ανοικτού και κλειστού τύπου πολεοδομίας.....	104
4.1. Από την πολιτική, στην τεχνική διάσταση του σχεδιασμού..	104
4.2. Τύποι του σχεδιασμού βάση της πολιτικής διάστασης.....	107
4.3. Τύποι του σχεδιασμού βάση της τεχνικής διάστασης	110
5. Κλιμάκωση και αποκλιμάκωση του σχεδιασμού: Μελέτη περίπτωσης, Αθήνα	120
5.1. Η πολυκεντρική δομή των Αθηνών μέσα από τις μεταβολές των ρυθμιστικών σχεδίων	120
5.2. Ερευνητικό πρόγραμμα Αστικών παρεμβάσεων, ως μία έρευνα διασυννοριακών σχέσεων	164
Συμπεράσματα.....	188
Βιβλιογραφία	194

Πρόλογος

Η πολεοδομία βιώνει από την θέσπιση της, ως γνωστικός κλάδος, συνεχώς ισχυρές μεταλλαγές μέχρι και σήμερα. Στο πλαίσιο αυτό, σε πρώτο επίπεδο υπάρχει διχασμός των δυο διαστάσεων (ανάλυση - σύνθεση) που ακαδημαϊκά ολοκληρώνουν την πολεοδομία ως φορέα με κοινωνική προσφορά και σε δεύτερο επίπεδο υπάρχει η συστηματική μείωση της και αντικατάστασης των πρακτικών της από άλλους κλάδους. Η δυσκολία αυτή είναι εμφανής διεθνώς μέσα από τα ακαδημαϊκά προγράμματα σπουδών και τη βιβλιογραφία των σχολών ή μεταπτυχιακών πολεοδομίας. Αυτές τις δυο διαστάσεις μπορούμε να τις περιγράψουμε ως εξής: την πρώτη ως κριτική και ακαδημαϊκή, υπό την έννοια την δόκιμης και συγκροτημένης τοποθέτησης στην πολεοδομική κατάσταση και πρακτική με ήδη την χρήση εδραιωμένων επιστημονικών εργαλείων άλλων επιστημονικών χώρων, και την άλλη, ως θετική και εφαρμοσμένη, που κινείται εντός του πολύ περιορισμένου γνωστικού χώρου της αμιγούς πολεοδομίας χωρίς πλέον την παιδεία της θεμελιώδους μικρής και μεσαίας κλίμακας της αρχιτεκτονικής.

Επειδή η πόλη είναι ο κύριος χώρος έκφρασης των πολλαπλών οργανικών και οργανωτικών συνόλων της κοινωνίας, η δυο παραπάνω θέσεις καταλαμβάνουν πέραν από την επιστημονική, πολιτική και κοινωνικοοικονομική διάσταση. Ως αποτέλεσμα αυτού, παρατηρείται η παρακάτω πόλωση. Η κριτική προσέγγιση, ασχολείται με την επιπτώσεις του σχεδιασμού στις ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες και την πολεοδομία ως μη ιεραρχημένος σχεδιασμός «από κάτω προς τα πάνω». Έχει ως βασικές επιρροές την κοινωνιολογία και την αστική γεωγραφία που παρέχουν τα απαραίτητα εργαλεία ανάλυσης που προσφέρονται για την ανάδυση των ευαίσθητων παραγόντων μέσα από το μακροοικονομικό περιβάλλον. Από την άλλη πλευρά διατηρεί σχέση απόστασης από τον σχεδιασμό ανώτερων επιπέδων,

γνωρίζοντας τις δυσκολίες και τις πολλαπλές επιπτώσεις της κάθε χειρονομίας του σχεδιασμού. Ο χώρος δεν είναι μια αφηρημένη έννοια αλλά ένα πυκνό γίγνεσθαι σε αλλαγή.

Η δεύτερη θέση είναι πολύ πιο απλή από την πρώτη αλλά εξίσου επιδραστική και σημαντική για τον κλάδο, μιας και κατέχει το κύριο επιστημονικό, τεχνικό και επιχειρησιακό κομμάτι του κλάδου. Ξεκινά με την πόλη ως αφηρημένη καρτεσιανή έννοια που επιτρέπει την ανάδειξη των βασικών της μηχανισμών, σχεδόν τυπολογικά, (π.χ. μοντέρνα και μεταμοντέρνα πόλη). Η εννοιολογική προσέγγιση αυτή υποστηρίζεται από κανονιστικά μοντέλα εργονομίας και από οικονομικά μοντέλα περιφερειακής ανάπτυξης. Κατά κανόνα στηρίζεται στην ιεραρχική προσέγγιση του σχεδιασμού «από πάνω προς τα κάτω» και περιορίζεται στην μακρο-οπτική της πόλης.

Στην εργασία αυτή επιχειρείται και με βάση της διεθνείς δυναμικές του ακαδημαϊκού χώρου της πολεοδομίας να θεσπιστεί μια διαλεκτική επικοινωνία των δυο θέσεων μέσα από την οικοσυστημική θεώρηση του σχεδιασμού. Η οικολογία μοιράζεται με την πολεοδομία την απουσία στεγανών, την πολυπλοκότητα της δομής του συνόλου και τη ισόρροπη επιρροή των μικρών και των μεγάλων παραγόντων σε αυτό. Μέσα στην εργασία θα γίνει μια προσπάθεια ανάπτυξης ενός συλλογισμού ενεργοποίησης ήδη υπαρκτών δομών, εννοιών, εργαλείων και τύπων που να ορίζουν βιώσιμο και συνεργατικό χώρο αναμεσά στις πολεοδομικές θεωρήσεις και πρακτικές.

Εισαγωγή

Υπόθεση εργασίας

Μπορούμε να υποθέσουμε ότι μία **οικοσυστημική** προσέγγιση της πόλης μπορεί να αντιμετωπίσει το διακύβευμα της εποχής για αειφορία; Με τα σημερινά μέσα ανάλυσης της πόλης, είναι αρκετή η αξιολόγηση και η κανονιστική εφαρμογή των διεθνών/ευρωπαϊκών **προτύπων** βιώσιμης αστικής ανάπτυξης; Είναι δυνατόν, μέσα από την ανάπτυξη μιας ενιαίας θεώρησης της σχέσης **κέντρων και ορίων**, οι παρεμβάσεις στο χώρο να μην αναπτύσσουν ανισοτήτες και ο σχεδιασμός να προσφέρει τα εργαλεία που είναι αναγκαία για την κλιμάκωση των επιμέρους τοπικών διεκδικήσεων και δεδομένων σε ανώτερα επίπεδα σχεδιασμού όπως και την ορθή αποκλιμάκωση των κεντρικών περιφερειακών κατευθύνσεων. Επιπρόσθετα, να γεφυρώσει το χάσμα, κάθετα μεταξύ των κλιμάκων και οριζόντια σε αυτές με τη δημιουργία **συνεργιών** σε διαδημοτικό επίπεδο για την αντιμετώπιση δυναμικών «**διασυνοριακών**» φαινομένων που εκτείνονται στον χώρο της πόλης. Τέλος στο πλαίσιο αυτών των ζητημάτων, διερευνάται αν είναι αναγκαία η διπλή φύση του σχεδιασμού (**Στρατηγικού - Ορθολογικού**) σε όλα τα επίπεδα για την αξιολόγηση του ενός από τον άλλον οριζόντια αλλά και κάθετα, μιας και κάθε τύπος σχεδιασμού έχει συγκεντρωμένη ευελιξία από το τοπικό στο περιφερειακό.

Βασική προβληματική της εργασίας

Κατά πόσο είναι δυνατή μια πρόταση Ρυθμιστικού Σχεδίου που να συντίθεται ανάμεσα από κατευθύνσεις στρατηγικού (ανοιχτού) τύπου αλλά να διατηρεί σαφήνεια επιχειρησιακού (κλειστού) τύπου ώστε να αποτελεί ένα συνεκτικό σχέδιο δράσης που τα κατώτερα επίπεδα να μπορούν να συντονίσουν τις δράσεις τους ώστε να υπάρχει συνέχεια, αλλά αυτό να μην λειτουργήσει περιοριστικά σε πιθανές νευραλγικές αλλαγές που μπορεί να παρουσιαστούν σε κατώτερα επίπεδα.

Περίληψη διάρθρωσης κεφαλαίων

Στο **πρώτο κεφάλαιο** θα ασχοληθούμε με την **βιώσιμη αστική ανάπτυξη** και την εξέλιξη των θεωριών της μέσα από την πολυμορφία των επιστημολογικών εκδοχών που κυμαίνονται εντός της «διάκρισης» του δίπολου επιστήμης και πολιτικής. Σημαντικός παράγοντας στην εξέλιξη και επικράτηση των κυρίαρχων προσεγγίσεων έχουν κατ' ουσία να κάνουν με την συμβατότητα τους με την πολιτική της παγκόσμιας ελεύθερης αγοράς και της επίλυσης των προβλημάτων μέσα από την τεχνολογική πρόοδο που η εντατική ανάπτυξη μπορεί να φέρει. Σε δεύτερο επίπεδο θα προσπαθήσουμε να σκιαγραφήσουμε την επανεμφάνιση ενός συστημικού μοντέλου, με νέους όρους και αναφορές, αυτού της οικολογικής προσέγγισης της πόλης που αντλεί αναφορές και μεθόδους ανάλυσης όπως εκείνες της μελέτης των **οικοσυστημάτων**. Παρατηρούμε ότι τα βασικά ερωτήματα που καλείτε να αντιμετωπίσει η οικολογία εκτείνονται σε όλο το φάσμα των επιστημών, και συγκεκριμένα στη δική μας περίπτωση, σε αυτές των κοινωνικών και του χώρου. Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι στον απαραίτητο συντονισμό των επιστημών με τα προβλήματα της εποχής καλούμαστε να αναπτύξουμε γέφυρες που να ολοκληρώνουν την πεπερασμένη κλαδική οπτική, όπως και την υιοθέτηση και ανάπτυξη μεθόδων και εργαλείων αντιμετώπισης των νέων συνθηκών.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο** θα κινηθούμε στα πεδία **ανάλυσης των αστικών συστημάτων** που πλέων λόγω του μεγέθους αλλά και της δυναμικότητας τους δεν μπορούν να διαγνωσθούν με τις παραδοσιακές προσεγγίσεις. Όπως αναφέραμε, η πολυπλοκότητα των σημερινών πόλεων δεν επιτρέπει την ενιαία ανάγνωση της για αναγωγή συμπερασμάτων. Η βασική διάκριση της οργανικής και άρρηκτης ενότητας της πόλης γίνεται μέσα από το δίπολο **αστικής μορφής και κινητικότητας (χώρος – χρόνος)**. Οι μεταφορές καταλαμβάνουν ίσως και τον πιο ισχυρό ρόλο στη λειτουργία της πόλης, ειδικά όσο μεγαλύτερη είναι η γεωγραφική της επικράτεια. Οι αστικές και κυκλοφοριακές συγκεντρώσεις δεν είναι πάντα προϊόν του σχεδιασμού, αλλά περισσότερο ως παράγωγο των ανθρώπινων ατομικών και συλλογικών μοτίβων συμπεριφοράς και για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η ανάλυση των αναδυόμενων αυτών φαινομένων. Επίσης η έννοια της **συγκέντρωσης** που, εκλαμβάνεται κατά την ανάπτυξη της ανθρώπινης δραστηριότητας ως έννοια θετική, πολλές φορές μέσα από την ελλιπή οργάνωση ή την υπερβολική μεγέθυνση και εξάπλωση στο χώρο ή ακόμα την μη υποστηριζόμενη ανάπτυξη λόγω απουσίας

υποδομών μπορεί να οδηγήσει σε ραγδαία υποβάθμιση του επιπέδου ζωής. Στο πνεύμα αυτό, τις τελευταίες δεκαετίες προτάσσονται οι έννοιες της **συμπαγούς πόλης και της βιώσιμης κινητικότητας**, που ως έννοιες (συγκεκριμένες σε επίπεδο στοιχείου, αλλά συνθετικά αφηρημένες) προσεγγίζουν την βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Στο το θέμα της **εξιδανίκευσης** των μοντέλων και **προτυποποίησης** των καλών πρακτικών, κατά πόσο μπορούν να αποκτήσουν διεθνή εμβέλεια και εφαρμογή, από την στιγμή που δεν υποστηρίζεται από ένα ευρύτερο μοντέλο που να μπορεί να προσαρμόσει τις **βιώσιμες πολιτικές στις τοπικές ιδιαιτερότητες** των πόλεων και των κοινωνιών χωρίς να αλλοιωθούν εκατέρωθεν τα συνθετικά μέρη. Από την μία οι αντικειμενικοί στόχοι και από την άλλη οι τοπικές οικολογίες. Το μοντέλο που αναφερόμαστε αναπτύσσεται στο επίπεδο της αστικής δομής και του οικιστικού δικτύου.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** θα επεκταθούμε στο πεδίο **πλαίσιας και ερμηνείας της ανάλυσης της πόλης** μέσα από θεωρίες που ασχολούνται με τη **δομή των αστικών συστημάτων** σε πολλαπλά επίπεδα. Η **πολυκεντρικότητα** είναι μια έννοια γνωστή στο χώρο της πολεοδομίας. Ως τέτοια, προσπαθεί να συστηματοποιήσει την πλέον μεγεθυμένη αστική δομή μέσα από τα πρότυπα και της κλίμακες αναφοράς αστικών σχηματισμών του παρελθόντος. Βασικός θεωρητικός «πατέρας» της πολυκεντρικότητας κατά πολλούς είναι ο Walter Christaller με τη διατύπωση της θεωρία κεντρικών τόπων. Η ιεράρχηση των κέντρων, ειδικά στην περίπτωση μητροπολιτικών σχηματισμών μεγάλης έκτασης θεωρείται σήμερα κατά κοινή ομολογία απαραίτητη. Το ζήτημα της πολυκεντρικότητας εγείρει προβληματισμούς σε ένα άλλο θεμελιώδες επίπεδο, αυτό της παρέμβασης στον αστικό χώρο με την πρόθεση δημιουργίας **διαφορικών σχέσεων** μεταξύ κέντρου και «περιφέρειας» με πολλές φωνές, κυρίως των κοινωνικών επιστημών, να μιλάνε για διακρίσεις και ανισότητες.

Στη παρούσα εργασία θα προσπαθήσουμε να δανειστούμε ένα θεωρητικό πλαίσιο από το επίπεδο του ευρωπαϊκού υπερεθνικού σχεδιασμού, αυτό της **διασυνοριακής συνεργασίας**. Η διασυνοριακή συνεργασία θεσπίστηκε ως όρος για την αντιμετώπιση των τεράστιων ανισοτήτων που παρήγαγαν οι παγκόσμιοι πόλεμοι στον ευρωπαϊκό χώρο. Οι ανισότητες αυτές εκτυλίσσονταν σε πολλαπλά επίπεδα κυρίως από στο διακρατικό (έντονες ανισότητες στη μεθοριακή ζώνη κρατών) όπως και στο εθνικό (έντονη διάκριση μεταξύ μεγάλων πόλεων και περιφερειών), φαινόμενα που αιτιολογούνται ως παράγωγα της ολοκληρωτικής αφαίμαξης των κρατών και της επακόλουθης ανάγκης ενίσχυσης των χωρικών σχηματισμών με την ισχυρότερη δυναμική ανάκαμψης και ανάπτυξης που ήταν τα μεγάλα αστικά κέντρα. Η διασυνοριακή συνεργασία αποτελεί βασικό κομμάτι του

προγράμματος εδαφικής συνεργασίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συνεχίζει να εκτελείται στον ευρωπαϊκό χώρο με αναθεωρημένο στόχο την υποστήριξη της ενσωμάτωσης του ευρωπαϊκού χώρου. Ένα βασικό στοιχείο της θεσμικής δομής αυτού του μηχανισμού είναι ότι λειτουργεί σε συνεργασία μεν, αλλά πέραν των εθνικών οργανισμών και κατ' αυτό τον τρόπο επιχειρείται η κατά το δυνατόν γενικότερη ευρωπαϊκή ωφέλεια έναντι των εθνικών, περιφερειακών, τοπικών. Σημερινός στόχος του προγράμματος διασυνοριακής συνεργασίας είναι επιπρόσθετα από όσα είπαμε παραπάνω, η αντιμετώπιση κρίσεων που προκύπτουν από φαινόμενα που διατρέχουν τα εθνικά σύνορα όπως και την οργάνωση αντιμετώπιση μελλοντικών κρίσεων που εντείνονται από την αμέλεια και την ελλιπή οργάνωση που κατά κανόνα επικρατεί. Η πρωτοτυπία της εργασίας πάνω σε αυτό το θέμα αναπτύσσεται σε δυο επίπεδα. Αρχικά προτείνεται η μεταφορά του πλαισίου της **διασυνοριακότητας** σε κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού μέχρι και αυτό την **ενδοαστικής κλίμακας**. Κατά κοινή ομολογία κάθε αστικός σχηματισμός έχει συναντήσει προβληματικές καταστάσεις στα όρια του, είτε με κάποιο φυσικό σχηματισμό, είτε με άλλο οικισμό ή παραγωγική μονάδα, όπως και βέβαια την αντιμετώπιση κρίσεων που παράγονται εκτός των διοικητικών τους ορίων. Άρα η ενδοαστική διασυνοριακή συνεργασία θα μπορούσε να δώσει τον χώρο για την θέσπιση σε ισότιμη βάση των ζητημάτων των **εσωτερικών ορίων της πόλης**. Σήμερα υπάρχει σε αυτό το επίπεδο η διαδημοτική συνεργασία που αναπτύσσεται σε πολιτική διάσταση, και λειτουργεί σε επιχειρησιακή βάση επίλυσης προβλημάτων.

Το δεύτερο επίπεδο που προωθεί η εργασία είναι αυτό της συσχέτισης της **πολυκεντρικής ανάπτυξης με τη διασυνοριακή συνεργασία** σε περιφερειακή κλίμακα. Κρίνεται απαραίτητη αυτή η σχέση για δυο λόγους. Πρώτον γιατί τα χωρικά μεγέθη είναι περιορισμένα και η **επιδραστικότητα** των παρεμβάσεων εκατέρωθεν είναι μεγάλη. Δεύτερον γιατί αποτελεί ένα σημαντικό και καινοτόμο εργαλείο συσχέτισης των τοπικών δημοτικών στρατηγικών με αυτές του περιφερειακού σχεδιασμού. Η σημασία αυτής της σχέσης θα αναπτυχθεί στο επόμενο κεφάλαιο, αλλά αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι ότι για την **κλιμάκωση και την αποκλιμάκωση του σχεδιασμού** (δηλαδή η εκ βαθέως ανάλυση από τα χαμηλότερα επίπεδα, ευαίσθητων παραγόντων και την ιεραρχική ολοκλήρωση του σχεδιασμού μέχρι και το τοπικό) καθοριστικό ρόλο έχει η συνέργεια των πολεοδομικών εργαλείων, που προκύπτει από την ενότητα του γενικού εννοιολογικού πλαισίου θεώρησης του σχεδιασμού που θα τα παράγει, προβλέποντας την εφαρμογή εφαρμογής, που θα μειώσει τις αλληλεπικαλύψεις (σύγκρουση συμφερόντων ανάμεσα στα επίπεδα) και θα φέρει στην

επιφάνεια αμελημένες περιοχές ώστε να αντιμετωπίσει της διαφορικές σχέσεις που υπάρχουν στον χώρο.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** θα ασχοληθούμε με τους **τύπους του σχεδιασμού**. Οι διαφορετικοί τύποι σχεδιασμού προκύπτουν από την ιστορική εξέλιξη των μεθοδολογικών εργαλείων που κατά κόρον ορίζονται από την δυνατότητα συλλογής δεδομένων και υπολογιστικής ισχύος αλλά και από την χάραξη μιας πορείας μεθοδολογίας όπου ο σχεδιασμός να είναι το «όχημα» μετάβασης σε ένα ήδη προσχεδιασμένο στόχο, πολιτικό, ιδεολογικό. Βασικό δίπολο πέραν του βασικού διαχωρισμού **πολιτικού – επιστημονικού**, που δεν μας βοηθάει στην παρούσα εργασία (ο ένας πόλος περιέχεται στον άλλον) είναι αυτό μεταξύ **Ορθολογικού και Στρατηγικού σχεδιασμού**, που σε πρώτη φάση μπορούμε να πούμε ότι εκπροσωπούν κλειστού και ανοικτού τύπου σχεδιασμούς αντίστοιχα. Πέραν της χρονολογικής εξέλιξης του σχεδιασμού από τον ορθολογικό στον στρατηγικό και της σημαντικής αύξησης της πολυπλοκότητας στα στάδια εκτέλεσης του σχεδιασμού, κάτι που προσπαθεί να θέσει η παρούσα εργασία είναι η σημασία (πέραν της σημερινής αναγνώρισης του στρατηγικού σχεδιασμού ως επικρατέστερου) και του ορθολογικού σχεδιασμού που μπορεί να γινεί σαφείς και κατανοητός, να έχει νομική βάση και να είναι δεσμευτικός, να αποκαλύπτει της προθέσεις και μπορεί να τεθεί σε διαβούλευση, να ενισχύσει τον χαρακτήρα της περιοχής παρέμβασης με ενοποιητικές χειρονομίες και να παρακινήσει τους κοινωνικούς εταίρους για διαρθρωτικές αλλαγές (αγκυλώσεις θεσμικές, πολιτικές, κοινωνικές, γραφειοκρατικές) μέσα από την **οπτικοποίηση** ενός οράματος που ο στρατηγικός σχεδιασμός δεν έχει. Επίσης είναι σημαντική η ενίσχυση αυτής της **διπλής φύσης του σχεδιασμού** (πράγμα που δεν βλέπουμε στο επίπεδο του ΡΣ με την απουσία ορθολογικού σχεδιασμού, και στο επίπεδο των ΟΤΑ με αυτήν την απουσία στρατηγικού σχεδιασμού) γιατί πετυχαίνει σε λειτουργική βάση την κάθετη επικοινωνία των φορέων του σχεδιασμού και των συντονισμό για το αν είναι δυνατή η «προσγείωση» μιας χειρονομίας μητροπολιτικής έκτασης στο κάθε τοπικό μέρος που καταλαμβάνει σαν ένα σύνολο μικροεπεμβάσεων, όπως και η μάρκο-οπτική σύγκριση των τοπικών στρατηγικών σε περιφερειακό επίπεδο. Καταλήγουμε στο ότι ο στρατηγικός σχεδιασμός μπορεί να αναγνωριστεί ως τέτοιος μόνο όταν στην αποφασιστική στιγμή εκτέλεσης του μπορέσει να «παγώσει» με ορθολογική έκφραση του ώστε να είναι δεσμευτικός και να κριθεί για την αποτελεσματικότητά του.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο** θα ασχοληθούμε με μια σύντομη **καταγραφή της εξέλιξης της πολυκεντρικής δομής της Αθήνας** μέχρι σήμερα και θα καταλήξουμε στην κριτική ανάλυση του τελευταίου Ρυθμιστικού Σχεδίου. Σημαντικοί οδηγοί για την ανάλυση θα είναι

με βάση τα προλεγόμενα, η αναπτυξιακή του κατεύθυνση, η πολυκεντρική και διασυνοριακή πολιτική, και πως και πόσο εκφράζονται τα ζητήματα βιώσιμης αστικής μορφής και κινητικότητας.

Τέλος, θα επιχειρηθεί μια εμβάθυνση στην **συγκριτική ανάλυση των συμπερασμάτων για το ΡΣΑ με το ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ «Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των Αστικών Παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών»**. Το ερευνητικό αυτό πρόγραμμα αναφέρεται στην αστική κλίμακα των υπερτοπικών δικτύων και τις πιθανές στρατηγικές μετεξέλιξης τους σε αστικές λεωφόρους πράσινους διαδρόμους και πολιτιστικές διαδρομές. Αν και το πρόγραμμα αυτό αποτελεί κατά τον συγγραφέα μια σημαντική συνεισφορά και θέσπιση της προβληματικής φύσης των δικτύων μέσα στην πόλη, θεωρήθηκε απαραίτητη η τοποθέτηση σε μια σειρά ζητημάτων που πηγάζουν από της παραπάνω διαπιστώσεις. Αρχικά παρατηρείται ότι η κατεύθυνση του σχεδιασμού κινείται με όρους **ανταγωνιστικότητας** με την πολυκεντρική μητροπολιτική δομή. Αυτό παρατηρείται από την συνθετική απόφαση να επικεντρωθεί η προσοχή στις παρούσες συνθήκες και τις επιπτώσεις των αλλαγών στις περιοχές παράπλευρα των αξόνων και η μη ένταξη των επιπτώσεων στα κέντρα των ΟΤΑ. Χαρακτηριστικά, το πρόγραμμα αναφέρεται σε μια **νέα «αστικότητα»** που θα συνοδεύει της μεγάλες αναπλάσεις των οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας σε αστικές λεωφόρους. Επίσης, αν και αναφέρετε σε επίπεδο προθέσεων, δεν είναι σαφές το αν όλες οι επιμέρους προτάσεις **εντάσσονται σε μια ενιαία αναπτυξιακή πολιτική για την πόλη**, και αν ναι, σε ποιο βαθμό η επιμέρους χειρονομίες αποτελούν συνειδητές αποφάσεις ή μια εξάντληση των δυνατοτήτων που παρέχουν τα Ευρωπαϊκά προγράμματα για αναπλάσεις στον προσφερόμενό χώρο.

Τέλος είναι προβληματική υφολογικά η πρόταση γιατί αν και κατεβαίνει τα επίπεδα σχεδιασμού μέχρι και την αστική κλίμακα οι **χειρονομίες διατηρούν ασάφεια στρατηγικού τύπου** και πιθανότατα εκπροσωπούν περισσότερο τις προτάσεις σε επίπεδο Περιφέρειας παρά των τοπικών φορέων. Επίσης, κρίνεται σημαντική μια συνοπτική τοποθέτηση και για την **ανάπτυξη κεντρικότητας στα δίκτυα**, μέσα από την εκμετάλλευση των αστικών λεωφόρων για την ανάπτυξη επιχειρηματικής δραστηριότητας. Όταν κεντρικές αστικές υποδομές και δραστηριότητες συμπίπτουν με δίκτυα υπερτοπικού ή ακόμα και περιφερειακού επιπέδου παρατηρούμε, πλέον μέσα και από εμπειρική παρατήρηση, την αποδυνάμωση των τοπικών αγορών και την απορρύθμιση της παραγωγικής, καταναλωτικής και κοινωνικής βάσης.

Είναι σημαντική η ρυθμιστική παρουσία του κράτους στην όποια διαδικασία εξισορρόπησης αυτής της διαφορετικής σχέσης κέντρου και ορίου (πχ. οδικού άξονα) από τον ιδιωτικό τομέα και πρέπει η κάθε επιχειρηματική ανάπτυξη να συμμορφώνεται στις κατευθύνσεις σχεδιασμών ανώτερων επιπέδων όπως και στην ευπαθή κοινωνικοοικονομική οικολογία των τοπικών χωρικών ενοτήτων.

1. Οι τάσεις προς μια νέα επιστημολογία της πολεοδομίας

Στο κεφάλαιο αυτό, θα προσπαθήσουμε μέσα από την ανάλυση κυριών εννοιών της ανάπτυξης και της οικολογικής θεωρίας να ορίσουμε τις τάσεις μιας επιστημολογικής προσέγγισης της πολεοδομίας. Ένα βασικό πρόβλημα της πολεοδομίας και ευρύτερα των κοινωνικών επιστημών είναι ο ανθρωποκεντρισμός στην συγκρότηση των αναφορών για το τι καθίσταται ως ορθολογικό. Η πολεοδομία κατέχει καθοριστικό ρόλο στην προσέγγιση αυτή γιατί το περιβάλλον της πόλης, ως αμιγές ανθρωπογενές περιβάλλον, προσέφερε την υποδομή και το εφαλτήριο της θεώρησης του ανθρώπου σε διάκριση, μέχρι και σε αντιδιαστολή, με το φυσικό περιβάλλον. Το μοντέρνο σύνταγμα, όπως το ορίζει ο Λατούρ, θεσπίζει αυτή τη σχέση διάκρισης μεταξύ κοινωνίας και περιβάλλοντος (υποκείμενο - αντικείμενο) με στόχο τον επαναπροσδιορισμό εκατέρωθεν των κοινωνικών – παραγωγικών – κλπ. σχέσεων όπως και των δομών και υποδομών και αντικειμένων με λειτουργικούς και ποσοτικούς όρους, στο πλαίσιο μιας εκκαθάρισης τους από τον συνεκτικό πλέγμα μιας προμοντέρνας κατάστασης. Η εκκαθάριση αυτού του πλέγματος που ένωνε πολλαπλά την ανθρώπινη δραστηριότητα με το περιβάλλον επέτρεψε (και στη συνέχεια προσέφερε) έναν άπειρο χώρο επιστημονικών αναζητήσεων σε ένα πλαίσιο θετικισμού, όπου οι ανακαλύψεις και οι καινοτομίες ως υπερβάσεις πρότερων περιοριστικών μεγεθών και καταστάσεων θα μπορούν να αρθρωθούν σε μια στρουκτουραλιστική δομή όπου τα μέρη στην βέλτιστη τους απόδοση, συνεπάγονται και σε ένα βέλτιστο σύνολο. Σε επίπεδο πολιτικής οικονομίας, το μοντέρνο σύνταγμα αποτέλεσε τον συντονιστή της ανάπτυξης στους ρυθμούς που βιώνουμε σήμερα. Αυτό πιθανώς να εξηγείται και στην ανατροφοδοτούμενη σχέση που έχει η επιστημονική «παραγωγή» με την ελεύθερη αγορά, όπου αν υποθέσουμε ότι στην πρόιμη φάση η επιστήμη θα παρείχε χειραφέτηση και ευημερία στις κοινωνίες μέσα από της ανακαλύψεις, στην ώριμη φάση η επιστήμη έπεται των μηχανισμών της αγοράς και ακολουθεί τις αρχές χειραφέτησης των εμπλεκόμενων στην παραγωγική διαδικασία (Λατούρ 2000).

Η πολεοδομία, ως μια μοντέρνα επιστήμη, εμπλέκεται σε μεγάλο βαθμό σε αυτή την παράδοξη κατάσταση όπου ενώ σήμερα περισσότερο από ποτέ είναι αναγκαία η διαχείριση του κτισμένου περιβάλλοντος, οι πρακτικές, ανεξαρτήτως των προθέσεων, είναι

καταδικασμένες να εξυπηρετούν σχεδόν μονοσήμαντα μια λειτουργική διάσταση των δραστηριοτήτων της πόλης αυστηρά μέσα από όρους κερδοφορίας για τους παράγοντες της ανάπτυξης του έργου. Η πόλη έχει μετατραπεί σε ένα πεδίο κερδοσκοπίας μέσα από μια νεοφιλελεύθερη λογική όπου η ενίσχυση της επιχειρηματικής κερδοφορίας μπορεί να αρθρωθεί σε συλλογική κερδοφορία και ευημερία, κάτι που στη συνέχεια του κεφαλαίου θα επιχειρηματολογήσουμε ότι δεν ισχύει.

1.1. Η αοριστία της βιώσιμης ανάπτυξης

Σήμερα, στο πλαίσιο της ελεύθερης αγοράς, οι οικονομικοί πόροι διοχετεύονται και συγκεντρώνονται σε ισχυρές παγκόσμιες πόλεις μέσα από την εντατική εκμετάλλευση της περιφέρειας – επικράτειας τους και από τις δικτυακές (εμπορικές, κ.α.) σχέσεις που αναπτύσσουν με άλλες αντίστοιχες. Στον αγώνα αυτόν, η ρυθμοί ανάπτυξης ορίζονται μέσα από την ικανότητα μιας χώρας ή και πόλης να πρωταγωνιστεί με κάποιο ρόλο στις ροές της παγκόσμιας οικονομίας και να καθίσταται ανταγωνιστική στην προσέλκυση επενδύσεων και προώθηση εξαγωγών. Κατά συνέπεια αυτής της κατάστασης, οι πολιτικές που εφαρμόζονται, προσπαθούν να κινηθούν στο δυναμικά στην ενσωμάτωση στο παγκόσμιο δίκτυο μέσα από βραχυπρόθεσμα πλάνα μεγάλης έντασης και καιροσκοπικής εκμετάλλευσης πόρων, με αποτέλεσμα τις περισσότερες φορές την διάλυση των συνέχειας της οργάνωσης της παραγωγής και την εξάντληση αποθεμάτων. Στις περιπτώσεις επιτυχημένων ανάλογων πολιτικών παρατηρούνται τα ίδια φαινόμενα συν τις μεγάλες ανισότητες και την συσσώρευση πλούτου σε λίγους.

Στην ενότητα αυτή, θα αναλύσουμε τις διάφορες ερμηνείες της βιώσιμης ανάπτυξης και θα παρατηρήσουμε την δυσκολία ορισμού λόγω των συνεπειών στο οικονομικό – παραγωγικό μοντέλο μιας πόλης – χώρας και επακόλουθα της σχέσεις μέσα στην παγκόσμια αγορά. Η βιωσιμότητα ορίζεται με διαφορετικούς όρους κάθε φορά ρίχνοντας το βάρος σε μία από τις τρεις βασικές διαστάσεις (οικονομική, κοινωνική, περιβαλλοντική) με αποτέλεσμα να εκφράζονται διαφορετικές και κατά κόρων αντικρουόμενες θέσεις. Στο αδιέξοδο αυτό η οικολογική θεωρία προσφέρει τον όρο της φέρουσας ικανότητας. Είναι η ικανότητα ενός περιβάλλοντος να μπορεί να υποδεχθεί και να αντέξει την φόρτιση δραστηριοτήτων και μεγεθών μέχρι το σημείο όπου να μην καταρρεύσει το πλέγμα των

δομικών του μερών. Όπως θα φανεί και από την παρακάτω ανάλυση, λόγω του οικονομικά προσδιορισμένου κλίματος της εποχής, μέσα στον νεοφιλελεύθερο καπιταλισμό, οι οποίες πολιτικές θέσεις πάνω στην έννοια της βιωσιμότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης ειδικότερα «υποκύπτουν» στον οικονομικό παράγοντα, που στα μάτια «όλων» είναι και ο καθοριστικός.

Βιώσιμη ανάπτυξη

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης είναι βασική σε όλες τις πολιτικές για το χώρο. Αποτελεί ένα θεωρητικό και πρακτικό εργαλείο για τους σχεδιαστές και τους θεσμικούς φορείς, που προσπαθούν να εφαρμόσουν βιώσιμες πολιτικές και σχέδια «διαφυλάττοντας» ότι οι στόχοι για οικονομική, περιβαλλοντική, και κοινωνική ανάπτυξη θα επιτευχθεί ισόρροπα. Η εννοιολογική αοριστία επιτρέπει σε διάφορους φορείς να υποστηρίζουν τις δικές τους προτάσεις από τη δική τους οπτική περιορίζοντας ή αδιαφορώντας για τις προτάσεις των άλλων ως μη βιώσιμες (Harvey, 1996a). Ο πιο διαδεδομένος και κοινώς αποδεκτός ορισμός της βιώσιμης ανάπτυξης είναι αυτός που είχε παρουσιαστεί στο Bruntland Report (WCED, 1987, pp. 43) που την περιγράφει ως: ανάπτυξη που ικανοποιεί της ανάγκες του παρόντος, χωρίς να περιορίζει την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες. Παρότι είναι ένας ορισμός ευρέως αποδεκτός παραμένει πολύ ανοιχτός σε ερμηνείες λόγω του ότι η έννοιες «ανάπτυξη» και «ανάγκες» είναι πολύ αόριστες, όπως και ότι δεν υπάρχει τοποθέτηση για το υποκείμενο της ανάπτυξης.

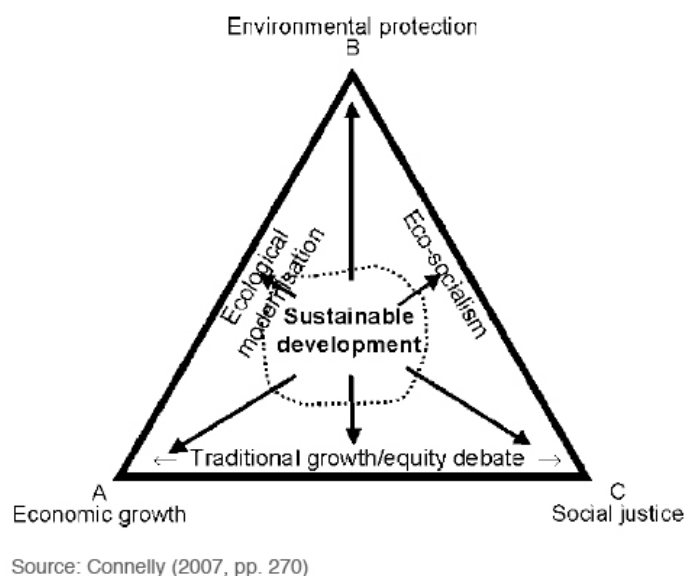


Gro Harlem Brundtland

Τρεις αρχές μπορούν να αντληθούν από το ορισμό (Haughton and Hunter 1994):

- Η δια-γενεακή δικαιοσύνη (χρονική διάσταση)
- Κοινωνική δικαιοσύνη ή ενδο-γενεακή δικαιοσύνη (κοινωνική διάσταση)
- Διασυνοριακή ευθύνη (χωρική διάσταση)

Ο ορισμός διατυπώθηκε στη συνέχεια με περισσότερη λεπτομέρεια από των Pearce et. al. (1989), όπου όρισε την ανάπτυξη ως τη βελτίωση της ευημερίας των ανθρώπων, μέσα από τον συνδυασμό και την συμβατότητα της οικονομικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής ανάπτυξης. Ο Connolly (2007) υποθέτει ότι η βιώσιμη ανάπτυξη καταλαμβάνει μια ασαφή περιοχή στο κέντρο ενός τριγωνικού πεδίου, όπου τις γωνίες καταλαμβάνουν η οικονομική ανάπτυξη, η κοινωνική δικαιοσύνη και η περιβαλλοντική προστασία.



Πάρα τούτα είναι πολύ δύσκολο έως αδύνατο να αναγνωρίσουμε την ένταση που δίνεται στους τρεις αναπτυξιακούς στόχους, όπου μπορεί να εκπροσωπούν τρία διαφορετικά συμφέροντα και άρα τρεις συγκρούσεις (Campbell, 1996). Πολλοί επιστήμονες, θεωρούν αδύνατη τη ιδέα της συμβατότητας των στόχων, κατατάσσοντας αυτού του είδους τον ορισμό καθαρά ανθρωποκεντρικό. Έχουν την τάση να κατατάσσουν τις διάφορες θεωρήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης σε μια κλίμακα δέσμευσης στους περιβαλλοντικούς στόχους, που κυμαίνονται από αδύναμη σε ισχυρή βιωσιμότητα. Στα δυο άκρα της κλίμακας είναι ο «Οικολογικός Εκσυγχρονισμός» (Ecological Modernization) και «Κοινωνία Κρίσης» (Risk Society).

Ο **Οικολογικός Εκσυγχρονισμός** βλέπει την οικονομική ανάπτυξη ως βασική στην επίτευξη της πολυπόθητης περιβαλλοντικής προστασίας, μέσα από της εισαγωγή νέων πιο «πράσινων» τεχνολογιών και περιβαλλοντικών περιορισμών. Είναι μια οπτιμιστική προσέγγιση σχετική με την παρούσα οικονομική και πολιτική (δημοκρατική) συστημική πρακτική, που βασίζεται στην επιστήμη και την τεχνολογική καινοτομία (θετικισμός) για τη βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος.

Από την άλλη πλευρά η **Κοινωνία Κρίσης** αναγνωρίζει την ασυμβατότητα μεταξύ την εφαρμοσμένη οργάνωση της παραγωγής και του περιβάλλοντος. Δίνει προτεραιότητα στο περιβάλλον και προτάσσει μια μεγάλη κοινωνική αλλαγή. Αυτή η προσέγγιση είναι κριτική, και δηλώνει ο μόνος τρόπος για την αποτροπή των τεράστιων κοινωνικών και περιβαλλοντικών καταστροφών είναι η αλλαγή του παραγωγικού μοντέλου από αυτό που δημιούργησε ο εκσυγχρονισμός (Davoudi 2000). Η θέση αυτή παρουσιάζει ικανοποιητικά την μακρο-δομή του προβλήματος του καπιταλιστικού παραγωγικού μοντέλου, αλλά δεν εμβαθύνει στην περιγραφή της εσωτερικής κοινωνικής δομής των παραγωγικών σχέσεων.

Η ενδιάμεση προσέγγιση είναι αυτή της **Οικονομίας Σταθερής Κατάστασης** (Steady State Economics) (Daly, 1991, 1992). Αναπτύχθηκε μέσα από τα εννοιολογικά σχήματα της Φέρουσας Ικανότητας (Carrying Capacity) και του Οικολογικού Αποτυπώματος (Ecological Footprint) (Wackernagel and Rees, 1996).

Φέρουσα ικανότητα

Ο Daly δηλώνει ένα οικολογικό σύστημα δεν είναι κλειστό αλλά ένα ανοιχτό υποσύστημα ενός μεγαλύτερου πεπερασμένου, της Βιόσφαιρας. Ως εκ τούτου, υπάρχει πάντα διακίνηση **ροών** που διατρέχουν αυτό το σύστημα που περιγράφονται με δυο τρόπους, το **μέγεθος** και την **κατανομή**. Η αγορά μπορεί να ορίσει τη «σωστή» ή «βέλτιστη» κατανομή, συνήθως μέσα από την τιμολόγηση, αλλά όχι το μέγεθος καθόσον η ιδέα της ανάπτυξης οδηγεί σε μια συνεχή αύξηση της κλίμακας του μεγέθους ενός συστήματος και τελικά και το μέγεθος της διακίνησης. Υπό αυτή την έννοια ο Daly παρουσιάζει την ιδέα της Οικονομίας Σταθερής Κατάστασης, βασισμένης στα κριτήρια ότι πρέπει να έχει τέτοιο μέγεθος ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει με τους περιορισμένους διαθέσιμους πόρους της Βιόσφαιρας. Σύμφωνα με τον Daly:

«Μια Οικονομία Σταθερής Κατάστασης είναι αυτή όπου η διακίνηση παραμένει σταθερή και δεν εξαντλεί το περιβάλλον πέραν της ικανότητας ανατροφοδότησης του, ούτε το μολύνει πέρα από την ικανότητα του να την απορροφήσει ... Η βιώσιμη ανάπτυξη είναι ανάπτυξη χωρίς μεγέθυνση, μια πραγματική Οικονομία Σταθερής Κατάστασης που μπορεί να αναπτύξει μεγαλύτερες δυνατότητες στην ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών μέσω της αύξησης της αποδοτικότητας της χρήσης των πόρων, χωρίς την αύξηση της διακίνησης των πόρων».

Υπάρχει διάκριση μεταξύ μεγέθυνσης (growth) και ανάπτυξης (development), όντας ο πρώτος έχει ποσοτική και ο δεύτερος ποιοτική διάσταση. Ως εκ τούτου, ανεγείρει την ιδέα της βέλτιστης κλίμακας μιας οικονομίας, που μπορεί να καταστεί λειτουργική μέσα από το εννοιολογικό σχηματισμό της φέρουσας ικανότητας του συστήματος. Η **φέρουσα ικανότητα** είναι ένας όρος άμεσα αναφερόμενος από την οικολογία, και μπορεί να ορισθεί ως η μέγιστο μέγεθος ενός πληθυσμού που μπορεί να υποστηριχθεί από ένα συγκεκριμένο οικότοπο χωρίς να τον καταστρέφει.

«Για τους ανθρώπινους πληθυσμούς, η φέρουσα ικανότητα μπορεί να ερμηνευτεί ως ο μέγιστος βαθμός κατανάλωσης και παραγωγής αποβλήτων που μπορεί να ανταπεξέλθει μόνιμα σε μια συγκεκριμένη περιοχή χωρίς την σταδιακή αλλοίωση της λειτουργικής δομής και παραγωγικότητας των συσχετιζόμενων οικοσυστημάτων.»(Rees, 1992, pp.125)

Υπό αυτή την έννοια αποτελεί ένα σχήμα με μετρήσιμες παραμέτρους, επιτρέποντας την θέσπιση του μέγιστου ορίου πόρων και ρύπων που μια κοινωνία μπορεί να καταναλώσει και να παράγει, δεδομένης της εξάρτησης της από το οικοσύστημα. Η θεώρηση αυτή, ταυτίζεται σε μεγάλο βαθμό με την έκθεση «Τα Όρια της Ανάπτυξης» (Limits to Growth

report) (Meadows et. al., 1972), μια από τις πρώτες θεμέλιους λίθους του διάλογο για την βιώσιμη ανάπτυξη, που αφύπνισε για τη μέγιστη φέρουσα ικανότητα του πλανήτη να ανταπεξέλθει την οικονομική ανάπτυξη. Ο Rees (1992) προτείνει τη χρήση της αντίστροφης έννοιας της φέρουσας ικανότητας ως μετρήσιμη ένδειξη, ορίζοντας την ως το **οικολογικό αποτόπωμα** της κοινωνίας.

Βιώσιμη αστική ανάπτυξη

Οι πόλεις διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην βιωσιμότητα της ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο, αν σκεφτούμε ότι ο αστικός πληθυσμός έχει αυξηθεί από το 13% το 1900 (220 εκ.) σε 49% το 2005 (3200 εκ.), και προβλέπεται να φτάσει το 60% μέχρι το 2030 (ESA-UN, 2006). Αν και ο πληθυσμός τείνει να γίνεται δυνητικά αστικός, οι πόλεις διαφέρουν πολύ μεταξύ τους όχι μόνο σε σχέση με το μέγεθος, την αστική μορφή και τα δίκτυα αλλά και την αστική δομή και την κοινωνική τους οικολογία.

Ένα βασικό φαινόμενο στο μετασχηματισμό των πόλεων από τη βιομηχανική επανάσταση και μετά είναι αυτό της αστικής διάχυσης, που κατά σχεδόν το σύνολο της διαθέσιμης βιβλιογραφίας γύρω από την βιώσιμη ανάπτυξη κατακρίνεται ως μη αποδοτικός και προβληματικός τρόπος αστικής ανάπτυξης. Μια πρώτη βασική διαπίστωση είναι ότι η ανομοιογενής εξάπλωση του αστικού ιστού προς την περιφέρεια με ελλιπή σχεδιασμό και εξοπλισμό από βασικές υποδομές, παρέχει έναν υποβαθμισμένο τόπο κατοικίας που εξωθεί ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες όπως οικογένειες σε αυτόν. Επίσης η ανομοιογένεια παρατηρείται και στον κύριο χώρο της πόλης, που αποδυναμώνεται λειτουργικά, και οι υποβαθμισμένες συνοικίες γίνονται η μόνη επιλογή σε κοινωνικές ομάδες με μειωμένους πόρους ή μετανάστες, και έτσι εντείνεται ο κοινωνικός τους αποκλεισμός.

Μια άλλη βασική διάσταση των επιπτώσεων της διάχυσης είναι η περιβαλλοντική, όπου παρατηρείται η κατασπατάληση του χώρου αστικού, δασικού ή αγροτικού, και τον κατακερματισμό των οικοσυστημάτων (Johnson 2001), που κατά συνέπεια έχουν τεράστιες επιπτώσεις στην κοινωνία και την οικονομία.

Με μια τέτοια ποικιλία των φαινομένων οι μέθοδοι για την εφαρμογή της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης πρέπει να είναι αντίστοιχα ποικίλες (Guy and Marvin, 2000). Ο Houghton (1997) προσδιορίζει τέσσερα διαφορετικά μοντέλα βιώσιμης αστικής ανάπτυξης:

- **Αυτάρκης Πόλη (Self-Reliant City)**
- **Επανασχεδιασμός της πόλης (Re-designing the city)**
- **Εξωγενής εξάρτηση (External dependency)**
- **Πόλη δίκαιης κατανομής (Fair shares city)**

Η **αυτάρκης πόλη** είναι ένα παράδειγμα πολύ πράσινης προσέγγισης της πόλης, όπου βασική θέση είναι η επίλυση των προβλημάτων της πόλης εντός των τειχών. Στόχος είναι η μείωση της κατανάλωσης πόρων και η ανακύκλωση ώστε το οικοσύστημα να μην επιβαρύνεται τόσο και να μπορεί να ανατροφοδοτείται. Η γεωγραφική έκταση που αναφέρεται ορίζεται μια φυσική βίο-περιφέρεια (natural bioregion) όπου θα περιλαμβάνει ένα βασικό οικοσύστημα. Ως κατανομή των χρήσεων γης, ακολουθεί μια αποκεντρωμένη διάρθρωση, μικρότερων πόλεων, συνδυασμένη με σχετική συνεκτική δομή και μίξη χρήσεων.

Η κατεύθυνση **Επανασχεδιασμός της πόλης** Βασίζεται στην παραδοχή ότι η σημερινή μορφή της πόλης ευθύνεται για την υψηλή κατανάλωση πόρων και τη δημιουργία αποβλήτων και ο σχεδιασμός της δομής τους αντανακλά τις μη αποδοτικές τεχνολογίες που κοστίζουν στο περιβάλλον, όπως το Ι.Χ. αυτοκίνητο. Καθ'αυτό τον τρόπο στόχος είναι ο επανασχεδιασμός της πόλης σε μια συνεκτική μορφή μικτών χρήσεων όπου οι μετακινήσεις θα μειωθούν και θα προωθηθούν εναλλακτικοί τρόποι κίνησης.

Η **Εξωγενής εξάρτηση** Είναι μια λιγότερο πράσινη προσέγγιση όπου βασίζεται στη θεώρηση ότι οι μηχανισμοί της αγοράς μπορούν να διαχειριστούν τις εκροές της πόλης που δεν περιορίζονται σε αυτήν και κατά συνέπεια πρέπει να πληρώσουν. Βασίζεται κυρίως στην υιοθέτηση περιβαλλοντικών ρυθμιστικών κανονισμών. Πάρα ταύτα αυτή η προσέγγιση αδιαφορεί για την άνιση κατανομή κοινωνικής και χωρικής της δέσμης αυτών των μέτρων.

Η τελευταία προσέγγιση της **Πόλης δίκαιης κατανομής** συνθέτει στοιχεία από της προηγούμενες με κυρίαρχο το στόχο της κοινωνικής και περιβαλλοντικής δικαιοσύνης. Βασίζεται στην έννοια της μέγιστης φέρουσας ικανότητας, και πιο συγκεκριμένα αναφέρει ότι όταν μια πόλη ξεπεράσει τη φέρουσα ικανότητα του συστήματός της, τότε μπορεί να την αγοράσει από την περιφέρεια. Αυτό το σχήμα αναπτύχθηκε λόγω του ότι κυρίως η δραστηριότητα στις πόλεις είναι υψηλής έντασης και η διατήρηση των επιπέδων κατανάλωσης και ρύπανσης εντός τους είναι δύσκολο με τα σημερινά δεδομένα, τουλάχιστον να επιτευχθεί η διατήρηση των επιπέδων σε εθνικό η περιφερειακό επίπεδο. Ο μηχανισμός εμπορίας ρύπων του Κιότο σχετίζεται με κάποιες από της αρχές αυτής της προσέγγισης.

EQUITY CONCERN	CITY TYPE			
	EXTERNALLY DEPENDENT	SELF-RELIANT	REDESIGNING CITIES	FAIR SHARES
Inter-generational	+	+	+	+
Social	?	+	√	+
Geographical	?	??	=	+
Procedural	?	+	=	+
Inter-species	=	+	?	√
+	Positive	=	Neutral/Unclear	
√	Implicit	?	Potentially perverse	

Table 1. Environmental justice and models of sustainable urban development.

Η οικολογική θεωρία προσφέρει διαχρονικά στις κοινωνικές επιστήμες αλλά και συγκεκριμένα στις επιστήμες του χώρου όρους και μεθόδους που βοηθούν στη διάγνωση της πολυπλοκότητας των συστημάτων της πόλης. Όπως παρουσιάστηκε, υπάρχουν πολλές προσεγγίσεις της βιώσιμης ανάπτυξης σχετικά με δυο παράγοντες, το μέγεθος και της κατανομής των πόρων. Συχνό είναι το φαινόμενο θεώρησης ης μεγέθυνσης ως λύσης των προβλημάτων βιωσιμότητας. Οι πόλεις συνεχώς εξελίσσονται και προσπαθούν να παράγουν πολιτικές και δράσεις αντιμετώπισης των νέων προκλήσεων.

Επομένως παρατηρούμε διάφορες προσπάθειες υλοποίησης των στρατηγικών της βιώσιμης ανάπτυξης στον αστικό χώρο. Από τις πιο πράσινες στις λιγότερο, όλες οι προσεγγίσεις συσχετίζουν την αστική μορφή και δομή με την κατανομή των πόρων και των δικτύων μέσα σε ένα χωρικό πλαίσιο που περικλείει της εκάστοτε οικοσυστηματικές ροές. Δυστυχώς επιδιώκεται μια σκόπιμη αοριστία γύρω από όποιες έννοιες πλαισιώνουν την ανάπτυξη, και αυτό έτσι ώστε η επιστημονική τους ευελιξία να χρήζει ευρείας αποδοχής και προσαρμογής στην πορεία που χαράζει η κίνηση της αγοράς.

1.2. Η σύγκληση των κρίσεων σε μια, την πλανητική

Κατά τη διάρκεια του προηγούμενου αιώνα, βιώσαμε την αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού, μεγέθυνση των αστικών σχηματισμών, και την εντατική εκβιομηχάνιση. Τα φαινόμενα αυτά τα υποδέχθηκαν οι κοινωνίες με μεγάλη προσμονή και αισιοδοξία ως μέσω βελτίωσης της ποιότητας ζωής και μείωσης της φτώχειας. Ήδη από τα μέσα του αιώνα άρχισαν να φαίνονται τα σημάδια της υπερφόρτωσης των δραστηριοτήτων όχι μόνο στον αστικό χώρο αλλά και στο ευρύτερο φυσικό περιβάλλον με ρύπανση των πόρων και αλυσιδωτές επιπτώσεις στους έμβιους οργανισμούς. Η κρίση στις μέρες μας είναι έννοια που κυριαρχεί στο να χαρακτηρίζει της επιπτώσεις της ανθρώπινης παρουσίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Μπορεί να αναλυθεί σε πολλές διαστάσεις της δραστηριότητας του ανθρώπου (πολιτική, πολιτιστική, οικονομική, περιβαλλοντική, κοινωνική) και να σχηματίσει έναν συνεκτικό ιστό συνεπειών στη οργάνωση και λειτουργία των ανθρώπινων οικισμών.

Οικολογική κρίση

Με τον όρο οικολογική κρίση περιγράφουμε τα φαινόμενα όπου το περιβάλλον ενός είδους ή ενός πληθυσμού αλλάζει στο βαθμό που τον αποσταθεροποιεί. Αυτό ίσως να οφείλεται στην υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος σε σχέση με τις ανάγκες του είδους, μετά από μία αλλαγή ενός αβιοτικού οικολογικού παράγοντα (για παράδειγμα, αύξηση θερμοκρασίας, λιγότερες βροχοπτώσεις). Ως επακόλουθο το περιβάλλον γίνεται δυσμενές για την επιβίωση ενός είδους (ή πληθυσμού) οφειλόμενο στη αυξανόμενη πίεση που προκαλείται από τη δράση των αρπακτικών ειδών. Τέλος, είναι πιθανό η κατάσταση να αποβαίνει εις βάρος της ποιότητας ζωής του είδους (ή του πληθυσμού) λόγω της αύξησης των μελών του (υπερπληθυσμός).

Οι οικολογικές κρίσεις μπορεί να είναι περισσότερο ή λιγότερο οξείες, με τη διάρκειά τους να κυμαίνεται μεταξύ λίγων μηνών και μερικών εκατομμυρίων ετών. Επίσης η προέλευσή τους μπορεί να είναι φυσική ή ανθρώπινη. Μπορεί να έχουν σχέση με ένα μοναδικό είδος ή, αντιθέτως, με ένα μεγαλύτερο αριθμό ειδών. Μία οικολογική κρίση μπορεί να είναι τοπικής εμβέλειας ή παγκόσμιας. Ανάλογα με το βαθμό ενδημισμού της, μια τοπική

κρίση μπορεί να έχει περισσότερο ή λιγότερο σημαντικές επιπτώσεις, από το θάνατο πολλών ατόμων, ως τον πλήρη αφανισμό του είδους. Όποια και αν είναι η προέλευσή της, η εξαφάνιση ενός ή περισσοτέρων ειδών συχνά προκαλεί ρήγμα στην τροφική αλυσίδα, έχοντας έτσι μεγαλύτερο αντίκτυπο στην επιβίωση των υπόλοιπων ειδών.

Μερικές φορές μια οικολογική κρίση μπορεί να αποτελέσει ένα συγκεκριμένο και αναστρέψιμο φαινόμενο στην κλίμακα του οικοσυστήματος. Αλλά γενικά, ο αντίκτυπος των κρίσεων έχει διάρκεια. Πράγματι, συνήθως είναι μια αλληλουχία γεγονότων, που πραγματοποιείται μέχρι ένα τελικό σημείο. Από αυτό το σημείο, η επιστροφή στην προηγούμενη σταθερή κατάσταση δεν είναι δυνατή, και μια νέα σταθερή κατάσταση θα δημιουργηθεί σταδιακά.

Η δυσκολία κατανόησης της οικολογικής κρίσης

Ο Μπρούνο Λατούρ, Γάλλος φιλόσοφος, ανθρωπολόγος και κοινωνιολόγος της επιστήμης αναφέρει ξεκάθαρα ότι δεν υπάρχει ενιαίος φορέας που να είναι σε θέση να καλύψει, επιβλέψει, κυριαρχήσει, διαχειριστεί, ή απλώς να χειριστεί και να ανιχνεύσει τα οικολογικά ζητήματα των μεγάλης κλίμακας και έκτασης. Ειδικά όταν η κρίση αυτή είναι τέτοιου μεγέθους και προέρχεται από εμάς τους ίδιους. Πόσο μάλλον για το άτομο όπου έχει πλήρως αποσυνδέσει τη δραστηριότητα του από τις κλιματικές αλλαγές μεγάλης κλίμακας. Δυστυχώς τις περισσότερες φορές περιορίζεται το ενδιαφέρον μας στο επίπεδο της ενημέρωσης χωρίς να ευαισθητοποιούμαστε για το κατά πόσο συμβάλλουμε στις αλλαγές αυτές.

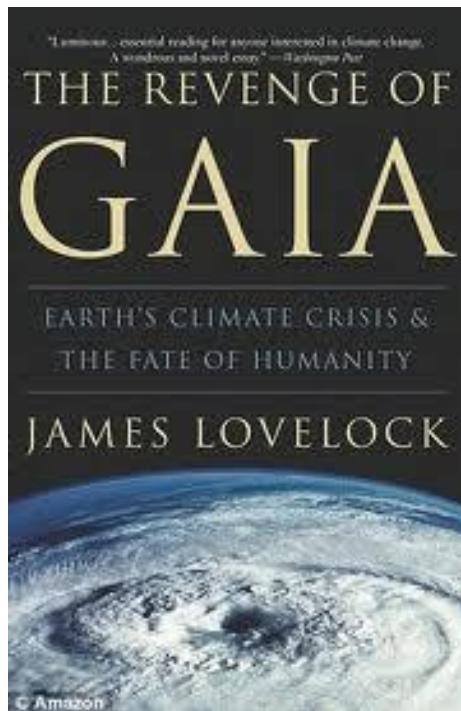
Κατά τον συγγραφέα η σχέση αυτή της αποσύνδεσης από το περιβάλλον πιθανώς να έχει βαθιές ιστορικές ρίζες που μπορεί να ανακαλύψουμε από την **εξιδανίκευση** της φύσης και την ρομαντική της προσέγγιση της στην καλύτερη των περιπτώσεων. Όμως η μεγάλη διαφορά πλαισίωσης αυτής της αντίληψης από της προβιομηχανικές κοινωνίες είναι ότι με βάση τη δυναμικότητα της ανθρώπινης παρουσίας η φύση όντως φάνταζε άτρωτη ενώ σήμερα όπως προαναφέρθηκε έχουμε περάσει στη γεωλογική εποχή της ανθρώπινης παρέμβασης σε πλανητικό επίπεδο. Η **Ανθρωπόκαινος** ορίζεται ως η εποχή όπου σταδιακά η κλιματική αλλαγή που προκαλείται από την ανθρώπινη παρουσία δεν μπορεί να διατηρήσει πλέον την εικόνα του μεγαλείου της φύσης και καλούμαστε τώρα να αισθανθούμε υπεύθυνοι

για τις γρήγορες και μη αναστρέψιμες αλλαγές στην επιφάνεια της Γης. Συνοψίζοντας, ενώ ακόμα αναζητούμε το μεγαλείο της φύσης, αισθανόμαστε ότι μπορεί να εξαφανιστεί και καταλήγουμε να νιώθουμε **ενοχή** που δεν νιώθουμε υπεύθυνοι για τα κλιματικά γεγονότα και που δεν είμαστε ουσιαστικά ενημερωμένοι και δεν «ασχολούμαστε» (Latour 2012).

Η υπόθεση της Γαίας

Η θεωρία της Γαίας είναι μια κατηγορία επιστημονικών μοντέλων θεώρησης της γεωβιόσφαιρας σύμφωνα με την οποία η ζωή υποθάλπει και διατηρεί τις κατάλληλες συνθήκες για τον εαυτό της βοηθώντας στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος κατάλληλου στην Γη για την διατήρηση και τη συνέχεια της. Η πρώτη παρόμοια θεωρία δημιουργήθηκε από τον Άγγλο ανεξάρτητο επιστήμονα της ατμόσφαιρας και χημικό, Σερ Τζέιμς Λάβλοκ (Sir James Lovelock), ο οποίος ανέπτυξε τις θεωρίες του τη δεκαετία του 1960 πριν τις εκδώσει επισήμως, αρχικά στο περιοδικό *New Scientist* της 13ης Φεβρουαρίου 1975 και αργότερα το 1979 στο βιβλίο "Quest for Gaia" (Η αναζήτηση της Γαίας). Υπέθεσε ότι η ζωντανή ουσία του πλανήτη λειτουργεί ως ένας μοναδικός οργανισμός και έδωσε στο αυτο-διαχειριζόμενο αυτό ζωντανό σύστημα το όνομα της Ελληνίδας θεάς Γαίας. Μια περισσότερο ισχυρή υπόθεση είναι ότι η βιόσφαιρα της Γης δρα ουσιαστικά σαν να είναι ένα σύστημα αυτο-οργάνωσης, που λειτουργεί κατά τρόπο ώστε να διατηρεί τα υποσυστήματά του σε κάποιο είδος (δυναμικής) μετα-ισορροπίας που είναι ευρέως δεκτική για τη ζωή. Ο Λάβλοκ καθόρισε τη Γαία ως:

"Μια πολύπλοκη οντότητα η οποία περιλαμβάνει την βιόσφαιρα της Γης, την ατμόσφαιρα, τους ωκεανούς και το έδαφος. Η συνολική δομή συνιστά ένα σύστημα ανάδρασης ή ένα κυβερνητικό σύστημα το οποίο αναζητά το βέλτιστο δυνατό φυσικό και χημικό περιβάλλον για τη ζωή σε αυτόν τον πλανήτη."



Ο Λάβλοκ πρότεινε την ιδέα πως η ζωή στη Γη παρέχει ένα **κυβερνητικό**, ομοιοστατικό ανατροφοδοτούμενο σύστημα το οποίο διευθύνεται αυτόματα και ασυναίσθητα από τα βιωτά, οδηγώντας σε μια ευρύτερη σταθεροποίηση της παγκόσμιας θερμοκρασίας και της χημικής σύνθεσης της Γης. Με αυτή την αρχική υπόθεση, ο Λάβλοκ αξίωσε την ύπαρξη ενός παγκόσμιου συστήματος ελέγχου της επιφανειακής θερμοκρασίας, της ατμοσφαιρικής σύνθεσης και των επιπέδων αλμυρότητας των ωκεανών. Τα επιχειρήματά του βασίζονταν στο ότι η παγκόσμια επιφανειακή θερμοκρασία της Γης έχει παραμείνει σταθερή, παρά την αύξηση της ενέργειας που παρέχεται από τον Ήλιο. Η Ατμοσφαιρική σύνθεση παραμένει σταθερή, μολονότι θα έπρεπε να είναι ασταθής. Η αλμυρότητα των ωκεανών είναι επίσης σταθερή. Μετά τις αρχικές κριτικές, η υπόθεση της Γαίας είναι πλέον σεβαστή ως ένα βασικό κομμάτι της οικολογικής επιστήμης, προτείνοντας ουσιαστικά να θεωρούμε τον πλανήτη ως το πεπερασμένο αντικείμενο όλης της οικολογικής μελέτης. Οι περισσότεροι οικολόγοι συμφωνούν να αφομοιώσουν τη βίωση σε ένα υπερ-οικοσύστημα και θεωρούν αυτή την υπόθεση, μολονότι απλουστευτική, συνεπή με την σύγχρονη οπτική της παγκόσμιας οικολογίας, καθώς επανεισάγει την έννοια της βίωσης και της βιοποικιλότητας. Η υπόθεση της Γαίας έχει ονομαστεί και γεωφυσιολογία ή Επιστήμη του συστήματος της Γης, που λαμβάνει υπόψη τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των βιωτών, των ωκεανών και της ατμόσφαιρας.

Το Ανθρωπόκαινο, μια νέα γεωλογική εποχή

Οι ανησυχητικές παρεμβάσεις από τον άνθρωπο στο γήινο σύστημα δείχνουν τη σοβαρή διατάραξη της σχέσης του με το φυσικό κόσμο και την ώθηση της γης προς άγνωστα και ανεξερεύνητα εδάφη. Η κατάσταση αυτή οδήγησε το Νομπελίστα Ολλανδό χημικό Paul Crutzen και τον συνεργάτη του Eugene Stoermer να υποστηρίξουν το 2000 πως οι παραπάνω ανθρώπινες ενέργειες έχουν οδηγήσει τον πλανήτη σε μια νέα γεωλογική εποχή, δηλαδή σε μια νέα χρονική περίοδο κατά την οποία όλα τα υπολείμματα από τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις των ενεργειών του ανθρώπου στο γήινο σύστημα, συσσωρεύονται και δημιουργούν ένα νέο γεωλογικό στρώμα στον ανώτερο φλοιό του πυθμένα λιμνών, ρηχών θαλασσών κ.λπ. Οι δυο παραπάνω επιστήμονες έδωσαν στη χρονική αυτή περίοδο, λόγω της προέλευσής της, την ονομασία η Ανθρωπόκαινος εποχή, δηλαδή η εποχή του ανθρώπου, ή το Ανθρωπόκαινο (άνθρωπος + καινός, πρόσφατος, καινούργιος). Η εμπλοκή αυτή του ανθρώπινου είδους στην κλίμακα του γεωλογικού χρόνου και μάλιστα με αρνητικές συνέπειες, είναι η πρώτη φορά που έχει τις δικές του αιτίες και όχι φυσικές. Όλες οι παλαιότερες γεωλογικές περιόδους και εποχές του πλανήτη προσδιορίστηκαν χιλιάδες χρόνια αφότου είχε ήδη κλείσει προ πολλού ο κύκλος εξέλιξης αυτών. Αντίθετα το Ανθρωπόκαινο, όπως αναφέρθηκε, εξελίσσεται μαζί με τις δραστηριότητες του ανθρώπου που αλλάζουν τον πλανήτη και καθιστούν τον ίδιο τον άνθρωπο οδηγό και διαμορφωτή αυτής της νέας γεωλογικής εποχής. Τέτοιες παρεμβάσεις του ανθρώπου στις διεργασίες που καθορίζουν τη γεωλογική εξέλιξη του πλανήτη παρατηρούνται για πρώτη φορά στην ιστορία αυτού και εξηγούν τις πολύ μεγάλες δυσκολίες προσδιορισμού του χρόνου έναρξης του Ανθρωπόκαινου αλλά και της επισημοποίησης αυτού.

Η σοβαρότητα του Ανθρωπόκαινου στις μέρες μας είναι ιδιαίτερα ανησυχητική αφού οι ανθρώπινες δράσεις έχουν γίνει τόσο ισχυρές και διάχυτες, ώστε να ανταγωνίζονται κάποιες από τις μεγάλες δυνάμεις της φύσης. Το γεγονός αυτό φανερώνει πως ο άνθρωπος παρεμβαίνει στις διεργασίες της φυσικής λειτουργίας των επιμέρους συστημάτων του γήινου συστήματος που αναφέρθηκαν προηγούμενα. Η παρέμβαση αυτή διαταράσσει την κανονικότητα και ισορροπία των κύκλων διακίνησης πολλών χημικών στοιχείων αλλά και μιας πληθώρας άλλων λειτουργιών των παραπάνω συστημάτων.



Πληθυσμιακή κρίση

Ο ανθρώπινος υπερπληθυσμός προκύπτει, εάν ο αριθμός των ατόμων μιας ομάδας υπερβαίνει τη φέρουσα ικανότητα της περιοχής που καταλαμβάνεται από αυτή την ομάδα. Υπερπληθυσμός μπορεί περαιτέρω να θεωρηθεί, σε μια μακροπρόθεσμη προοπτική, όταν ένας πληθυσμός δεν μπορεί να διατηρηθεί δεδομένου της ταχείας εξάντλησης των μη ανανεώσιμων ενεργειακών πόρων ή να εξαντληθεί η ικανότητα του περιβάλλοντος για να στηρίξει τον πληθυσμό. Ο όρος ανθρώπινος υπερπληθυσμός αναφέρεται συχνά στη σχέση μεταξύ του συνολικού ανθρώπινου πληθυσμού και του περιβάλλοντος του, τη Γη, ή σε μικρότερες γεωγραφικές περιοχές όπως οι χώρες. Υπερπληθυσμός μπορεί να προκύψει από την αύξηση των γεννήσεων, μείωση των ποσοστών θνησιμότητας, την αύξηση της μετανάστευσης, ή μια μη βιώσιμη συμπεριφορά και την εξάντληση των πόρων.

Τα αστικά εδάφη παρουσιάζουν μια ευρεία ποικιλία μορφών σε όλο τον κόσμο. Ακόμη και εντός των περιοχών που εκτείνονται σε διαφορετικά είδη ιστών, από τα παραδοσιακά βόρεια εύκρατα ψηφιδωτά που περιλαμβάνουν κέντρα των πόλεων με αραιά *exurbs*, ενώ στον παγκόσμιο Νότο, η μορφή της πόλης περιλαμβάνει συχνά άτυπους οικισμούς όπως φαβέλες και παραγκουπόλεις. Αυτό το φάσμα των αστικών περιοχών ήδη φιλοξενεί πάνω από το ήμισυ του παγκόσμιου πληθυσμού, και σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη, θα φιλοξενήσει πάνω από το 80% όλων των ανθρώπων σε λίγες δεκαετίες. Αυτή η αξιοσημείωτη αστική παλίρροια οδηγείται από την **αύξηση του πληθυσμού και τη μετανάστευση**, καθώς και από τις λιγότερο ορατές απαιτήσεις των παγκόσμιων ιδρυμάτων και χρηματοπιστωτικών φορέων (Sassen, 2001). Ο παγκόσμιος πληθυσμός αναμένεται να αυξηθεί κατά τρία δισεκατομμύρια πριν σταθεροποιηθεί γύρω στα 10 δισεκατομμύρια στις επόμενες δεκαετίες. Η αύξηση αυτή είναι ισοδύναμη με τον αριθμός των προβλεπόμενων νέων κατοίκων των πόλεων, κατά την ίδια περίοδο (Ταμείο των Ηνωμένων Εθνών για τον Πληθυσμό, 2007).

Συμπερασματικά όλοι οι νέοι άνθρωποι στον πλανήτη θα είναι κάτοικοι «πόλεων», και οι περισσότεροι θα ζουν σε **αναπτυσσόμενες χώρες**. Οι πόλεις αυτές βέβαια κάθε άλλο παρά πολεοδομική ή ανθρώπινη συγκρότηση έχουν, από της παραγκουπόλεις της Αφρικής με το Λάγκος και την Βομβάη, μέχρι την απάνθρωπες πόλεις των ουρανοξυστών και την μεγάλων συγκροτημάτων της μέσης Ανατολής και της Κίνας. Οι άνθρωποι έλκονται από τις πόλεις λόγω των ευκολιών που θεωρούν ότι παρέχουν, όπως η υπόσχεση των θέσεων εργασίας, η πρόσβαση στην εκπαίδευση ή την επιθυμία για ένα πιο υγιεινό και πιο εύκολο τρόπο ζωής (Glaeser, 2011). Για πολλούς, οι πόλεις είναι η μόνη επιλογή, λόγω των περιβαλλοντικών κινδύνων, τις συγκρούσεις, και μειωμένη πρόσβαση στις παραδοσιακούς τρόπους ζωής κάνει την αγροτική ζωή δύσκολη. Πολλές κυβερνήσεις έχουν προσπαθήσει να σταματήσουν την αστική παλίρροια, συχνά με απαγόρευση της αστικής μετανάστευσης κατ' αποκοπή ή με μείωση της παροχής υπηρεσιών για τους κατοίκους μη εξουσιοδοτημένους (Ταμείο Πληθυσμού των Ηνωμένων Εθνών, 2007).

Η αύξηση του απόλυτου αριθμού των πόλεων αυτή περιλαμβάνει πόλεις που ιδρύονται εκ νέου. Δεύτερον, το μέγιστο μέγεθος των πόλεων θα συνεχίσει να αυξάνεται. Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (2007) καλεί τις πόλεις με περισσότερους από 20 εκατομμύρια κατοίκους «metacities» ή «hypercities». Αυτές οι ονοματοθεσίες αντανακλούν «τον Πληθωρισμό της πόλης» δεδομένου ότι κατά το παρελθόν η μεγαλύτερη κατηγορία των πόλεων ήταν οι «megacities» οι οποία υπερέβαιναν τα 10 εκατομμύρια ανθρώπους. Παρά

την ανάπτυξη των μεγαλύτερων πόλεις, η πλειοψηφία της αστικής ανάπτυξης θα λάβει μέρος σε μεσαίου μεγέθους πόλεις που έχουν από 500.000 έως 1 εκατομμύριο πληθυσμό (Ταμείο Πληθυσμού των Ηνωμένων Εθνών, 2007). Αυτό δεν είναι απαραίτητα ένα καλό πράγμα, όπως μικρότερες πόλεις του Νότου μπορεί να μην έχουν τους πόρους για να παρέχουν υγιή, λειτουργικά αστικά συστήματα. Στις ενδιάμεσου μεγέθους πόλεις μπορεί οι πιο βιώσιμες ιδέες να εξισορροπήσουν καλύτερα την αλλαγή να αφομοιώσουν το νέο (Childers et al., 2013). Με άλλα λόγια, οι μικρές και μεσαίου μεγέθους πόλεις μπορούν να υπερπηδήσουν τις παραδοσιακές τους αστικές δομές και λειτουργίες για να προωθήσουν πιο αποτελεσματική και βιώσιμη τροχιά.

Κλείνοντας το υποκεφάλαιο αυτό, παρατηρούμε την έκτασή των φαινομένων κρίσης και την διασύνδεση μεταξύ τους σε ένα πλανητικό επίπεδο. Οι πόλεις ως γνωστόν αποτελούν τα πιο δυναμικά και ρυπογόνα συστήματα της ανθρωπότητας και μέσα από διάφορες προβολές βλέπουμε την ενίσχυση τους στο βάθος του χρόνου.

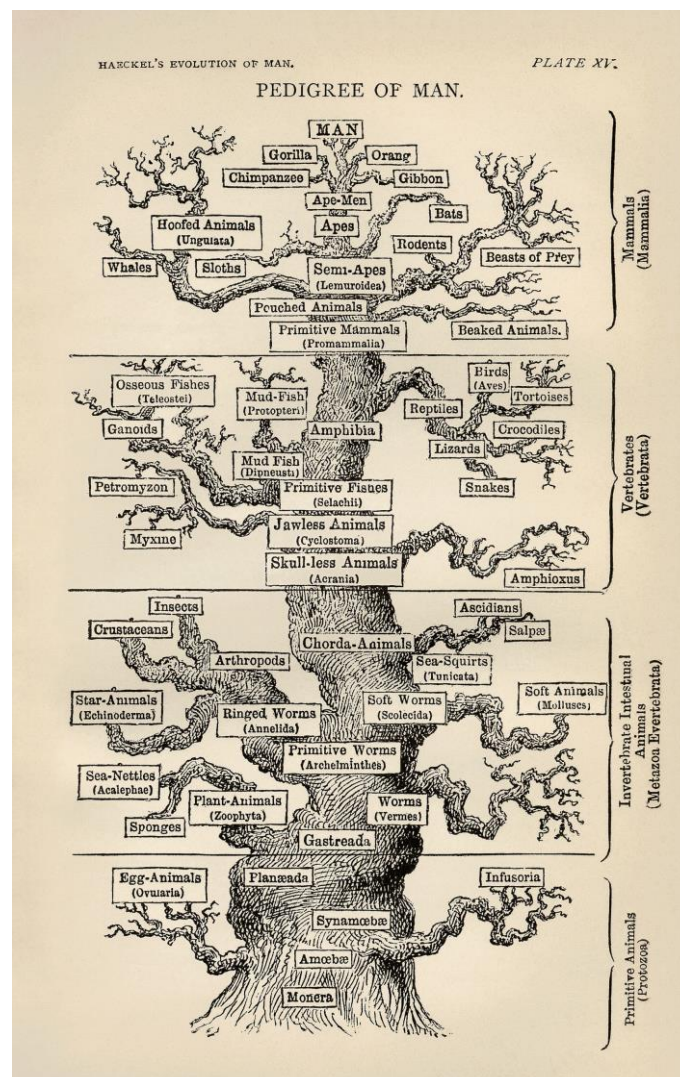
1.3. Το οικολογικό παράδειγμα

Η **επιστήμη** έχει ως στόχο να εμβαθύνει την κατανόησή μας για το φυσικό κόσμο. Η πρόοδος στην επιστήμη ανακύπτει μέσα από την ένταση μεταξύ επαγωγής και αφάιρεσης, εμπειρισμό και θεωρίας. Τα δεδομένα που συγκεντρώνονται μέσω της παρατήρησης και του πειραματισμού παρέχουν ενδείξεις σχετικά με τη δομή και τη λειτουργία του φυσικού κόσμου, και η θεωρία οργανώνει τα υπάρχοντα δεδομένα και τις νέες ιδέες σε ένα συνεκτικό εννοιολογικό πλαίσιο τόσο για να εξηγήσει τις υφιστάμενες παρατηρήσεις όσο και στο να κάνει νέες προβλέψεις. Η θεωρία μειώνει την φαινομενική πολυπλοκότητα του φυσικού κόσμου, γιατί αποτυπώνει τα βασικά χαρακτηριστικά ενός συστήματος, παρέχει αφηρημένες απεικονίσεις, και κάνει προβλέψεις για φαινόμενα που δεν έχουν ακόμα παρατηρηθεί.

Γενικά, ορίζουμε μια θεωρία ως ένα ιεραρχικό πλαίσιο που περιέχει σαφώς διατυπωμένα αξιώματα, με βάση ένα ελάχιστο σύνολο υποθέσεων, από τα οποία ακολουθούν μια σειρά από λογικές προβλέψεις. Η θεωρία είναι εγγενώς επαγωγική. Οι πρόοδοι στη συλλογή δεδομένων τονώνουν τη θεωρία, και η νέα θεωρία εκλεπτύνεται, επεκτείνεται και αντικαθιστά την παλιά θεωρία και διορθώνονται έτσι ατέλειες, εξηγώντας και προβλέποντας φαινόμενα στον τομέα στον οποίο εφαρμόζονται. Ως εκ τούτου, η εξέλιξη μιας επιτυχούς θεωρίας είναι για να γίνει πιο γενική, και να οδηγεί σε λεπτομερή μοντέλα που εφαρμόζουν την θεωρία σε μια πιο εστιασμένες κατηγορίες φαινομένων σε ένα πιο περιορισμένα πεδία.

Η **οικολογία** αποτελεί μια διακλαδική επιστήμη. Επειδή επικεντρώνεται στα υψηλότερα επίπεδα οργάνωσης της ζωής και στις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των οργανισμών και του περιβάλλοντός τους, βασίζεται έντονα σε πολλούς άλλους επιστημονικούς κλάδους, ιδιαίτερα στη γεωλογία, τη γεωγραφία, τη μετεωρολογία, την εδαφολογία, τη χημεία και τη φυσική. Επομένως, η οικολογία θεωρείται ολιστική επιστήμη, καθώς υπερκαλύπτει παλαιότερους κλάδους, όπως η βιολογία, οι οποίοι κατ' αυτήν την έννοια γίνονται βοηθητικοί κλάδοι και συμβάλλουν στην οικολογική γνώση. Ως επιστήμη, η οικολογία δεν υπαγορεύει ποιες πρακτικές είναι «σωστές» ή «λανθασμένες». Εντούτοις, η διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλοι ανάλογοι οικολογικοί στόχοι αποτελούν την επιστημονική βάση για την έκφραση των στόχων του οικολογικού κινήματος, ενώ η οικολογική επιστήμη βοηθά στην αντιμετώπιση των οικολογικών προβλημάτων παρέχοντας επιστημονικές μεθοδολογίες, μετρήσεις και ορολογία.

Η οικολογία αποτελεί κλάδο των φυσικών επιστημών. Θεωρείται κλάδος της Βιολογίας, της γενικής επιστήμης που μελετά τους ζωντανούς οργανισμούς. Είναι η μελέτη του μεγέθους και της διάδοσης των πληθυσμών των ζώντων οργανισμών, καθώς και του τρόπου με τον οποίο οι ιδιότητες αυτές επηρεάζονται από την αλληλεπίδραση μεταξύ των οργανισμών και του περιβάλλοντός τους. Η οικολογία είναι ένα διεπιστημονικό πεδίο που περιλαμβάνει την επιστήμη της βιολογίας και την επιστήμη της Γης. Ο όρος *oekologie* δημιουργήθηκε στα 1866 από το Γερμανό βιολόγο Ερνστ Χαίκελ, από τις ελληνικές λέξεις οίκος και λόγος που σημαίνει κυριολεκτικά «μελέτη του φυσικού οίκου». Οι αρχαίοι Έλληνες φιλόσοφοι, όπως ο Ιπποκράτης και ο Αριστοτέλης, έθεσαν τα θεμέλια της επιστήμης της οικολογίας στις μελέτες τους με θέμα τη φυσική ιστορία. Η σύγχρονη οικολογία μετατράπηκε σε μία πιο τυπική επιστήμη στα τέλη του 19ου αιώνα.



Η εξέλιξη του ανθρώπου, Χαίκελ

Οι εξελικτικές έννοιες της προσαρμογής και της φυσικής επιλογής έγιναν ακρογωνιαίοι λίθοι για τη σύγχρονη οικολογική θεωρία. Οι οικολόγοι επιζητούν να εξηγήσουν:

- βιολογικές διαδικασίες, αλληλεπιδράσεις και προσαρμογές
- τη διακίνηση των στοιχείων και της ενέργειας διαμέσου των κοινοτήτων των ζωντανών οργανισμών
- την επιτυχημένη εξέλιξη των οικοσυστημάτων, και
- την αφθονία και την κατανομή των οργανισμών και της βιοποικιλότητας στο πλαίσιο του περιβάλλοντος.

Η οικολογία είναι, επίσης, μία ανθρωπιστική επιστήμη. Υπάρχουν πολλές πρακτικές εφαρμογές της οικολογίας στην βιολογία διατήρησης, τη διαχείριση των υγροτόπων, τη διαχείριση των φυσικών πόρων (αγροοικολογία, γεωργία, δασοκομία, γεωργοδασοκομία, αλιεία), το σχεδιασμό πόλεων (αστική οικολογία), την υγεία της κοινότητας, την οικονομία, τη βασική και εφαρμοσμένη επιστήμη, και την ανθρώπινη κοινωνική αλληλεπίδραση (ανθρώπινη οικολογία).

Αστική οικολογία

Σύμφωνα με τους Sukopp & Wittig (1998), ο όρος «αστικής οικολογίας» μπορεί να οριστεί με δύο τρόπους. Εντός των **φυσικών επιστημών**, η αστική οικολογία αντιμετωπίζει βιολογικά πρότυπα και συναφείς περιβαλλοντικές διεργασίες στις αστικές περιοχές, ως κλάδος της βιολογίας και της οικολογίας. Με αυτή την έννοια, η αστική οικολογία επιδιώκει να αναλύσει τις σχέσεις μεταξύ φυτικών και ζωικών πληθυσμών και των κοινοτήτων τους, καθώς και τις σχέσεις τους με περιβαλλοντικούς παράγοντες συμπεριλαμβανομένου της ανθρώπινης επιρροής. Από αυτή την άποψη, η έρευνα δεν περιορίζονται σε ανθρωποκεντρικές αξιολογήσεις. Ωστόσο, ο δεύτερος, συμπληρωματικός, ορισμός συνεπάγεται την **ανθρωποκεντρική προσέγγιση**.

Εδώ, η αστική οικολογία είναι κατανοητή ως μια διεπιστημονική προσέγγιση για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης για τον ανθρώπινο πληθυσμό στις πόλεις, αναφερόμενος στις οικολογικές λειτουργίες των αστικών οικοτόπων ή οικοσυστημάτων για τους ανθρώπους και, συνεπώς, συμπεριλαμβάνει τις κοινωνικές και κυρίως τις επιστήμες του σχεδιασμού. Από μια ακόμα ευρύτερη άποψη, οι πόλεις μπορούν να θεωρηθούν ως αναδυόμενα φαινόμενα τοπικής κλίμακας, δυναμικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των κοινωνικό-οικονομικών και βιοφυσικών δυνάμεων.

Αυτές είναι οι δύο πολύπλοκες οικολογικές οντότητες που έχουν τους δικούς τους μοναδικούς και εσωτερικούς κανόνες συμπεριφοράς, την **ανάπτυξη** και την **εξέλιξη**, και σημαντική παγκόσμια οικολογική επιρροή (Alberti et al. 2003). Η αστική οικολογία είναι η μελέτη των οικοσυστημάτων που περιλαμβάνει ανθρώπους που ζουν σε πόλεις και αστικά τοπία. Διερευνά οικοσυστηματικές λειτουργίες που συνδέονται στενά με τα **πρότυπα της αστικής ανάπτυξης** (Alberti 2005). Η αστική οικολογία είναι ένα διεπιστημονικό πεδίο που υποστηρίζει τις προσπάθειες των κοινωνιών για να γίνουν πιο **βιώσιμες**. Έχει βαθιές ρίζες σε πολλούς επιστημονικούς κλάδους συμπεριλαμβανομένης τη γεωγραφία, κοινωνιολογία, την πολεοδομία, την αρχιτεκτονική τοπίου, τη μηχανική, την οικονομία, ανθρωπολογία, κλιματολογία, τη δημόσια υγεία και την οικολογία. Λόγω του διεπιστημονικής της φύσης και τη ιδιαίτερη εστίαση στον άνθρωπο και τα φυσικά συστήματα μέσα σε αστικοποιημένες περιοχές, η αστική οικολογία έχει χρησιμοποιηθεί ποικιλοτρόπως για να περιγράψει τη μελέτη των ανθρώπου στη πόλη, τη φύση στις πόλεις, και τις σχέσεις ανθρώπων και φύσης (Marzluff et al.). Στη βιβλιογραφία η αστική οικολογία έχει περάσει από δυο στάδια εξέλιξης και πλέον προτείνεται και ένα τρίτο, με κάθε μετάβαση να αποτελεί μεταβολή παραδείγματος της πειθαρχίας (disciplinary paradigm shift).

Οικολογία μέσα στην πόλη

Αρχική φάση είναι αυτή της αστικής οικολογίας *μέσα* στην πόλη. Η οικολογία *μέσα* στην πόλη στοχεύει σε χερσαία και υδάτινα κομμάτια μέσα σε πόλεις, προάστια και μη αστικά περιβάλλοντα. Στο παράδειγμα αυτό, οικολόγοι με ειδίκευση στην βιολογία μελετούν τους γνωστούς σε αυτούς οικοτόπους και οικοσυστήματα που βρίσκονται σε αστικό ή υπό αστικοποίηση περιβάλλον. Η αστική οικολογία άγριας ζωής ήταν μια βασική συνεισφορά

στην ανάπτυξη της οικολογίας *μέσα* στην πόλη. Το παράδειγμα αυτό ενίσχυσε την επιθυμία για ανάπτυξη οικότοπων και υδροβιότοπων ή προστασία αυτών μέσα στο αστικό περιβάλλον και σε ένα μεγάλο βαθμό όρισε πολεοδομικές κατευθύνσεις (Nilon 2011, Goode 2014) του σχεδιασμού με την εισαγωγή πράσινων και υδάτινων χωρών για τους πολίτες και σε μικρότερη κλίμακα την προτροπή για πράσινες όψεις και οροφές (Birch and Wachter 2008).

Οικολογία της πόλης

Το δεύτερο παράδειγμα, αυτό της οικολογίας *της* πόλης αναγνωρίστηκε στα τέλη του '90 (Pickett et al. 1997a, Grimm et al. 2000) και κινείται πέραν της αναλογικής προσέγγισης των τμημάτων μέσα στην πόλη. Το παράδειγμα αυτό απαιτεί δυο προσεγγίσεις, πρώτον την εξονυχιστική αναζήτηση τμημάτων και οικότοπων που δεν κυριαρχούνται από μη ανθρώπινους οργανισμούς, και δεύτερον θέλει μια εμπειρισταωμένη κατανόηση για το πώς κοινωνικές και κοινωνικά προσδιορισμένες ανθρώπινες δραστηριότητες επηρεάζουν ακόμα και τα αναλογικά περιβάλλοντα που μελετούν οι οικολόγοι του πρώτου παραδείγματος. Αυτή η προσέγγιση έρχεται σε συνδιαλλαγή με μια ποικιλία κοινωνικών επιστημών, όπως η γεωγραφία, τα οικονομικά και ο αστικός σχεδιασμός για παράδειγμα. Το πεδίο διεπιστημονικών συνεργασιών εκτείνεται και άλλο μέχρι και σε μηχανικούς, επιστήμονες με ειδίκευση σε πολύπλοκα συστήματα, και άλλες επιστήμες και τεχνολογικούς κλάδους (McPhearson et al. 2016). Η διάκριση των σχέσεων των δυο παραδειγμάτων μέσα στα αστικά συστήματα προωθήθηκε ώστε να ξεκαθαριστεί η ύπαρξη και παρουσία βιο-οικολογικών διαδικασιών και δομών, εμφανών και αφανών. Πιο αναλυτικά, η σύγχρονη προσέγγιση της οικολογίας *της* πόλης διατηρεί μια οπτική βασισμένη στην διαδικασία και στην οικο-συστηματική οικολογία (Grimm et al. 2000). Αν και τα δυο παραδείγματα φαντάζουν αντίθετα, η αλήθεια είναι ότι λειτουργεί το ένα (*μέσα*) περιλαμβάνεται στο δεύτερο (*της*).

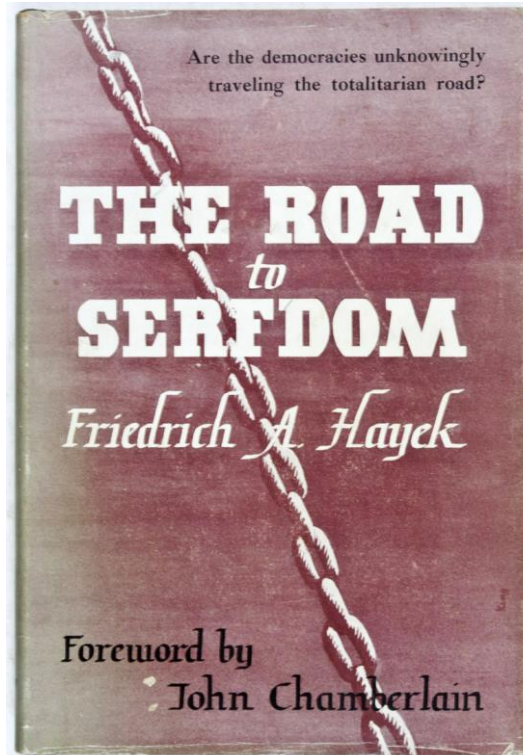
Οικολογία για την πόλη

Το παράδειγμα εξελίχθηκε από τα πρώτα δυο, στο πλαίσιο σύνδεσης της οικολογικής επιστήμης με τις πολιτικές διαδικασίες (civic processes) (Krasny and Tidball 2012, Cadenasso and Pickett 2013). Η οικολογία για την πόλη ασχολείται με την ανθρώπινη ποιότητα ζωής, την βιωσιμότητα του αστικού περιβάλλοντος, την βιολογική ποικιλότητα των πόλεων αλλά κυρίως, αναγνωρίζει την νομιμότητα και της καθαρής αλλά και της έρευνας που παρακινείται πάνω στην χρήση. Ο πυρήνας του παραδείγματος της οικολογίας για την πόλη είναι ότι αναλαμβάνει ενεργό ρόλο στην διαμόρφωση της πόλης «από την γνώση στη δράση» (Childers et al. 2014). Αντιλαμβάνεται το αστικό οικοσύστημα ως κοινωνικό-οικολογικό σύστημα μέσα στο οποίο η επιστημονική γνώση ενσωματώνεται στη λήψη αποφάσεων και εν γένει σε όλες τις διαδικασίες (Chapin et al. 2011). Τέλος, και η οικολογία για την πόλη περιλαμβάνει και έχει ανάγκη από την υποστήριξη των δυο προηγούμενων παραδειγμάτων, αλλά σε αντιδιαστολή με αυτές μπορεί να συνδέσει τα συμπεράσματα περί αστικής οικολογίας με τους κανονιστικούς στόχους της περιβαλλοντικής ακεραιότητας, της κοινωνικής δικαιοσύνης και της οικονομικής βιωσιμότητας μέσα από την πλαισίωση που παρέχει.

1.4. Οικοσυστημικές θεωρήσεις της πολεοδομίας

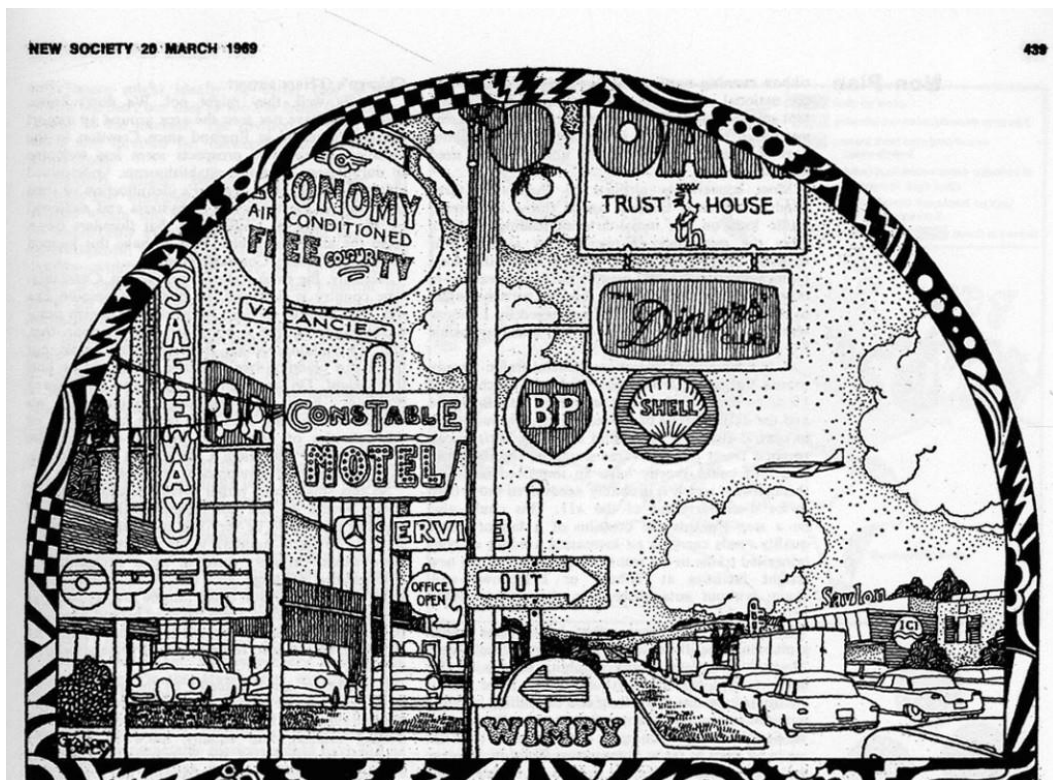
Σχεδιασμός και Μη-σχεδιασμός. Μετά τι;

Μια από τις πολλές αλλαγές που βιώσαμε μέσα στον 20^ο αιώνα στην επιστήμη της πολεοδομίας είχε ως βασικό της υποκινητή όχι έναν πολεοδόμο αλλά τον οικονομολόγο Φρίντριχ Χάγιεκ. Στο βιβλίο του *Ο Δρόμος προς τη Δουλεία*, ο Χάγιεκ αναπτύσσει τις φιλελεύθερες θέσεις του βασισμένες πάνω στην βασική διαπίστωση ότι ο φασισμός ήταν μια καπιταλιστική αντίδραση στον σοσιαλισμό. Στο βιβλίο αυτό αναφέρει συγκεκριμένα ότι ο σοσιαλιστικός ή κρατικός πολεοδομικός σχεδιασμός ανήκει σε μια εποχή «πάθους για συνειδητό έλεγχο των πάντων». Ο συγγραφέας θέτει σε κρίση στο βιβλίο του την υπόθεση ότι μια δημοκρατική κοινωνία πρέπει απαραίτητως να εδράζεται πάνω σε προαποφασισμένες - σχεδιασμένες αρχές. Ο Χάγιεκ έφερε σε αντιδιαστολή τον σχεδιασμένο κανόνα των σοσιαλιστικών κρατών με τον αυθόρμητο κανόνα των ελεύθερων οικονομιών, που τις χαρακτήριζε ως ένα μη σχεδιασμένο συντονισμό που προκύπτει όταν επιτρέπεται σε ιδιώτες να επιδιώκουν το ατομικό τους συμφέρον και να εμπορεύονται με μεγαλύτερη άνεση. Η πολεμική αυτή στόχευε στο να τονίσει μια ριζική σχέση όπου μόνο η φιλελεύθερη κοινωνία μπορεί να είναι δημοκρατική γιατί δεν περιορίζει τις ατομικές ελευθερίες και από την άλλη πλευρά οποιαδήποτε άλλη μορφή κεντρικού κράτους είτε δεξιάς, είτε αριστεράς οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια στον ολοκληρωτισμό. Σε αντιδιαστολή με τον Χάγιεκ, ο Τζων Μέυναρντ Κέυνς θεωρούσε ότι η κρατική παρέμβαση μπορεί να εξισορροπεί της υπερβολές, τους κύκλους ανόδου και καθόδου και να την καπιταλιστική αγορά. Οι δυο αυτές προσεγγίσεις μέχρι σήμερα παραμένουν επίκαιρες και δυστυχώς με την πορεία της απορρύθμισης της αγοράς παρατηρούμε την «επιστημονική» τεκμηρίωση του νεοφιλελευθερισμού με την επαναφορά του έργου του Χάγιεκ (Fontenot, 2015).



Αντίστοιχα, στον χώρο της τέχνης και της αρχιτεκτονικής εμφανίστηκε το ρεύμα του Νέου Μπρουταλισμού (New Brutalists) και η Ανεξάρτητη ομάδα (Independent Group) που αποτελούνταν μαζί με άλλους από τους Smithsons, Paolozzi, Hamilton, McHale και τον Reyner Banham. Η γενιά αυτή αποστράφηκε το όραμα του Bauhaus για το συνολικό έργο τέχνης (Gesamtkunstwerk) και στράφηκαν στο μη σχεδιασμένο καθημερινό και κατακερματισμένο περιβάλλον, κυρίως το αστικό περιβάλλον που φέρνει κοντά και σε μη σχεδιασμένες σχέσεις ετερογενή στοιχεία. Το 1969 η ομάδα των Banham, Barker, Hall και Price (Fun palace), δημοσιοποιούν το μανιφέστο με τίτλο «Μη-σχεδιασμός: Ένα πείραμα στην Ελευθερία» (*Non-Plan: An Experiment in Freedom*) όπου ορίζουν το Non-plan ως την απεμπόληση των κανονισμών για την προώθηση της αυθόρμητης αστικής ανάπτυξης. Πιο συγκεκριμένα, υποστηρίζουν ότι η αντίληψη ότι ο πολεοδόμος έχει το δικαίωμα να ορίζει ποιο είναι το σωστό είναι μια απαρχαιωμένη ιδέα από την εποχή των συλλογικοτήτων της αριστερής σκέψης και όπου έχει εγκαταλειφθεί.

Στα όρια της μη-σχεδιασμένης και ελεύθερης πρωτοβουλίας της ανάπτυξης της πόλης κινήθηκαν και άλλοι αναγνωρισμένοι συγγραφείς με διαφορετικό τρόπο. Η Jacobs με το βιβλίο της *The Death and Life of Great American Cities* στρέφει την πολεμική της απέναντι στην κεντρικά ελεγχόμενη πολεοδομία και τα μεγάλα έργα στην πόλη μέσα από το δίπολο ιεραρχικού και αναδυόμενου σχεδιασμού (top-down, bottom-up). Αντίστοιχα ο Venturi με το βιβλίο του *Learning from Las Vegas* που κατεξοχήν αποτελεί το μανιφέστο του μεταμοντερνισμού δίνει την συμβουλή στους νέους αρχιτέκτονες να ξεφύγουν από την ορθοδοξία και την καθαρότητα του μοντερνισμού και να αρχίσουν να παρατηρούν το υπάρχον ετερογενές και πλούσιο περιβάλλον της πόλης ώστε να μπορέσουν να το εμπλουτίσουν και όχι να το αποστειρώσουν (Fontenot, 2015). Δυστυχώς οι παραπάνω θέσεις μαζί και με πολλές άλλες μέσα στις δεκαετίες του '70 και του '80 άσκησαν τρομερή επίθεση στις σχολές πολεοδομίας και τις ανάγκασαν σε πολλές περιπτώσεις είτε να κλείσουν είτε να μεταφερθούν από τις Αρχιτεκτονικές σχολές σε αυτές της οργάνωσης και διοίκησης. Στο τέλος του αιώνα, έγιναν αρκετές προσπάθειες για την αντιμετώπιση της νεοφιλελεύθερης κυριαρχίας του Μη-σχεδιασμού με στόχο την επανάκτηση της εμπιστοσύνης στις μεγάλες πολεοδομικές παρεμβάσεις. Σε αυτό το νέο εγχείρημα καταλυτικό ρόλο διαδραματίζει το αναδυόμενο περιβαλλοντικό κίνημα και η επίγνωση για τις πλανητικές συνέπειες της κλιματικής αλλαγής.



Τοπιακή, Οικολογική και πολεοδομία ως υποδομή (Landscape, Ecological and infrastructural urbanism)

Από τα μέσα του 1990 η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση πολλών αρχιτεκτόνων και επιστημόνων του χώρου που μέχρι πρότινος μπορεί να ασχολούνταν και με την αρχιτεκτονική τοπίου, και βέβαια περιορίζονταν σε μικρο-κλίμακες σε μεθόδους και πρακτικές γεωπονικής με αισθητική προσέγγιση, μαζί με τον αναδυόμενο κλάδο της αστικής οικολογίας σχημάτισαν τον όρο την Τοπιακής πολεοδομίας. Η Τοπιακή πολεοδομία αποτελεί μια θεωρία σχεδιασμού και οι εφαρμογές της στον χώρο είναι ελάχιστες. Σαν εξέλιξη του όρου προωθήθηκε μεταγενέστερα η Οικολογική πολεοδομία ως μια πιο διεπιστημονική προσέγγιση του σχεδιασμού πέραν από της γεωγραφικές και αρχιτεκτονικές. Η πορεία αυτή καταλήγει στην πολεοδομία ως υποδομή, όπου παραμένει η οικοσυστηματική προσέγγιση της προηγούμενης πλέων χωρίς το «πράσινο» περίβλημα της οικολογίας άλλα ως μία μεθοδολογία απο-αισθητικοποιημένης άσκησης επί της ύλης μέσα από την αντιμετώπιση των πάντων ως υποδομές ή ως συντελεστές που κινούνται σε αυτές.

Τοπιακή πολεοδομία

Η Τοπιακή πολεοδομία είναι ο όρος που αποδίδεται κυρίως στον Charles Waldheim, που ως φοιτητής μαθήτευε και παρακολουθούσε την εξέλιξη της αρχιτεκτονικής τοπίου. Ένας από τους βασικούς του δασκάλους ο James Corner (Field operations) αναφέρει χαρακτηριστικά ότι το ζήτημα του τοπίου δεν μας ενδιαφέρει σήμερα για την βλάστηση, το ανάγλυφο και τις χωματουργικές εργασίες μέσα στις αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές σχολές αλλά γιατί επίσης ο όρος παρέχει έναν βαθύ προβληματισμό για την εννοιολογική διάσταση του τοπίου, για την ικανότητα του να προσεγγίζει τους διάφορους τόπους, εδάφη, οικοσυστήματα, δίκτυα και υποδομές και να οργανώνει μεγάλες αστικές εκτάσεις. Συνεχίζει στην περιγραφή του τονίζοντας ότι σε οργανωτικό επίπεδο πρέπει αν συμπεριλαμβάνει της δυναμικές εναλλαγές των οικοσυστημάτων και να τείνει σε έναν πιο «χαλαρό» πολεοδομικό σχεδιασμό που να μπορεί να αντέξει στις δομές του την πραγματική πολυπλοκότητα των πόλεων.

Επίσης έχει σημασία να αναφερθεί ότι η Τοπιακή πολεοδομία δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις διαδικασίες και αυτό δεν λειτουργεί ανταγωνιστικά σε σχέση με την σύνθεση αλλά συμπληρωματικά σε μια πρόταση που λαμβάνει υπόψην της, τις έντονες δυναμικές αλλά παράλληλα και τους αόρατους παράγοντες του περιβάλλοντος παρέμβασης (Corner, 2006).

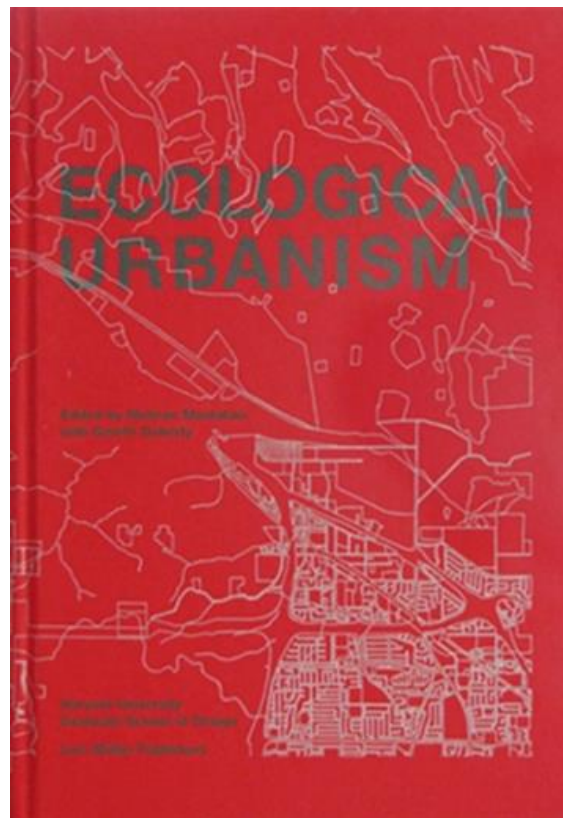
«Η δέσμευση της Τοπιακής πολεοδομίας είναι η ανάπτυξη μιας οικολογίας που εκτείνεται στον χώρο και τον χρόνο και όπου μεταχειρίζεται όλες της δυνάμεις και τους παράγοντες που δρουν στο αστικό πεδίο θεωρώντας τους μέρη ενός συνεχούς δικτύου εσωτερικών σχέσεων.»

Τέλος, η Τοπιακή πολεοδομία είναι και υποκινητής και επιταχυντής και δεν στοχεύει στην ανάπτυξη μιας επίσημης πρότασης, αλλά περισσότερο προτάσεις πάνω στις δημόσιες διαδικασίες που παράγει ο σχεδιασμός και η μελλοντικές οικειοποιήσεις. Ο ίδιος ο Waldheim θεωρεί ότι μέσα από την κριτική της επιστημονικής και επαγγελματικής δέσμευσης της παραδοσιακής πολεοδομίας αναδύθηκε η Τοπιακή πολεοδομία και αποτελεί εναλλακτική πρόταση απέναντι στην Νέα πολεοδομία (New Urbanism). Θεωρεί ότι ένα από τα χαρακτηριστικά που διαφοροποιούν την Τοπιακή πολεοδομία από την αρχιτεκτονική τοπίου είναι η διεπιστημονικότητα και ότι ο αστικός σχεδιασμός έχει μεγάλη δυσκολία να συσχετιστεί ακόμα και με τις άλλες κλίμακες του σχεδιασμού, πόσο με άλλες επιστήμες.



Οικολογική πολεοδομία

Η οικολογική πολεοδομία έχει ως στόχο την ανάπτυξη θεωρίας και πρακτικών που να προσομοιάζονται τη διορατικότητα της οικολογίας και άλλων περιβαλλοντικών κλάδων όπως της κλιματολογίας, της υδρολογίας, της γεωγραφίας κ.α. Η οικολογική πολεοδομία επεξεργάζεται το μέλλον των πόλεων και του σχεδιασμού τους, και προσφέρει ένα πλαίσιο για την τοποθέτηση πάνω στα προβλήματα που απειλούν την ανθρωπότητα, όπως η κλιματική αλλαγή, η άνοδος των υδάτων, η μείωση των αποθεμάτων των υγρών καυσίμων, η αύξηση της ενεργειακής κατανάλωσης, καθώς να ικανοποιείται η ανάγκη των ανθρώπων για περίθαλψη, ασφάλεια και δικαιοσύνη. Μπορούμε να πούμε ότι η οικολογική πολεοδομία δεν αποτελεί ρεύμα αν και από τη δεκαετία του '60 έχουν εμφανιστεί πλειάδα «κινήματων» όπως του οικολογικού σχεδιασμού, της περιβαλλοντικής τέχνης, του τοπιακού σχεδιασμού, του βιώσιμου σχεδιασμού, της πράσινης αρχιτεκτονικής, των πράσινων υποδομών και της Τοπιακής πολεοδομίας. Τελευταίο είναι αυτό του οικολογικού ουρμπανισμού που αναπτύσσεται μέσα από το ομώνυμο βιβλίο (Mostafavi and Doherty 2010) που είναι ουσιαστικά μια επιτομή από σύντομες τοποθετήσεις από πάνω από 100 συγγραφείς χωρίς την παρουσία ενός ισχυρού θεωρητικού πλαισίου.

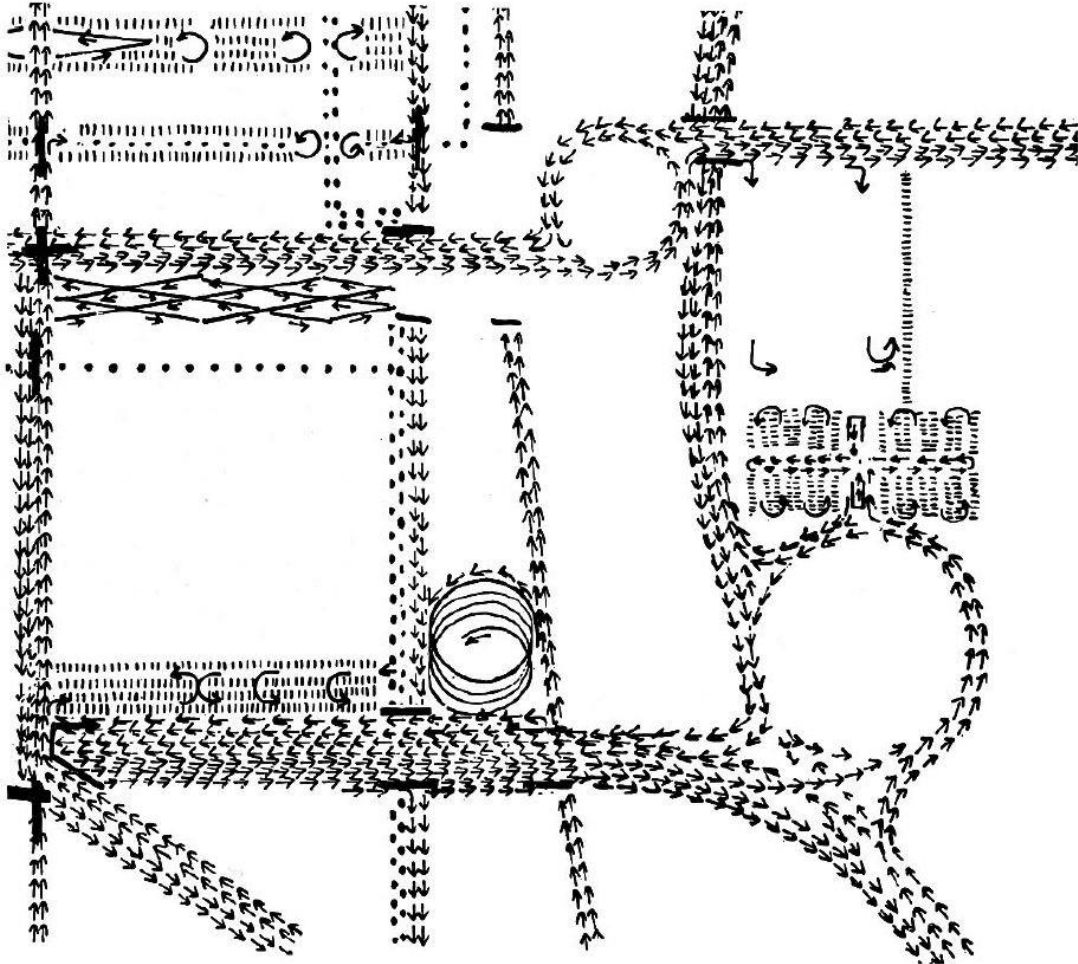


Σημαντική συνεισφορά στην ανάπτυξη αυτών των προσεγγίσεων αποτέλεσε η μελέτη του αστικού περιβάλλοντος από οικολόγους και κλιματολόγους όπου ουσιαστικά ανέδειξαν την οικοσυστηματική υπόστασή της πόλης και κατ' επέκταση την πολεοδομία ως διαδικασία και όχι ως τελική κατάσταση. Μια βασική θέση που αναπτύσσει ο Mostafavi στην εισαγωγή του βιβλίου είναι ότι ο όρος οικολογική πολεοδομία μπορεί εκ πρώτης όψεως να αποτελεί ένα οξύμωρο σχήμα από την στιγμή όπου η όποια παρέμβαση στο χώρο εντείνει το αποτύπωμα του ανθρώπου στο περιβάλλον και στους μέχρι τώρα μηχανισμούς του. Πέραν όμως αυτού, το σχήμα αυτό τονίζει μια ηθική υπόσταση του κατοικείν και του κτίζειν σε σχέση με ένα αβέβαιο και απρόβλεπτο μέλλον, και εν κατακλείδι με μια παγκόσμια συνείδηση των συνεπειών ανάπτυξης των τοπικών αστικών συστημάτων στο πλανητικό και πάλι πίσω με έντονες επιπτώσεις σε είδη χλωρίδας και πανίδας, μικροκλίματος και κοινότητες. Κλείνοντας, η οικολογική πολεοδομία διαφοροποιείται από την Τοπιακή σχολιάζοντας ότι η δεύτερη αν και όχι επιφανειακή σαν προσέγγιση εμμένει στην συνθετική πλευρά των αρχιτεκτόνων και στην κλίμακα του αστικού σχεδιασμού μένοντας σε μια προσέγγιση του αστικού χώρου ως αναγλύφου, ενώ, η οικολογική πολεοδομία στοχεύει σε μια άμεση σχέση με τους αστικούς οικολόγους την ανάδειξη των οικολογιών, των οικότοπων και επαγωγικά την ανεύρεση καταλυτικών παραγόντων, αδιαφορώντας για το μέγεθος αλλά για τις σχέσεις και έτσι απλώνεται σε όλες της πιθανές κλίμακες.

Πολεοδομία ως υποδομή

Ο Stan Allen είναι ένας από τους βασικούς εκφραστές του όρου *πολεοδομία ως υποδομή*. Είναι ένας όρος που σκοπό έχει να υπερβεί στιλιστικά, μορφολογικά θέματα και αγκυλώσεις και θα παρέχει ένα νέο μοντέλο για δράση όπως και να ωθήσει την αρχιτεκτονική να μπορέσει ξανά να ορίσει το μέλλον της πόλης. Τις δυο τελευταίες δεκαετίες, η πρωτοποριακή αρχιτεκτονική επιδιώκει σε μία βιολογική μεταφορά του παραδείγματός της, προσπαθώντας να την κάνει πιο ροϊκή, προσαρμόσιμη και αποκριτική σε αλλαγές. Οι νέες υπολογιστικές τεχνολογίες χρησιμοποιήθηκαν ώστε να σχηματοποιηθούν βιολογικές φόρμες μέσα από διαγραμματικές δυνάμεις. Κατά τον Allen, έχουμε ξεπεράσει το στάδιο του βιομορφισμού του '50 και του '60, της μίμησης μορφών της φύσης, αλλά ως μοντελοποίηση των φυσικών διαδικασιών της μορφογένεσης. Το αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας αν και φιλόδοξα και συναρπαστικά, περιορίζονται στην πραγματικότητα τους

στο να παύουν να είναι δυναμικά όπως στις προσομοιώσεις και να αυτο-αναιρούνται με το να «παγώνουν» σε ένα καρέ αυτού του δυναμισμού.

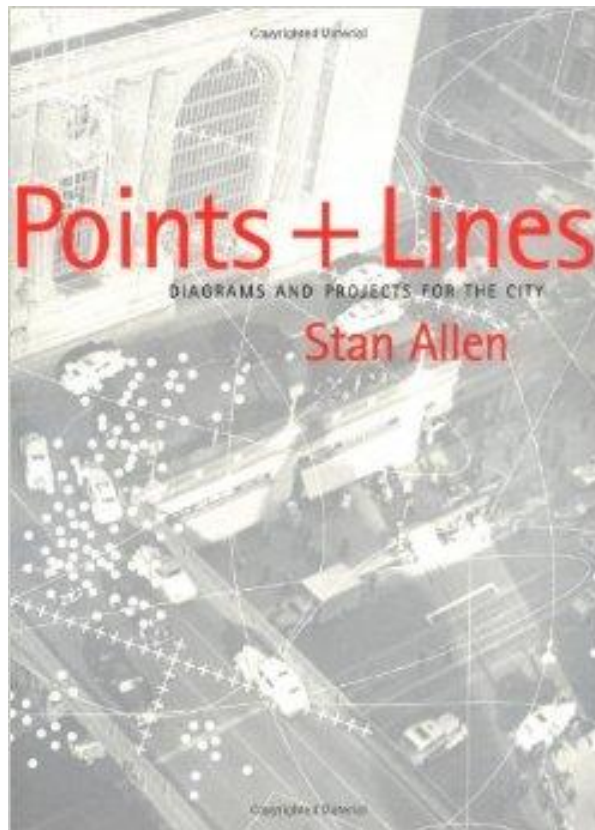


Louis Kahn: movement diagrams, Philadelphia Planning Study.

Μία αντίθετη τάση είναι αυτή που δεν στοχεύει στην βιολογία ενός οργανισμού, αλλά στην συλλογική συμπεριφορά οικολογικών συστημάτων ως μοντελοποίηση για πόλεις, κτήρια και τοπία (Allen, 1999).

« Η αρχιτεκτονική τοποθετείται ανάμεσα στο βιολογικό και το γεωλογικό, είναι πολύ πιο αργή από τους έμβιους οργανισμούς αλλά και πολύ πιο γρήγορη από τους γεωλογικούς σχηματισμούς που μας περιβάλλουν.»

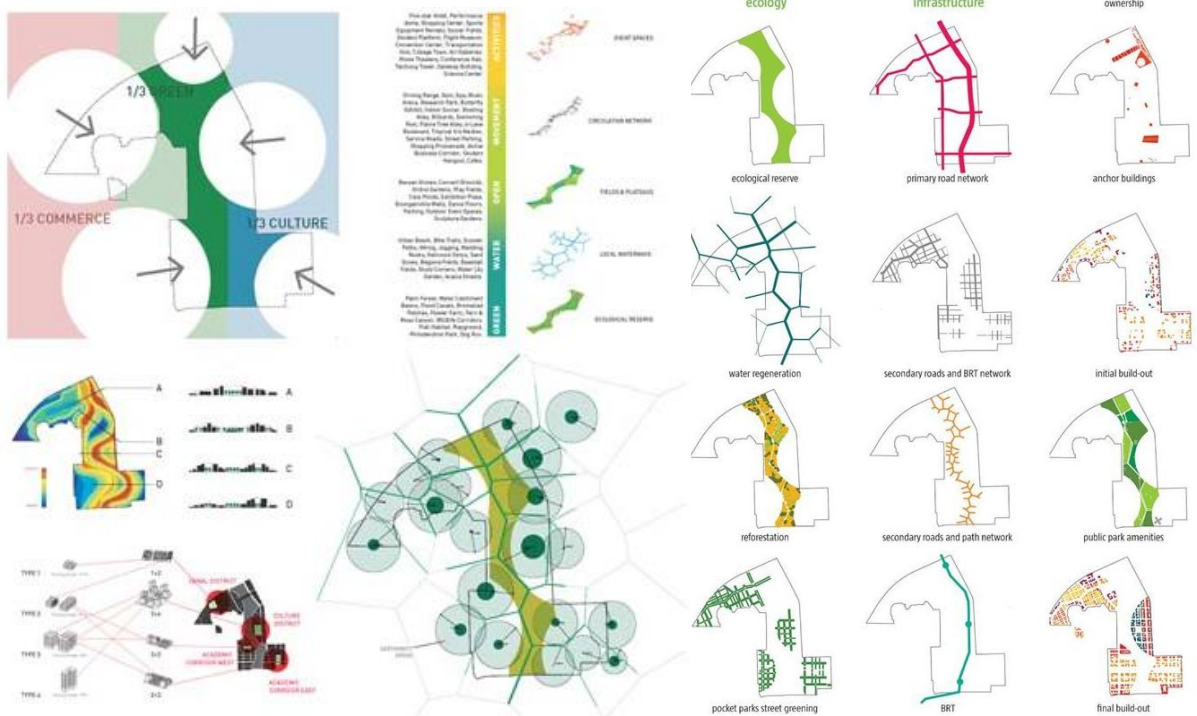
Σε αυτό το σημείο σύγκλησης των δυο ειδών και περιβάλλοντος, οι έννοιες της οικολογίας και του τοπιού προσφέρουν περισσότερα από μια αρχιτεκτονική ή πολεοδομία παγωμένης βιοδυναμικής μορφής. Το περιβάλλον και οι οργανισμοί αναπτύσσουν ένα άρρηκτο φορέα παράλληλης ανάπτυξης σε όλες τις κλίμακες από το micro στο macro, και το θέμα για εμάς είναι αν μπορούμε να διαχειριστούμε την πολυπλοκότητα και την απουσία ορίων. Στον επαναπροσδιορισμό της Τοπιακής πολεοδομίας, που άλλωστε ήταν ο καταλύτης στο άνοιγμα του διαλόγου των τελευταίων δεκαετιών, η τοποθέτηση της έννοιας των υποδομών ως κεντρικής προσφέρει έναν οδηγό μέσα στην πολυπλοκότητα των αστικών συστημάτων όπου ο σχεδιασμός έχει ιδιαίτερη σημασία. Κανείς δεν αμφισβητεί την ανάγκη του σχεδιασμού στις αστικές υποδομές. Αυτό που χρειαζόμαστε κατά τον Allen είναι μια νέα νοοτροπία που θα μπορέσει να αντιμετωπίσει τον σχεδιασμό των υποδομών όχι ως την ενάσκηση των ελάχιστων αναγκαίων μηχανικών προτύπων, άλλα ως ικανής, καταλυτικά να θέσει εις ενέργεια πολύπλοκες και απρόβλεπτες αστικές επιδράσεις κατ' υπέρβαση των σχεδιασμένων της ικανοτήτων (Allen, 1999).



Ο Allen αναπτύσσει επτά θέσεις:

1. Η υποδομή δεν λειτουργεί για την εξυπηρέτηση κτισμάτων ή περιοχών, αλλά για να ετοιμάσει ένα νέο «έδαφος» και άρα να νέο τρόπο λειτουργίας για μελλοντικά κτίρια και νέες τοποθεσίες.
2. Οι υποδομές είναι ευέλικτες και σχεδιάζονται με προληπτικό τρόπο. Αναπτύσσονται αργά, αλλάζουν συνεχώς και δεν στοχεύουν σε μια προεξοφλημένη ολοκλήρωση.
3. Οι υποδομές δεν περιορίζονται στο να κατευθύνουν την πόλη μόνο μέσα από κανόνες και κώδικες (top-down), αλλά με το να κατασκευάζουν δομές και σημεία εξυπηρέτησης και πρόσβασης (bottom-up).
4. Οι υποδομές περιλαμβάνουν ενδεχόμενες τοπικές ιδιαιτερότητες καθώς διατηρούν την συνολική τους συνέχεια.
5. Αν και στατικές, οι υποδομές οργανώνουν και διαχειρίζονται πολύπλοκα συστήματα ροών, κινήσεων και συναλλαγών
6. Τα συστήματα υποδομών λειτουργούν ως τεχνητές οικολογίες. Από τη στιγμή που διαχειρίζονται ροές ενέργειας και πόρων σε μια έκταση, κατευθύνουν την πυκνότητα και την κατανομή του οικότοπου.
7. Στον σχεδιασμό των υποδομών σε αντίθεση με τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό (που ορίζεται από κανόνες που υποκύπτει η συνολική πρόταση, και επακόλουθα η επίλυση κινείται σε πορεία από το γενικό στο ειδικό) το αρχιτεκτονικό μέλος επαναλαμβάνεται και τυποποιείται και αυτό ως προσέγγιση του σχεδιασμού επιτρέπει μια ανοικτότητα στο να δοκιμαστούν τα όρια της πολυπλοκότητας και της τεχνικής.

Η *πολεοδομία ως υποδομή* αντιλαμβάνεται την αρχιτεκτονική ως άσκηση επί της ύλης (material practice), ως μια δραστηριότητα που λειτουργεί μέσα και μαζί με τον κόσμο των αντικειμένων, και όχι απαραίτητως με νόημα και εικόνα. Είναι μια αρχιτεκτονική αφιερωμένη σε συμπαγείς προτάσεις και ρεαλιστικές στρατηγικές υλοποίησης και όχι αποστασιοποιημένης κριτικής. Είναι ένας τρόπος να δουλεύεις σε μεγάλες κλίμακες και να ξεφεύγεις τις συνήθεις αντιλήψεις περί κυρίαρχου σχεδίου, και το Εγώ του ενός αρχιτέκτονα. Τέλος η πολεοδομία ως υποδομή σηματοδοτεί την επιστροφή στη συντελεστικότητα της αρχιτεκτονικής και όχι την επιτακτικότητα μιας αναπαράστασής της.



Taichung Gateway park, Stan Allen Architects

Η Οικιστική ως η επιστήμη των ανθρώπινων οικισμών

Κατά τον 20ο αιώνα έγινε αντιληπτό ότι η ένταση της ανθρώπινης δραστηριότητας έχει όλο και αυξανόμενη επιρροή στο περιβάλλον μέσα από την αλλοίωση των κύκλων ανατροφοδότησης των φυσικών συστημάτων. Όπως αναφέρει και ο εμπνευστής της οικιστικής, ο Κωνσταντίνος Α. Δοξιάδης, ο άνθρωπος διαχρονικά καθ' όλη την εξέλιξη του πολιτισμού είχε «επιθετική» στάση απέναντι στο περιβάλλον για να φροντίσει για την επιβίωση του. Η ένταση του ανθρώπινης παρουσίας στο χώρο αυξάνεται με εκθετικούς ρυθμούς από την βιομηχανική επανάσταση και μετά, και κατά συνέπεια αυτό το δεδομένο αποκαλύπτει την αδυναμία του ανθρώπινου παράγοντα να αντιληφθεί αρχικά το πεπερασμένο των πόρων αλλά και την ελαστικότητα των φυσικών συστημάτων να αντέξουν μια συνεχή επιβάρυνση της φέρουσας ικανότητας τους και του βαθμού ανατροφοδότησης τους. Από την άλλη πλευρά έχουμε μια τεράστια αστικοποίηση σε παγκόσμιο επίπεδο με συνέπειες όπως η αλλαγή της κλίμακας της πόλης όπως και η αλλαγή των σχέσεων πόλης - υπαίθρου.

Η επιστήμη της οικιστικής αποτελεί μια ολοκληρωμένη θεωρία των ανθρώπινων οικισμών και ως τέτοια μπορεί να είναι από τις ελάχιστες ή και η μοναδική με τέτοιο βαθμό επιστημονικής επάρκειας, ερευνητικής πληρότητας και έκτασης σε όλες τις κλίμακες και οπτικές. Η ανάλυση του έργου της οικιστικής θεωρίας στην παρούσα εργασία θα περιοριστεί σε δυο βασικούς άξονες, αυτόν την επιστημολογικής δομής και θέσπισης, και στη συνέχεια πιο εξειδικευμένα στην σχέση της οικιστικής με την οικολογία, που σήμερα προτάσσεται από μια μερίδα των διεθνώς αναγνωρισμένων ακαδημαϊκών αρχιτεκτονικών (και όχι μόνο) κύκλων ως μια νέα αντίληψη του χώρου, κτισμένου και μη.

Η επιστημολογική δομή και θέσπιση της οικιστικής

Ξεκινώντας από τον βασικό στόχο της έρευνας του Δοξιάδη, ότι πέραν από τα αμέτρητα προβλήματα που αναπτύσσονται στους ανθρώπινους οικισμούς ένα είναι το σημαντικότερο για την βελτίωση της ζωής του ανθρώπου, ότι δεν είμαστε ικανοί να αντιληφθούμε ένα τρόπο ζωής ή την έκφραση του μέσα σε ολοκληρωμένο οικιστικό περιβάλλον. Η βασική διαπίστωση είναι ότι οι ανθρώπινοι οικισμοί παγκοσμίως παρουσιάζουν υστέρηση σε σχέση με την συνολική πρόοδο των κοινωνιών, οι ιδέες μας για αυτούς είναι μπερδεμένες και αβέβαιες, ότι κινούμαστε χωρίς συντονισμό και προσαρμογή στα δεδομένα και δεν έχουμε προσδιορίσει ακόμα τον ρόλο μας. Ο Δοξιάδης καταλήγει στο έργο του σε μια σειρά ρητορικών ερωτήσεων που «αποκαλύπτουν» τις προθέσεις του την κοσμο-θεώρηση του και την αγωνία του για την προσφορά στον Άνθρωπο (Doxiadis 1968).

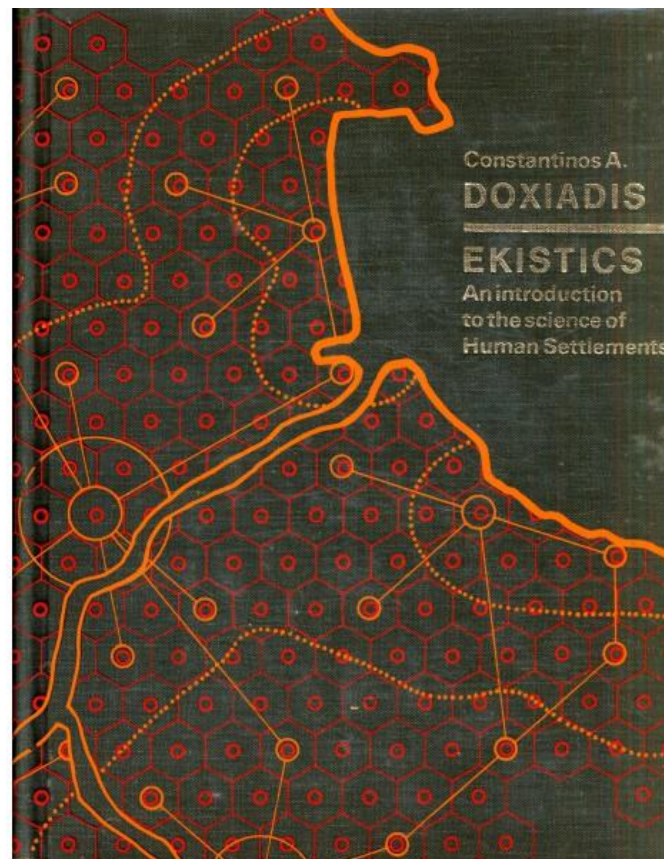
1. Έχουμε το δικαίωμα να παρεμβαίνουμε στην φύση μέσα από την κατοίκηση μας;
Έχουμε το δικαίωμα και το χρέος να παρεμβαίνουμε, όπως κάναμε πάντα, αλλά με πιο προσεκτικό τρόπο, πιο επιστημονικό.
2. Στην ανάπτυξη μιας τέτοιας επιστήμης και με την ορθή χρήση της, μπορούμε να ελπίζουμε στο να κάνουμε τον Άνθρωπο ευτυχισμένο και ασφαλή;
Πρέπει να επιδιώξουμε την ισορροπία των στοιχείων που αρθρώνουν τον πολύπλοκο κόσμο μας αλλά και να προσαρμοστούμε στα νέα δεδομένα. Η ισορροπία θα επέλθει από την αμφίδρομη χρήση στατικών και δυναμικών χειρισμών
3. Μπορεί ο Άνθρωπος να συμπεριφερθεί με λογική και σοφία;
Αν και τα περισσότερα δείγματα δείχνουν το αντίθετο, ότι σε πολλές περιπτώσεις η ανθρώπινη συμπεριφορά είναι ανείπωτη και παράλογη ελεγχόμενη από αχαρτογράφητα συναισθήματα και βιολογικές διαδικασίες, η ανθρωπότητα έχει φέρει στον κόσμο έργα που επιτρέπει το παράθυρο αισιοδοξίας.

4. Μπορούμε να φέρουμε εις πέρας αυτόν το στόχο;

Αν θεωρήσουμε τους εαυτούς μας συνέχεια τις ζωής στη γη, και την πολυπλοκότητα που διέπει την συγκρότηση ενός κόσμου ασυνείδητου στο γυμνό μάτι, ο δικός μας ρόλος σε σχέση με τους ανθρώπινους οικισμούς είναι πολύ πιο απλός και μπορούμε να παραδειγματιστούμε από την φύση για απαντήσεις.

5. Μπορούμε να αναλάβουμε αμέσως δράση για την αποφυγή της κρίσης;

Η απάντηση είναι όχι και γι' αυτό είναι απαραίτητη η συγκρότηση ικανοτήτων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων.



Η φύση των ανθρώπινων οικισμών

Το αρχικό ερώτημα κατά των Δοξιάδη στο θέμα της φύσης των ανθρώπινων οικισμών είναι κατά πόσο κατατάσσονται στον κατηγορία του ανόργανου ή του οργανικού κόσμου. Επιχειρηματολογεί ότι ο βασικότερος παράγοντας των ανθρώπινων οικισμών είναι τα οργανικά στοιχεία και άρα ανήκουν στον οργανικό κόσμο. Πιο αναλυτικά, περιγράφει τους ανθρώπινους οικισμούς ως πολύ πολύπλοκες βιολογικές οντότητες (biological individuals) που δεν μπορούν να καταταχθούν στις βιολογικές τάξεις των κυττάρων, των οργάνων και των σωμάτων για πολλούς λόγους. Αρχικά οι ανθρώπινοι οικισμοί σε αντιδιαστολή από τις άλλες βιολογικές τάξεις είναι προϊόν συνειδητής σκέψης και άρα μπορούν να πάρουν αποφάσεις για εξέλιξη τους. Επίσης, αντίθετα από τους άλλους οργανισμούς οι πόλεις αν και διατηρούν μια πορεία γέννησης, ανάπτυξης, ωρίμανσης και θανάτου δεν είναι απαραίτητο ότι θα εξαφανιστούν. Τέλος ότι μέσα από συνειδητές αποφάσεις οι πόλεις μπορούν να οδηγηθούν στην εξέλιξη τους ενώ οι οργανισμοί έχουν ένα πολύ μικρό περιθώριο επιρροής.

Όπως αναφέρει ο Δοξιάδης, οι ανθρώπινοι οικισμοί είναι προϊόν της εξέλιξης της ζωής στη γη ακολουθώντας την αλλαγή από την ανόργανη στην οργανική ύλη από τους μονοκύτταρους στους πολυκύτταρους οργανισμούς, από τα φυτά και τα ζώα, και τον άνθρωπο. Οι οικισμοί του ανθρώπου, και όχι μόνο κατά τον Huxley, είναι ένα νέο είδος βιολογικής οντότητας που διαφέρει ριζικά από τους οργανισμούς κατώτερης τάξης. Κατά Huxley, οι ανθρώπινες κοινωνίες είναι αυτές που είναι ανώτερης τάξης (3^η) πάνω από τα κύτταρα (1^η) και τους οργανισμούς (2^η). Ο Δοξιάδης θεωρεί ότι οι ανθρώπινες κοινωνίες δεν μπορούν να υπάρξουν χωρίς τις υποδομές των οικισμών και για τον λόγο αυτό είναι αναγωγική η προσέγγιση ότι μόνο ο άνθρωπος παράγοντας δομεί αυτή τη νέα βιολογική οντότητα.

Επίσης οι ανθρώπινοι οικισμοί κατά τον Δοξιάδη είναι ακόμα σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης τους και για αρκετούς φαντάζει οξύμωρο το να συσχετίζονται με τους οργανισμούς, πόσο μάλλον να είναι και ανώτερης τάξης. Στην προσέγγιση μας αυτή πρέπει οπωσδήποτε να αποφευχθεί το μεγάλο απόστημα το να θεωρήσουμε τους οικισμούς ως ιδίου τύπου με τους φυσικούς οργανισμούς. Ο Δοξιάδης καταλήγει στις εξής βασικές υποθέσεις για την φύση των ανθρώπινων οικισμών (Doxiadis 1968):

- Είναι πολύπλοκες κοινωνικές, οργανικές και βιολογικές οντότητες
- Είναι δυο τάξεις ανώτερες από τα κύτταρα και μία από τους οργανισμούς
- Είναι σε ένα πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης τους, σε ένα στάδιο που τα μέρη που την αποτελούν έχουν υψηλότερη πολυπλοκότητα από το όλων.

Πειθαρχία ή Επιστήμη;

Η Οικιστική όπως και πολλές άλλες επιστήμες αντιμετωπίζει ένα βασικό υπαρξιακό πρόβλημα, αυτό της άρθρωσης της ως ενιαίο σύνολο ή απλά την άμορφη ανάπτυξη ενός κοινού διεπιστημονικού τόπου στα όρια υπαρκτών αλλά πεπερασμένων επιστημών. Βασική θέση του Δοξιάδη είναι ότι χρειάζεται η θέσπιση μιας επιστήμης των ανθρώπινων οικισμών ως η διερεύνηση των αρχών που ενέχουν τα δεδομένα, που δεν είναι κενά κατά τον Bronowski και κατά τον Dobzhansky η αναζήτηση της ενότητας στην απύθμενη ετερογένεια της φύσης. Στο αρχικό ερώτημα του τίτλου δεν δίνεται μονολεκτική απάντηση αλλά κατά τον Δοξιάδη είναι αναγκαία η διπλή φύση της οικιστικής και ως περιγραφικής, δηλαδή ως αποτύπωσης της φύσης των ανθρωπίνων οικισμών ως εξέλιξη μιας συλλογικά ασυνείδητης διαδικασίας αλλά και ως κανονιστικής, δηλαδή την άρθρωση ενός συνόλου μηχανισμών, τεχνικών και αντιλήψεων που δομούν την κατοίκηση ως διαδικασία. Υπό αυτή την έννοια, η Οικιστική δεν συγκεντρώνεται μόνο στην παραγωγή και καταχώριση γνώσης, αλλά και στην ανάπτυξη οδηγιών για δράση. Στο εγχείρημα αυτό, χρειάζεται και η διπλή φύση των ανθρώπων που θα το στελεχώσουν, που θα πρέπει από τη μία πλευρά (περιγραφική) να λειτουργούν ως επιστήμονες και από την άλλη (κανονιστική) να λειτουργούν ως τεχνολόγοι και καλλιτέχνες.

Στην Οικιστική όπως και σε άλλες επιστήμες τα όρια μεταξύ επιστήμης και τεχνολογίας είναι δυσδιάκριτα αλλά διαφέρουν ξεκάθαρα στους στόχους. Όπως αναφέρει και ο Sir Robert Watson-Watt «η μοντέρνα επιστήμη συγκεντρώνεται στο να κάνει ώστε να μάθει, και η τεχνολογία στο να μάθει ώστε να κάνει». Από μια ελαφρώς διαφορετική σκοπιά, τα δυσδιάκριτα αυτά όρια αποκαλύπτονται όταν αυτοί που ασχολούνται με την σύνθεση, την τεχνολογία και την τέχνη πρέπει να αποκτήσουν την ικανότητα να «δουν» τα προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπίσουν με επιστημονικό τρόπο ώστε να εξασφαλίσουν ότι δεν προέβλεψαν συμπαντικούς παράγοντες. Αντίστοιχα, από την άλλη πλευρά, οι επιστήμονες

πρέπει να αποκτήσουν την ικανότητα που έχουν οι καλλιτέχνες να αναπτύσσουν αξίες μέσα από την επιστήμη.

Όπως και το περιβάλλον των ανθρώπινων οικισμών εκτείνεται από το κοσμολογικό και βιολογικό πεδίο, μέχρι και το ψυχοκοινωνικό, έτσι και η οικιστική συνδέεται πολλαπλά με της φυσικές και τις κοινωνικές επιστήμες. Η οικιστική είναι απαραίτητη στην διατήρηση της ισορροπίας ανάμεσα σε αυτούς τους κόσμους που αντίστοιχα ενέχουν τεράστιες δυνατότητες αλλά και περιορισμούς στην επίλυση πολύπλοκων και πολύ-παραγοντικών προβλημάτων όπως αυτό της κατοίκησης. Οι βασικές κατηγορίες επιστημών που σχετίζονται με την οικιστική είναι (Doxiadis 1968) :

- Τα οικονομικά
- Οι κοινωνικές επιστήμες
- Οι πολιτικές επιστήμες
- Η διοίκηση
- Οι τεχνικές – τεχνολογικές πειθαρχίες
- Πολιτιστικές πειθαρχίες

Για την καλύτερη παρουσίαση των σχέσεων της οικιστικής με τις άλλες επιστήμες και πειθαρχίες είναι χρήσιμη η ανάπτυξη ενός πλέγματος επιστημών που μέσα από αυτές τις πέντε βασικές σχέσεις η οικιστική εξαπλώνεται σε μεγαλύτερη έκταση. Αυτό που τοποθετεί ως κοινό τόπο την οικιστική στο κέντρο των επιστημών είναι η βασική της αποστολή, η δημιουργία οικισμών για την ανθρώπινη ασφάλεια και ευτυχία. Ως τέτοια προωθεί τα ουμανιστικά ιδεώδη, τα οποία προσανατολίζονται σε ποιοτικές προσεγγίσεις, ενώ οι επιστημονικές μέθοδοι απαιτούν ποσοτικές προσεγγίσεις. Πρέπει να ξεκαθαριστεί στις προθέσεις του Δοξιάδη ότι ο ουμανιστικός αυτός στόχος, για να μπορέσει να προωθηθεί πρέπει να αποστασιοποιηθούμε από την επιδίωξη μιας άμεσης και απόλυτης ουτοπίας άλλα να μην πάψουμε να την ονειρευόμαστε. Τέλος, ο Δοξιάδης καταλήγει στη θέση του Πόπερ για την μέθοδο της «τμηματικής κοινωνικής τεχνικής» (Doxiadis 1968),

«Ο τμηματικός μηχανικός μπορεί, αναλόγως, να υιοθετήσει την μέθοδο αναζήτησης και καταπολέμησης των μεγαλύτερων και πιο επιτακτικών δινών της κοινωνίας, και όχι την αναζήτηση και μάχη για το καλύτερο και έσχατο καλό.»

Οι πειθαρχίες των ανθρώπινων οικισμών

Οι ανθρώπινοι οικισμοί κατασκευάζονται από τα βάθη των χιλιετιών. Στην πορεία ανάπτυξης τους πολλές πειθαρχίες ασχολήθηκαν με αυτούς όπως οι γεωγράφοι, οι αρχιτέκτονες, οι πολεοδόμοι και οι ιστορικοί. Κατά τον Δοξιάδη, οι τρεις βασικές πειθαρχίες που ασχολούνται με τους ανθρώπινους οικισμούς είναι η αστική γεωγραφία, η περιφερειακή επιστήμη και η οικιστική. Η παλαιότερη από αυτές είναι η γεωγραφία αλλά ιστορικά διατηρεί μια προσέγγιση περισσότερο περιγραφική και όχι τόσο κανονιστική (με αρκετές εξαιρέσεις). Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η οικιστική του Δοξιάδη έρχεται να συμπληρώσει αυτό το κανονιστικό κενό της αστικής γεωγραφίας όπως η περιφερειακή επιστήμη είναι επέκταση της οικονομικής γεωγραφίας σε κανονιστική διάσταση.

Οικολογία και οικιστική

Ο Δοξιάδης στο βιβλίο του Οικολογία και οικιστική θέτει ως δεδομένο ότι βρισκόμαστε στο μέσο μιας οικολογικής κρίσης και ότι ακόμα δεν έχουμε αναπτύξει τα εργαλεία για να την αντιμετωπίσουμε αν και η οικολογία ως εποικοδόμημα της μελέτης της φυσικής ιστορίας φτάνει μέχρι τον Αριστοτέλη. Της δυο επιστήμες τις βλέπει ως συμπληρωματικές, την Οικολογία ως αυτή που ασχολείται με τις σχέσεις όλων των ζωντανών οργανισμών με το περιβάλλον και την Οικιστική ως την επιστήμη των ανθρώπινων οικισμών που είναι οι χωρικές δομές φτιαγμένες από τον άνθρωπο για τον άνθρωπο. Η Οικιστική επινοήθηκε από τον Κ. Δοξιάδη και χρησιμοποιήθηκε πρώτη φορά ως όρος στις διαλέξεις του στο ΕΜΠ το 1942. Αντιλαμβάνεται τους ανθρώπινους οικισμούς ως ζώντες οργανισμούς που έχουν τους δικούς τους νόμους, και μέσα από την μελέτη της εξέλιξης των ανθρωπίνων οικισμών από την πιο πρώιμη φάση μέχρι και τη σημερινή, αναπτύσσει μια διεπιστημονική προσέγγιση επίλυσης των προβλημάτων τους μέσα από την καταγραφή και συστηματοποίηση των ιδιαίτερων θεμελιωδών αρχών που τους διέπουν. Πιο συγκεκριμένα ο Δοξιάδης θέτει ότι για τον σχεδιασμό των μελλοντικών πόλεων και γενικότερα του μέλλοντος της κατοίκησης του ανθρώπου οφείλουμε να κατανοήσουμε την χρονολογική εξέλιξη αλλά και την ποικιλία των μέχρι σήμερα ανθρωπίνων κατοικήσεων.

Για να γίνει μια τέτοια καταγραφή, οδηγό αποτελούν τα πέντε στοιχεία (φύση, άνθρωπος, κοινωνία, κελύφη και δίκτυα) που εντοπίζονται σε όλους τους οικιστικούς σχηματισμούς και όπου μπορούν αναλυθούν με πολλούς τρόπους (οικονομικά, κοινωνικά, πολιτικά, τεχνολογικά και πολιτισμικά). Θέτει ότι είναι αναγκαία η δημιουργία της οικιστικής επιστήμης ώστε να μπορούμε να κατανοήσουμε και να αντλήσουμε συμπεράσματα από τη μελέτη των ανθρώπινων οικισμών. Οι ανάγκη αρχών υπήρχε πιθανώς από τους αρχαίους ελληνιστικούς και ρωμαϊκούς χρόνους και τα βιβλία του Βιτρούβιου και πλέον είμαστε σίγουροι ότι υπάρχουν αρχές του σχεδιασμού των πόλεων που σχετίζονται άμεσα με τα βιολογικά χαρακτηριστικά του ανθρώπου και κατά συνέπεια μιλάμε για μια βιολογία μεγαλύτερων συστημάτων.

Χρειαζόμαστε μια διεπιστημονικότητα ενοποιητική και όχι απλώς σχεσιακή, γιατί το αντικείμενο έρευνας συντίθεται σε μια ενότητα και μόνο καθαυτό τον τρόπο μπορεί να αντιμετωπισθεί. Στο βιβλίο του Οικιστική, μια εισαγωγή στην επιστήμη των ανθρώπινων οικισμών ο Δοξιάδης περιγράφει την οικιστική ως το εγχείρημα στο να προβούμε σε μια επαρκή σύλληψη και δοκιμή των δεδομένων, εννοιών και ιδεών που σχετίζονται με τους ανθρώπινους οικισμούς, και την προσπάθεια να επανα-προσεγγίσουμε όλες της αρχές και θεωρίες που συνδέονται με τους οικισμούς, οδηγούμενοι στην ανάγκη για μια νέα επιστήμη αυτών. Η δημιουργία μιας τέτοιας επιστήμης, κατά τον Δοξιάδη, πρέπει να διεξαχθεί με συστηματικό τρόπο, γιατί χωρίς αντικειμενικότητα και συστηματική προσέγγιση που ορίζει στόχους, κριτήρια και μεθόδους, θα είναι αδύνατον να επιτευχθεί συντονισμός της συσχετιζόμενης γνώσης, πόσο δε ο συντονισμός των ιδεών που μπορούν να οδηγήσουν στις συλλήψεις που θα κατευθύνουν την ανάπτυξη.

Παγκόσμια Οικολογική Ισορροπία

Σε σχέση με την οικολογία ο Δοξιάδης εντοπίζει τον κοινό στόχο της οικολογίας και της οικιστικής που είναι Παγκόσμια Οικολογική Ισορροπία. Θεωρώντας την πορεία της πληθυσμιακής αύξησης σταθερά ανοδική και παράλληλη με την εξέλιξη της τεχνολογίας ο παγκόσμιος πληθυσμός θα φτάσει κάποια στιγμή στη σε ένα μέγεθος που θα δοκιμάσει την ίδια την ικανότητα του οικοσυστήματος της γης να τον υποστηρίξει αλλά και επίσης θα θέσει σε κίνδυνο την ποιότητα ζωής των ανθρώπων.

Η ΠΟΙ προκύπτει από την πρόβλεψη της μέγιστης φέρουσας ικανότητας του παγκόσμιου οικοσυστήματος να αντέξει τον ανθρώπινο πληθυσμό ως πόροι. Το θέμα εν συνεχεία αναλύεται στην κατανομή της δραστηριότητας του ανθρώπου και την προστασία των λεπτών ζητημάτων που άπτονται στις ακραίες σχέσεις μεταξύ παγκόσμιων ενεργειακών ροών και ειδών υπό εξαφάνιση. Αντίστοιχα, η ανθρώπινη δραστηριότητα πρέπει να συντονιστεί στο χώρο ώστε πολύτιμα οικοσυστήματα να επιβιώσουν και όχι να αντικατασταθούν από ακόμα και πολύ επικερδής και έξυπνες ανθρώπινες παρεμβάσεις.

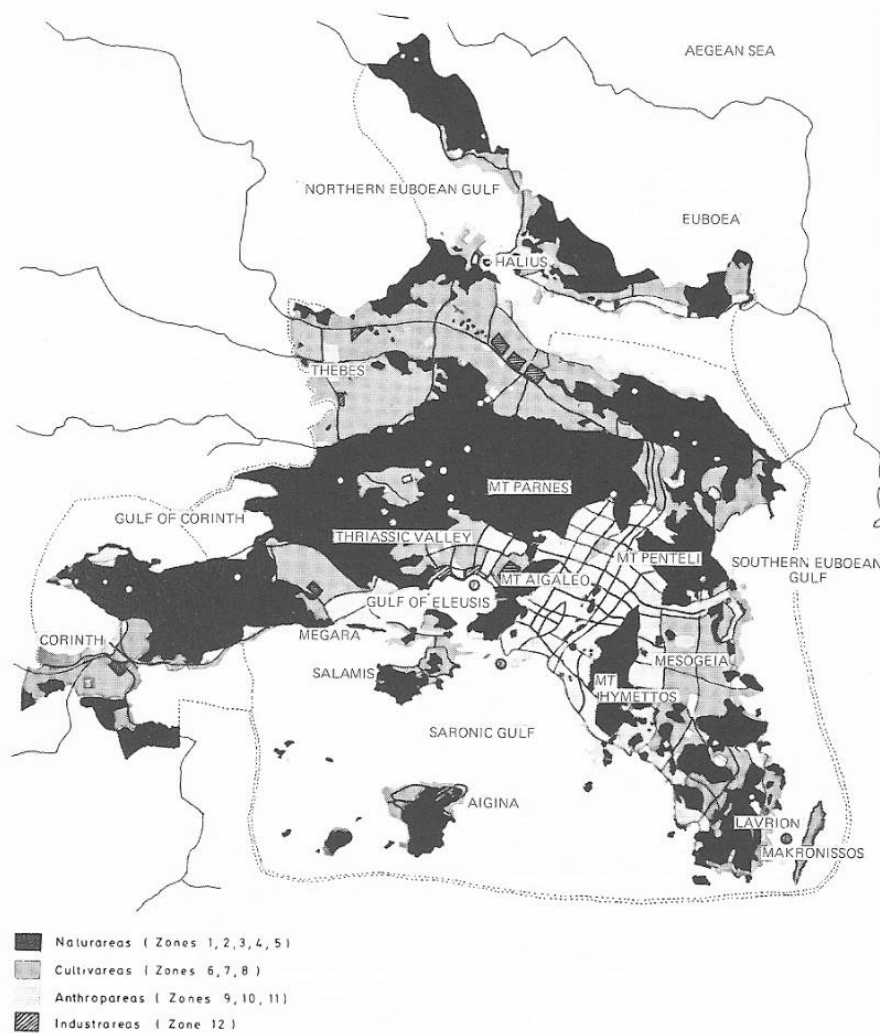
Η Οικολογικές Κατηγορίες εκτάσεων

Ο Δοξιάδης αναφέρει ότι χρειαζόμαστε τέσσερις βασικές κατηγορίες εκτάσεων (Doxiadis 1977) :

- Naturareas - Εκτάσεις φύσης όπου βασική πρόθεση είναι η διατήρηση του φυσικού πλούτου
- Cultivareas – Εκτάσεις καλλιεργειών και κτηνοτροφίας
- Anthroproareas – Εκτάσεις για τους ανθρώπους όπου κύριος στόχος είναι η κάλυψη των ζωτικών αναγκών, και δεν περιορίζεται στο δομημένο χώρο που αποτελεί ένα κομμάτι των αναγκών του ανθρώπου
- Industrareas – Εκτάσεις βιομηχανίας και εξορύξεων

Οι τέσσερις κατηγορίες αποτελούν ιστορικά στάδια στην εξέλιξη των κοινωνιών μας από την προϊστορία μέχρι σήμερα και οφείλουμε να διατηρήσουμε την συνέχεια με αυτές.

Βασικό πρόβλημα της διακυβέρνησης είναι ο οριζόντιος διαχωρισμός τις συνολικής ενότητας των τρόπων ζωής των κατηγοριών που διασπά τα σύνολα σε υπουργεία και δεν αντιμετωπίζει συνολικά τα προβλήματα.



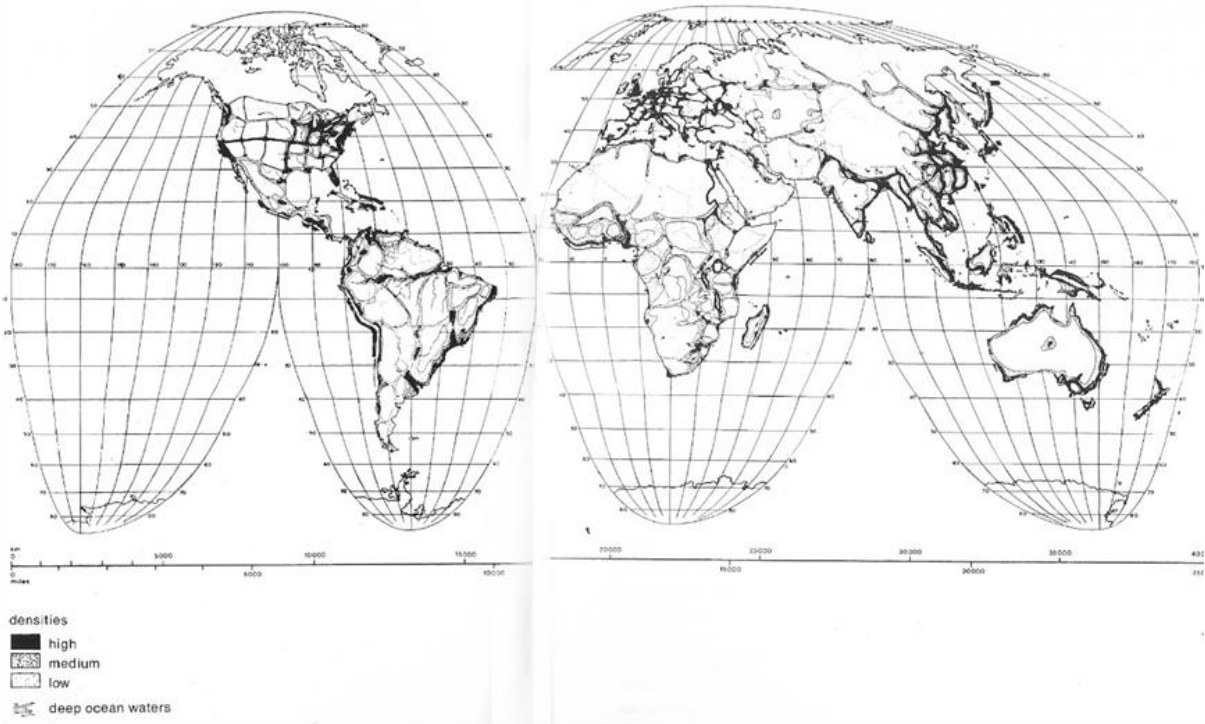
Ο τέσσερις βασικές κατηγορίες αναλύονται σε δώδεκα παγκόσμιες ζώνες γης:

- Real wildlife
- Wildlife visited
- Wildlife embraced
- Wildlife invaded
- Wildlife conquered
- Natural cultivation
- Industrial cultivation
- Physical human life
- Low density city
- Middle density city
- High density city
- Heavy industry and waste

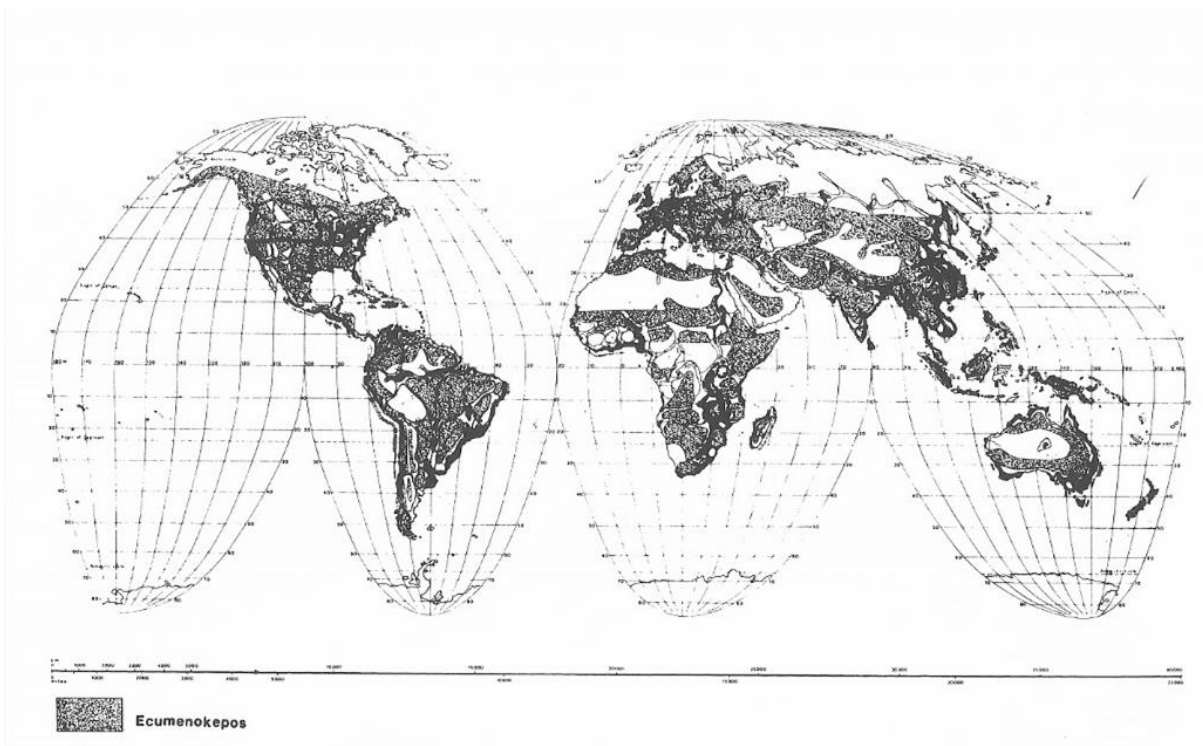
Οι ζώνες αυτές καταλαμβάνουν ένα ποσοστό επί της εκατό στην κάλυψη της επιφάνειας της γης ανάλογα με τις γεωμορφολογικές ιδιαιτερότητες των περιοχών. Κάτι που είναι απαραίτητο στην επίτευξη της Παγκόσμιας Οικολογικής Ισορροπίας είναι η ισόρροπη κατανομή των ζωνών και κατά κράτος ώστε οι κοινωνίες να εξασφαλίζουν πρόσβαση και απόδοση των φυσικών τους πόρων. Για το λόγο αυτό το εννοιολογικό αυτό σχήμα πρέπει να εφαρμοστεί σε όλα τα επίπεδα της οικιστικής λογαριθμικής κλίμακας μέχρι το μικρο – επίπεδο της γειτονιάς. Άρα η επίτευξη της παγκόσμιας οικολογικής ισορροπίας εξαρτάται από την διατήρηση των οικολογικών ισορροπιών σε κατώτερα επίπεδα.

Με αυτό τον τρόπο θα είμαστε ικανοί να αξιολογήσουμε αντικρουόμενα συμφέροντα διαφορετικών επιπέδων, όπως θέματα βιομηχανικής ή ανάπτυξης υποδομών σε σχέση με τοπικούς και ευαίσθητους σχηματισμούς. Το πεδίο που εξελίσσεται η Οικιστική είναι αυτό του Ανθρωπόκοσμου όπου αποτελεί κομμάτι της Βιόσφαιρας και περιγράφει όχι μόνο τις εκτάσεις δραστηριοποίησης του ανθρώπου αλλά και τις δυναμικές ροές λειτουργίες. Ο Ανθρωπόκοσμος είναι ένα πλαίσιο θεμελιώδες για την επιβίωση του ανθρώπου στη γη και είναι επιτακτική η ανάγκη διατήρησης του για τις επόμενες γενεές. Δυστυχώς ακόμα η κατανόηση που έχουμε για τον Ανθρωπόκοσμο είναι συγκεχυμένη και οφείλουμε να τον ορίσουμε μέσα από πέντε επιμέρους βήματα (Doxiadis 1977) :

- Να ξεκαθαρίσουμε την έννοια του Ανθρωπόκοσμου και
- Την έννοια των ανθρωπίνων οικισμών
- Να ορίσουμε τη γλώσσα που θα χρησιμοποιήσουμε
- Να αναπτύξουμε ένα ταξινομικό πλαίσιο των επιμέρους μελετών και
- Να ορίσουμε μια αναγκαία βασική κατηγοριοποίηση



Οικουμένοπλη 2100 μ.Χ. , Δοξιάδης



Οικουμένόκηπος 2100μ.Χ. , Δοξιάδης

Συμπεράσματα

Στο κεφάλαιο αυτό, έγινε η προσπάθεια συγκρότησης ενός συλλογισμού που θα μας οδηγήσει σε μια καθαρότερη εικόνα της σημασίας της πολεοδομίας στον σημερινό κόσμο και συνεπώς και την ανάλογη επιστημολογία που θα την διαμόρφωση ώστε να μπορέσει να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις. Είδαμε μια σειρά επιστημονικών θέσεων για την βιώσιμη ανάπτυξη, που κατά μεγάλο ποσοστό τους αναπτύσσονται από οικονομολόγους και περιφερειολόγους. Αν και με μεγάλη τεχνική καταφέρνουν να θέσουν μοντέλα και «στρατηγικές» περί ανάπτυξης, επιλέγουν χάριν της «καθαρότητας» της μελέτης αυτής ως εργαστηριακής μοντελοποίησης της κοινωνίας ως αντικείμενο μελέτης να την αποκόψουν από τα υποκείμενα (ανθρώπους, κοινωνικές ομάδες - σχέσεις κ.α.), καταλήγουν στο να αναφέρονται σε έναν κόσμο «ανώτερο» (τελειότερο) από αυτόν που ζούμε, όπου η πραγματικότητα πάντα πάσχει. Περνώντας στο θέμα της κρίσης βλέπουμε ότι κοινωνική και περιβαλλοντική πολυπλοκότητα είναι συραμμένες σε ένα μαρκο-σύστημα και ότι δεν είναι δυνατό να επιδιώκεται βιωσιμότητα πλανητική χωρίς την γνώση των κοινωνικών, πολιτικών και παραγωγικών ιδιαιτεροτήτων των ανθρώπινων κοινωνιών. Μια τέτοια προσπάθεια εποικοδόμησης της γνώσης και της πληροφορίας από την βιολογία στην οικολογία και τους ανθρώπινους οικότοπους έχει ξεκινήσει η αστική οικολογία όπου βέβαια έχει συγκεντρώσει την έρευνα της στην ανάλυση και πάσχει από ένα σύνολο συνθετικών αρχών, πολιτικής και σχεδιασμού.

Αυτό που συμπεραίνουμε από τον συνδυασμό των επιμέρους αναφορών για τον σχεδιασμό, είναι ότι πιθανώς έχουμε περάσει σε μια νέα εποχή του χωρικού σχεδιασμού όπου μετά από τον πειραματισμό των κλειστών και άκαμπτων συστημάτων και την επακόλουθη απορρύθμιση τους αναζητούμε το πλαίσιο όπου η χωρική παρέμβαση ως εργαλείο να απαντά σε περισσότερα προβλήματα από όσα παράγει, κάτι που διαρκώς συμβαίνει στο σχεδιασμό. Αυτό έχει να κάνει με την πολυπλοκότητα των χωρο-κοινωνικών συστημάτων του ανθρώπου (όπως τονίστηκε και στην ανάλυση και των οικολογικών), που βέβαια αναδεικνύει την πολλαπλότητα των συνεπειών του σχεδιασμού αλλά και την πολύ-επίπεδη διαστρωμάτωση και επικοινωνία των επιμέρους κλιμάκων.

Στο πλαίσιο αυτής της νέας εποχής σε, επίπεδο οργάνωσης της ανθρώπινης δραστηριότητας αλλά και σε επίπεδο γεωλογικό, αδυνατούμε ως επιστήμονες να συντονίσουμε την υπάρχουσα γνώση ώστε να αντιμετωπίσουμε τα μεγάλα και μικρά οικιστικά προβλήματα. Η οικολογία καλείτε να καλύψει το επιστημολογικό κενό των φυσικών επιστημών και των κοινωνικών επιστημών του χώρου όπου μέχρι σήμερα συνεχίζουν να συντονίζονται με την ιστορική τους επιστημονική παράδοση. Το επιχείρημα αυτό υποστηρίζει και ο Λατούρ μιλώντας για την ανάγκη μια νέας σχέσεις επιστήμης, τέχνης και πολιτικής όπου η μέχρι σήμερα κρύσταλλο-ποιημένες ιδεολογικά προσεγγίσεις να ενεργοποιηθούν για την ουσιαστική διεκδίκηση των οραμάτων του σήμερα με την κατοχή εξατομικευμένων εργαλείων, δράσεων και ευαισθητοποίησης.

Ο Δοξιάδης απέφυγε στην πορεία της ερευνάς του να αντιμετωπίσει ευθέως το ακριβές πολιτικό πλαίσιο και στόχευσε στο πανανθρώπινο, πράγμα που εγείρει δυο ζητήματα, τον στρατηγικό σχεδιασμό της πολιτικής ευελιξίας του μοντέλου του στο ρεαλισμό ενός άμορφου και ανόμοιου κόσμου και την διεκδίκηση αξιών που σέβονται τον άνθρωπο και την κλίμακα του. Η Οικιστική αποτελεί ένα πολύ φιλόδοξο εγχείρημα δημιουργίας μιας υπερ-επιστήμης, όπου θα διασπαστούν τα θερμοδυναμικά στεγανά των επιμέρους επιστημονικών χώρων και θα είναι απαραίτητη μια νέα επιστημονική, πολιτική και καλλιτεχνική θέσπιση των δράσεων της. Το εγχείρημα αυτό αποτελεί σε μεγάλο βαθμό ουτοπία. Μπορεί ίσως η προσπάθεια ορισμού αυτής της επιστήμης να είναι από μονή της εποικοδομητική. Τέλος στην περίπτωση των νέων πολεοδομικών ρευμάτων που αναφέραμε, αν και τίθενται σοβαρά ζητήματα της προσέγγισης του σχεδιασμού σε συνδυασμό με την ανάλυση και την στόχευση της πόλης, είναι αμφίβολο αν οι προκλήσεις που τίθενται μπορούν να απαντηθούν μέσα από τον εκάστοτε σχεδιασμό χωρίς να περιοριστούν σε ένα νέο κλειστό και αισθητικοποιημένο πλαίσιο ενός στιλ και όχι στην παραγωγή ενός νέου επιστημονικού χώρου (αν και όπως αναφέραμε το γνωρίζουν και το αντεύχονται). Παρόλα αυτά ανοίγουν έναν αναγκαίο διάλογο για την πόλη και τον ρόλο του αρχιτέκτονα στην οργάνωση της.

2. Η αστική μορφή και κινητικότητα ως εργαλείο ανάλυσης

2.1. Η άρρηκτη σχέση αστικής μορφής και κινητικότητας

Σε κάθε πόλη, τα σχέδια της αστικής ανάπτυξης είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την εξέλιξη των αστικών μεταφορών και της κινητικότητας. Ομοίως, η αστικές μεταφορές δεν μπορούν να θεωρηθούν ανεξάρτητες από την **αστική μορφή** (Newman και Kenworthy 1989, ECOTEC 1993, Houghton 1995, Newman και Kenworthy 1996, Knoflacher, Rode et al. 2008, Δημητρίου και Gakenheimer 2009, ΟΗΕ Habitat 2013). Είναι ένας συνδυασμός των δύο που διευκολύνει την προσβασιμότητα εντός των μητροπολιτικών περιοχών και ως εκ τούτου δημιουργεί **οικονομίες κλίμακας**, ως συνέπειες της πληθυσμιακής αύξησης και των πλεονεκτημάτων της δικτύωσης. Η αναγνώριση αυτής της σχέσης μεταξύ των μεταφορών και της αστικής μορφής είναι ιδιαίτερα σημαντική σε μια εποχή πρωτοφανούς αύξησης αστικοποίησης.

Παλιότερα, τα μεταφορικά συστήματα οριζόντιας επέκτασης απαιτούσαν συμπαγή και πυκνό αστικό ιστό και έτσι στην επέκτασή τους συνέχιζαν να παράγουν αστικά περιβάλλοντα με ανθρώπινη κλίμακα. Ο αστικός σχεδιασμός έπρεπε να αναγνωρίσει το γεγονός ότι η σε κάποιο σημείο στο ταξίδι τους, όλοι οι επιβάτες που χρησιμοποιούσαν τα μέσα μαζικής μεταφοράς θα παρέμεναν πεζοί, στην πορεία τους μέσα στον αστικό χώρο. Αντίθετα, η εισαγωγή του **αυτοκινήτου**, όχι μόνο διευκόλυνε την προαστιακή ανάπτυξη σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα πυκνοτήτων, αλλά και εισήγαγε έναν τρόπο μετακίνησης που χρειαζόταν πολύ περισσότερο χώρο για να λειτουργούν από κάθε άλλο προηγούμενο μέσο μεταφοράς. Εν ολίγοις, τα μέσα μαζικής μεταφοράς απαιτούν αστική πυκνότητα, ενώ η χρήση του αυτοκινήτου απαιτεί χώρο. Στις περισσότερες πόλεις, αυτό έχει οδηγήσει σε τεράστιες εντάσεις, ως αποτέλεσμα της μη αποδοτικής χρήσης του περιορισμένου αστικού χώρου από τα ιδιωτικά οχήματα.

Αυτό αποτελεί μια ιδιαίτερη πρόκληση για τις πυκνές, αναπτυσσόμενες πόλεις, όπου η σύγχρονη εκμηχάνιση των μεταφορών ξεπερνά κατά πολύ τις δυνατότητες των οδικών υποδομών και των εναλλακτικών λύσεων που μπορούν να προσφέρουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς .

Σήμερα, τα αστικά συγκροτήματα μπορούν να βασιστούν σε πολλούς πιθανούς συνδυασμούς μεταφορών και αστικής μορφής, που μπορεί να κυμαίνεται από μεταφορές στοχευμένες στον πεζό, στις δημόσιες μεταφορές με συμπαγείς πόλεις μέχρι σε διάχυτες πόλεις φιλικές για το αυτοκίνητο (Glaeser και Kahn 2004), καθώς και διάφορα είδη μπορούν να βρεθούν σε διάφορα μέρη του κόσμου με διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, έχουν προκύψει αδιάσειστα στοιχεία σχετικά με το βαθμό στον οποίο είναι αλληλένδετα δεμένες η αστική μορφή και μεταφορές (Smith 1984, Holtzclaw 2000). Το Εθνικό Συμβούλιο Έρευνας στις ΗΠΑ εκτιμά ότι ο διπλασιασμός πυκνότητας εντός των μητροπολιτικών περιοχών μπορεί να μειώσει χιλιόμετρα ανά όχημα έως 25 τοις εκατό, παράλληλα με συγκέντρωση της απασχόλησης (Εθνικό Συμβούλιο Έρευνας του 2009). Συνολικά, η εξάρτηση στο αυτοκίνητο είναι αρνητικά συνδεδεμένη με την υψηλότερη πληθυσμιακή πυκνότητα και την πυκνότητα της απασχόλησης (Zhang 2006). Σε επίπεδο γειτονιάς, η πυκνότητα, η μίξη χρήσεων γης και ο αστικός σχεδιασμός έχουν σημαντική επίπτωση στην πιθανότητα πεζής μετακίνησης (Ewing και Cervero 2010). Ομοίως, είναι ολοένα και περισσότερο εμφανείς οι επιπτώσεις των μεταφορικών υποδομών στην αστική μορφή. Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της σχέσης αστικής μορφής και κινητικότητας είναι ο **χρόνος** που μεσολαβεί μεταξύ **χώρου** και **ροών**: οι χρήσεις γης και το περιβάλλον αλλάζουν με πολύ βραδύτερο ρυθμό από ότι οι δραστηριότητες και οι σχετικές με αυτές μετακινήσεις (Medley, Wong et al. 2002). Ένα δεύτερο χαρακτηριστικό είναι ότι η μακρά ζωή της αστικής μορφής και των μεταφορικών υποδομών, δημιουργούν σημαντικές επιπτώσεις μονιμότητας σε ένα σχηματισμό . Ορισμένες από αυτές τις συνέπειες θα μπορούσαν να ξεπεραστούν με καινοτομίες στα συστήματα και την τεχνολογία των μεταφορών.

Ωστόσο, όταν αστική μορφή και μεταφορικές υποδομές είναι πολύ αντίθετες σε δυναμικές διάχυσης, πάνω σε πρότυπα ανάπτυξης που εξαρτώνται από το αυτοκίνητο, μπορεί με τη σειρά του να οδηγήσει σε μια αναστολή της αλλαγής από πολιτιστική και πολιτική σκοπιά. Για αυτούς τους λόγους, αν απομονωθούν οι αστικές συγκοινωνίες και ο σχεδιασμός χρήσεων γης από τις αλληλεξαρτήσεις τους μπορεί εύκολα να οδηγηθούμε σε ανεπιθύμητες ενέργειες και απρόβλεπτες συνέπειες.

2.2. Αστική μορφή και συμπαγής πόλη

Η τρέχουσα αστική δομή κατά γενική ομολογία θεωρείται υπεύθυνη για τα υψηλά ποσοστά χρήσης του αυτοκινήτου στις πόλεις. Υπό αυτή την έννοια, η ιδέα της βιώσιμης αστικής μορφής αποτελεί ένα μέσο αλλαγής των τροπών μετακίνησης στην πόλη. Υπάρχουν διάφορες εκφράσεις ιδεών για την προσέγγιση της βιώσιμης αστικής μορφής όπως, η συμπαγής πόλη κ.α. οι προτάσεις αυτές προσπαθούν να προσφέρουν ένα νέο τρόπο χειρισμού της υπάρχουσας αστικής δομής, για να είναι πιο πολυκεντρική και αποκεντρωμένη. Οι αστικές πολιτικές που εφαρμόζονται σήμερα προωθούν και ενισχύουν την χωρική εξειδίκευση των αστικών περιοχών των πόλεων και ως εκ τούτου ενισχύουν την χωρική διαφοροποίηση. Αυτό οδηγεί στην μεγέθυνση των αστικών περιοχών, ώστε να μπορούν να καλύπτουν τις προϋποθέσεις συμμετοχής στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία, που τείνει να είναι ολοένα και περισσότερο χωρικά πολωμένη (Kunzmann 1996). Αντίστοιχα, ο Hall (2003) αναγνωρίζει την αρχετυπική μορφή των υπάρχοντων πόλεων ως σύνθεση έξι κύριων χαρακτηριστικών:

- Παραδοσιακό εμπορικό πυρήνα
- Δευτερεύον εμπορικό πυρήνα
- Τριτεύον εμπορικό πυρήνα
- Εξωτερική «μεθοριακή πόλη»
- Εξώτατη «μεθοριακή πόλη»
- Εξειδικευμένες συγκεντρώσεις

Και οι δυο τυπολογίες τονίζουν τον πολυκεντρικό χαρακτήρα της μεταβιομηχανικής πόλης, και τονίζουν επίσης τον εξειδικευμένο και διαφοροποιημένο χαρακτήρα των κέντρων που τείνουν να λειτουργούν υποστηρικτικά στα κύρια παλιά εμπορικά κέντρα (Anas, et. al. 1998). Η πόλη τείνει δυνητικά να είναι διαχωρισμένη και διασκορπισμένη. Υπάρχει μια λεπτή διαφορά μεταξύ αστικής διάχυσης και πολυκεντρικής δομής (Ewing 1997). Βασίζεται σε κάποιο βαθμό από την κλίμακα προσέγγισης της ανάλυσης (Anas, et.al. 1998). Η αστική διάχυση αναγνωρίζεται από δυο βασικές ενδείξεις κατά τον Ewing (1997):

- Έλλιπή προσβασιμότητα στους οικιστικούς και σε άλλους προορισμούς της πόλης
- Έλλειψη λειτουργικών ανοιχτών χώρων

Στην Ευρώπη η δημοσίευση της *Πράσινης Βίβλου για το Αστικό Περιβάλλον* από την Κομισιόν (CEC, 1990) εισήγαγε την έννοια της «συμπαγούς πόλης» ως αρχέτυπου βιώσιμης αστικής μορφής για τις Ευρωπαϊκές πόλεις. Ως Συμπαγείς θεωρούνται αστικές συγκεντρώσεις υψηλής πυκνότητας (Breheny, 1996, Gordon and Richardson, 1997, Newman, 2005) που συνήθως εγείρει ζητήματα υπερφόρτωσης της πόλης (Hall 2001), απώλεια ελευθέρων και πρασίνων χώρων (Breheny, 1992), και άνοδο των αξιών στην αγορά ακινήτων (Dawkins and Nelson, 2002). Η υψηλή πυκνότητα είναι μόνο ένα από τα πολλά χαρακτηριστικά της συμπαγούς πόλης. Η Συμπαγής Πόλη μπορεί να αναγνωριστεί από τρεις βασικές έννοιες της συμπαγούς ανάπτυξης (Burton, 2000):

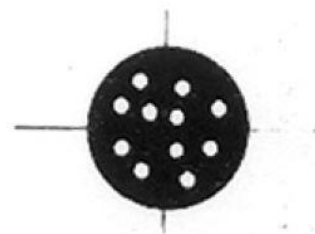
- Πυκνότητα
- Ποικιλομορφία (μίξη χρήσεων)
- Επίταση

Η συμπαγής πόλη θεωρείται ότι αντισταθμίζει τις επιπτώσεις της αστικής διάχυσης και διατηρεί περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική σταθερότητα όπως και ότι βελτιώνει την ποιότητα ζωής. Η συμπαγής είναι μια περιοχή με σαφώς ορισμένα όρια που επιτρέπει την αύξηση της πυκνότητας της. Βασικός στόχος της πολιτικής της είναι η συγκέντρωση της κατοικίας και της εργασίας σε εγγύτητα και παράλληλα να διατηρηθεί το περαστικό πράσινο. Στόχος είναι η δημιουργία «Μητροπόλεων διέλευσης» όπου τα φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μετακίνησης είναι ουσιαστικές εναλλακτικές επιλογές για την κίνηση στον αστικό χώρο. Αυτό σημαίνει την δημιουργία πολυ-τροπικών αστικών περιφερειών όπου διαφορετικά μέσα μετακίνησης σχετίζονται με το περιβάλλον τους, σύμφωνα με την ένταση χρήσης και την χωρική έκταση της δραστηριότητας τους (Bertolini and Clerq, 2003). Για την εφαρμογή αυτό του μοντέλου, είναι αναγκαία η ενσωμάτωση των πολιτικών των χρήσεων γης, των μεταφορικών συστημάτων, και οικιστικών ζωνών (Cervero, 2003). Εκτός από την πολιτική της συμπαγούς πόλης, είναι απαραίτητη η υλοποίηση πολιτικών αστικών μεταφορών που προωθούν όσο το δυνατόν λιγότερη μηχανοκίνητη μετακίνηση, και περισσότερο αποδοτικά και καθαρά μέσα. Για να είναι αποδοτική αυτή η στρατηγική χρειάζεται μια εφαρμογή που να συνεργάζεται με τις ήδη υπάρχουσες πολιτικές.

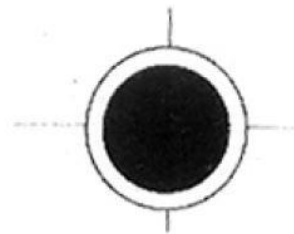
Από την έρευνα των Thomas και Cousins (1996) υπάρχουν πέντε διαφορετικά σενάρια αστικής ανάπτυξης:

1. Αστική πλήρωση
2. Αστική επέκταση
3. Νέες εγκαταστάσεις
4. Επεκτάσεις σε πολλαπλές εγκαταστάσεις

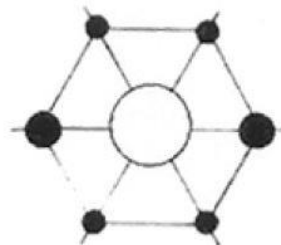
Τα δυο πρώτα αναφέρονται στην κεντρικότητα που σχετίζεται άμεσα με την έννοια της συμπαγούς πόλης όσον αφορά την αστική μορφή και τα υπόλοιπα δυο στην έννοια της αποσυγκεντρωμένης συγκέντρωσης.



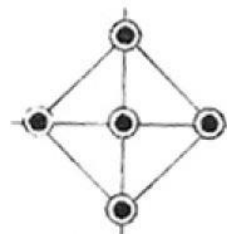
ΑΣΤΙΚΗ ΠΛΗΡΩΣΗ



ΑΣΤΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ



ΝΕΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ



ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΣΕ
ΠΟΛΛΑΠΛΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

2.3. Ο προσδιορισμός της αστικής δομής βάση της σχέσης μορφής - κινητικότητας

Ένα βασικό πρίσμα μελέτης της αστικής μορφής είναι **αστική δομή** μιας πόλης ή μητροπολιτικής περιοχής. Η αστική δομή αντικατοπτρίζει το βαθμό διασποράς του δραστηριοτήτων μέσα στην πόλη και συνήθως κυμαίνεται μεταξύ μονο-κεντρικών και πολυκεντρικών δομών. Η πολυκεντρικότητα ως όρος, αναγνωρίζει την πιθανή παρουσία κέντρων μέσα σε μια περιοχή, αλλά πέραν αυτού δεν έχει σαφή ορισμό και καθορισμένο θεωρητικό πλαίσιο (Kloosterman and Musterd, 2001, Musterd and Van Zelm, 2001, Davoudi, 2003). Μερικοί συγγραφείς διαφοροποιούν την έννοια από την πολυ-πυρηνική αστική περιοχή ή το δικτυακό αστικό σύστημα (Camagni and Salone, 1993, Batten, 1995, Dieleman and Faludi, 1998) που αναφέρεται σε ένα μη-ιεραρχημένο πλέγμα πόλεων. Κατά τη διάρκεια του 20ου αιώνα σημειώθηκε μια σημαντική μεταβολή στην αστική χωροταξική δομή, με την παραδοσιακή μονοκεντρική οργάνωση των πόλεων να εξελίσσεται σε πολλές περιπτώσεις σε μια ποικιλία αποκεντρωμένων διαμορφώσεων των αστικών χρήσεων γης. Αρκετές έννοιες και θεωρίες έχουν αναπτυχθεί για την κατανόηση αυτών των ποικίλων αστικών μορφών και ιδιαίτερα αυτή των θεωριών πολυκεντρικής αστικής περιοχής (Hall και Pain, 2006). Έννοιες όπως:

- Πολυπυρηνικών πόλεων (Harris & Ullman, 1945)
- Πόλεις 100 μιλίων (Sudjic 1995)
- Μεθοριακές πόλεις (Garreau 1991)
- Πόλεις δικτύου (Meijers 2007)

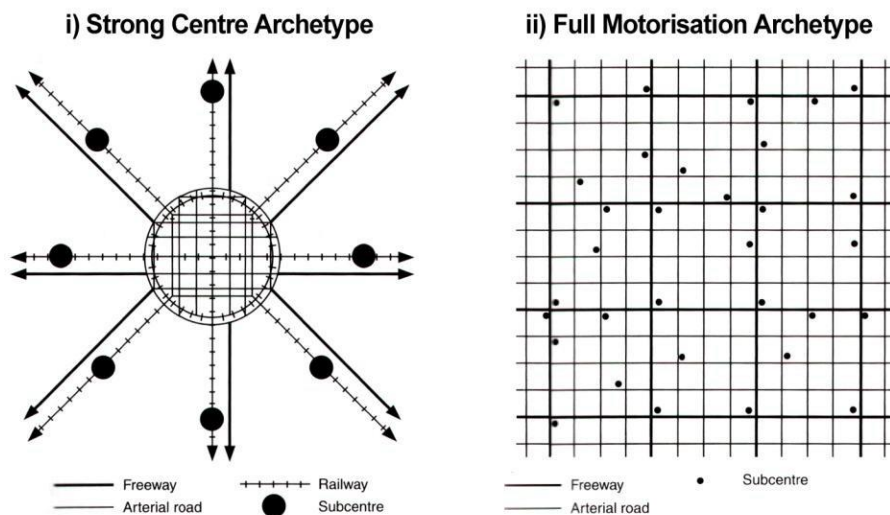
Η έννοια της πολυκεντρικής αστικής περιοχής είναι κεντρική γιατί στοχεύει σε περιφερειακό πεδίο εφαρμογής και μπορεί να εφαρμοστεί σε ένα μεγάλο εύρος πόλεων. Οι θεωρίες της πολυκεντρικής αστικής μορφής αναδεικνύουν τα πολλαπλά και διαφορετικά κέντρα των σύγχρονων πόλεων: από κέντρα υψηλής πυκνότητας πεζών αστικών πυρήνων μέχρι και σε κέντρα διάσπαρτων επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας και βιομηχανικά πάρκα. Δεύτερον η πολυκεντρικότητα σχετίζεται με την αύξηση της περιφερειακής σύνδεσης των πόλεων, με ταξιδιωτικά δίκτυα και συνδέσεις επιχειρήσεων που εκτείνονται σε ολόκληρη την

περιφέρεια και ξεπερνούν τις διοικητικές δομές. Οι επιχειρήσεις είναι όλο και περισσότερο παγκόσμιες και ενσωματωμένες σε διεθνείς κόμβους επικοινωνίας και μεταφορών. Αυτές οι αλλαγές στην εξέλιξη της αστικής μορφής συνδέονται με την αύξηση της κινητικότητας και της γεωγραφικής ευελιξίας των επιχειρήσεων και των κατοίκων, και αυξάνουν την εξειδίκευση και την πόλωση της παγκόσμιας οικονομίας που βασίζεται στη γνώση (Scott, 1996, Soja, 2000). Η αλληλεπίδραση αυτών των τάσεων έχει μετασχηματίσει την αστική δομή, με ταυτόχρονη εκτύλιξη δυνάμεων συγκέντρωσης και διασποράς που μεταβάλλουν την οικονομική γεωγραφία και στηρίζουν τη δημιουργία νέων αστικών μορφών (Hall, 1999). Θεμελιωδώς, διαχρονικά οι πόλεις προσέφεραν **επαφή και επικοινωνία** φέρνοντας πληθυσμούς σε εγγύτητα. Τα πλεονεκτήματα της εγγύτητας είναι ταυτόχρονα οικονομικά, κοινωνικά και πολιτικά και συνδέονται με την κουλτούρα και την τεχνολογία της πόλης την εκάστοτε εποχή.

Το **τεχνο-οικονομικό** πλαίσιο των φάσεων του καπιταλισμού αναδεικνύει τις σχέσεις μεταξύ της ανάπτυξης των πόλεων και την εξέλιξη της τεχνολογίας των κεντρικών οικονομιών. Αυτές οι φάσεις είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την διάρθρωση της αστικής χωροταξικής δομής. Η αστική μορφή είναι στενά συνδεδεμένη με τις φάσεις της ανάπτυξης καινοτομιών στον τομέα της τεχνολογίας των **μεταφορών και των δικτύων υποδομής**. Το κόστος της προσβασιμότητας των μεταφορών και της ενέργειας καθορίζουν το εύρος στο οποίο μπορούν να λειτουργήσουν ενδοαστικά οικονομίες κλίμακας, και, επίσης, αποτελούν τη βάση του εμπορίου και της παραγωγής των δικτύων μεταξύ πόλεων. Υπάρχει μια ένταση μεταξύ κεντρομόλων και φυγόκεντρων γεωγραφικών δυνάμεων στις πόλεις, με τον αστικό πυρήνα παραδοσιακά να παρέχει την υψηλότερη δυνατότητα πρόσβασης στην εργασία, πελάτες και ενδοαστικές σιδηροδρομικές συνδέσεις, ενώ δεν είναι ελκυστικός λόγω του υψηλού κόστους των ακινήτων και της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Κατά τον 20ο αιώνα έχουμε δει τα παραδοσιακά **πρότυπα κινητικότητας** να ανατρέπονται και τα γεωγραφικά πλεονεκτήματα των εμπορικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων να μετατοπίζονται από το κέντρο της πόλης προς το αστικό περιθώριο. Αυτές οι αλλαγές προς αποκεντρωμένες μορφές αντιπροσωπεύουν την πιο δραματική αλλαγή στην ενδοαστική δομή των πόλεων από τη βιομηχανική επανάσταση. Ο Thomson (1977) διέκρινε την ύπαρξη αστικών **αρχέτυπων** που αντικατοπτρίζουν με χωρική δομή, συγκεκριμένα **μεταφορικά συστήματα**. Για τις πόλεις που κυριαρχούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές, οι ακτινωτές δομές είναι πολύ συχνές, γιατί αυτές συνδέουν όλα τα τμήματα της πόλης μαζί με ταυτόχρονη ελαχιστοποίηση του κόστους υποδομών. Αυτή είναι η

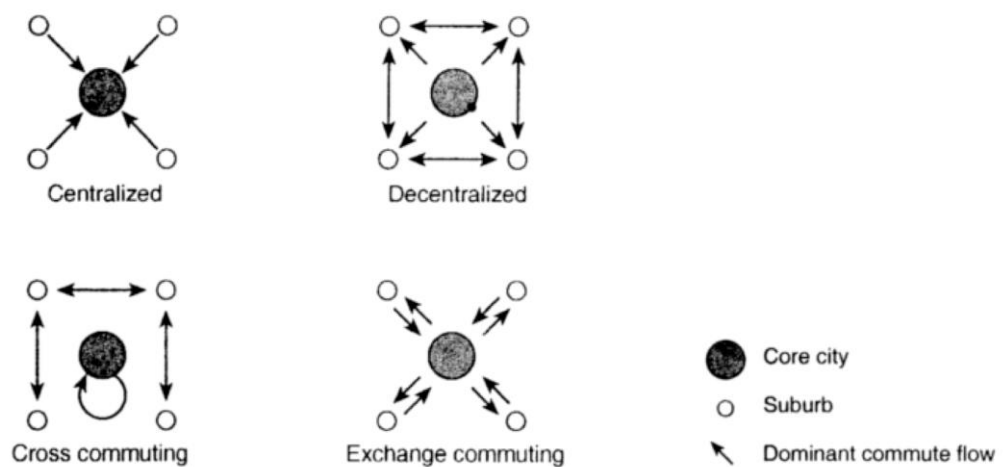
μονοκεντρική μορφή, παρέχει υψηλή προσβασιμότητα από και προς το κέντρο της πόλης, ενώ η περιφερειακή σύνδεση είναι κακή. Αυτό περιορίζει την ανταγωνιστικότητα των υποκέντρων. Τα ακτινωτά δίκτυα είναι στενά συνδεδεμένα με την μονοκεντρική μορφή των πόλεων με ενιαίο εμπορικό πυρήνα.



Σε πλήρη αντίθεση με το μονοκεντρικό αρχέτυπο, έχουμε το αρχέτυπο της πλήρους μηχανοκίνητης κινητικότητας έχει ένα πολύ υψηλό βαθμό κινητικότητας και της ευελιξίας ταξιδιού, με υψηλή προσβασιμότητα σε ολόκληρη την πόλη. Η ευελιξία σε συνδυασμό με την χαμηλή δυνατότητα φόρτισης (με αποτέλεσμα τη συμφόρηση) των ιδιωτικών μεταφορών αποθαρρύνει ένα ενιαίο κυρίαρχο κέντρο και προωθεί ένα κατακερματισμένο μοντέλο χαμηλής πυκνότητας που εξυπηρετείται από ένα ομοιόμορφο πλέγμα κίνησης. Οι τρόποι μετακίνησης προκύπτουν από τον συνδυασμό κινήσεων από πολλαπλές προελεύσεις σε πολλαπλούς προορισμούς με τη χρήση εναλλακτικών διαδρομών, δηλαδή μια πλήρως αντίθεση από τις περιορισμένες ακτινωτές διαδρομές στο αρχέτυπο ισχυρού κέντρου. Αυτή η δομή είναι αποτελεσματικά τυποποιημένη και μπορεί να επεκταθεί πιο εύκολα από ό, τι το μονοκεντρικό αρχέτυπο. Το κόστος των οδικών υποδομών και της γης είναι υψηλή, και η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι πιθανό να διατηρηθεί λόγω της υψηλής χωρικής αναποτελεσματικότητας του αυτοκινήτου.

Στην πραγματικότητα, οι πόλεις είναι υβρίδια αυτών των αρχετύπων. Θεωρητικά, υπάρχουν τέσσερεις τύποι αστικών συστημάτων, συγκρινόμενα με την ενδογενή και εξωγενή κινητικότητα των διαφορετικών κέντρων της μητροπολιτικής τους περιοχής. Αυτοί είναι (Van der Laan, 1998):

- Κεντριοποιημένα
- Αποκεντρωμένα
- Κινητικότητας διάσχισης
- Κινητικότητας ανταλλαγής



Ένα κεντριοποιημένο σύστημα αντιπροσωπεύει το αρχετυπικό μονοκεντρικό μοντέλο μητροπολιτικής περιοχής, και τα άλλα τρία πολυκεντρικές μορφές. Μπορούμε να υποθέσουμε ότι τα Κεντριοποιημένα σχετίζονται με ήπια κινητικότητα, και στις πιθανές μετακινήσεις, μικρής διάρκειας και χρήση MMM. Εντός των πολυκεντρικών συστημάτων, τα Κινητικότητας διάσχισης σχετίζονται με μετακινήσεις μικρής διάρκειας αλλά αυξημένης χρήσης αυτοκινήτου, και τα Κινητικότητας ανταλλαγής, μεγαλύτερο αριθμό μετακινήσεων και μεγαλύτερης διάρκειας αλλά μικρότερη χρήση αυτοκινήτου. Αν και από την παραπάνω κατηγοριοποίηση διακρίνουμε ότι το μονοκεντρικό μοντέλο είναι πιο κοντά στους στόχους αειφορίας της πόλης δεν μπορεί να δοθεί καταληκτική τοποθέτηση για το ποιο μοντέλο είναι αποδοτικότερο γνωρίζοντας ότι οι πολυκεντρικές δομές συνήθως έχουν κεντριοποιημένο σύστημα μεταφορών, πράγμα που περιπλέκει την ανάλυση.

Συμπεράσματα

Μέσα από την βιβλιογραφική έρευνα, που σε μεγάλο βαθμό αποτελεί ένα μικρό δείγμα του γενικότερου υλικού που έχει παραχθεί γύρω από την σχέση αστικής μορφής και κινητικότητας, είναι δύσκολο να καταλήξουμε σε στέρεα συμπεράσματα για την ακριβή σχέση-αλληλεξάρτηση που αναπτύσσουν οι δυο έννοιες που ουσιαστικά αποτελούν πρίσματα μελέτης και ανάλυσης ενός και του ίδιου φαινομένου, αυτού της αστικοποίησης, στο χώρο με τη μελέτη των δομών και στο χρόνο με τη μελέτη της κίνησης. Το φαινόμενο αυτό όπως αναφέρθηκε και παραπάνω αποτελεί προϊόν μιας ιστορικής διαδικασίας που εμπλέκει όλους τους παράγοντες της ανθρώπινης δραστηριότητας ως μετασχηματιστές και καταλύτες σε μια συνεχή αλλαγή. Κάθε εποχή αντιστοιχεί με το κυρίαρχο πρόταγμα αλλά και μέσα από τους συλλογικούς και αυτο-οργανωτικούς μηχανισμούς και αντιδράσεις από τη βάση προσαρμόζει το εποικοδόμημα της πόλης των σταθερών κυκλοφοριακών υποδομών και του κτιριακού αποθέματος με την δυναμική των ροών της ανθρώπινης δραστηριότητας.

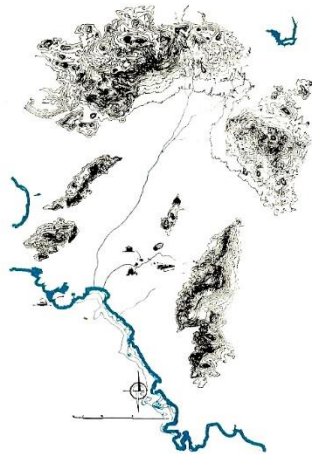
Το ζήτημα της πολυκεντρικής δομής των πόλεων, όπως προωθείται στις μέρες μας επιθυμεί να «οργανώσει» τις δραστηριότητες τους με διάφορους τρόπους ώστε η κινητικότητα, να εκφραστεί όχι μόνον βάσει των δυνατοτήτων των πιο ισχυρών μέσων, αλλά και ως αποτέλεσμα των της κλιμάκωσης της μέγιστης απόδοσης όλων των διαθέσιμων μεταφορικών μέσων. Κινούμενη στην κατεύθυνση αυτή, οι πόλεις παράλληλα με την διαχείριση της οικονομίας των πόρων τους και την οργανωτική τους κατανομή (συγκέντρωση, αποκέντρωση), απαιτεί την ενεργοποίηση πολλαπλών μέσων μετακίνησης (κυρίως μεθόδων χαμηλής τεχνολογικής επιβάρυνσης), για να επιτύχουν τον σημαντικότερο στόχο που είναι η επανάκτηση της ανθρώπινης διάστασης τους χωρικά, κοινωνικά και οικονομικά.

Βασικό πρόβλημα είναι ότι και στο σημείο αυτό της έρευνας, της ανάλυσης των «μηχανισμών» που σχηματίζουν τις πόλεις, απουσιάζει χάριν οικουμενικότητας του μοντέλου η παραγωγική, κοινωνική και πολιτισμική ιδιαιτερότητα των αστικών σχηματισμών από τόπο σε τόπο. Θεμιτά ή αθέμιτα διαμορφώνεται μια επιφανειακή οντολογία των πόλεων, που όπως μάθαμε τον προηγούμενο αιώνα δεν είναι μοντέρνες μηχανές, αλλά συνθέσεις επί συνθέσεων συστημάτων ετερογενών παραγόντων.

τοκρατορίας, χωρίς σημασία και ένδιαφέρον: **ο Παρθενώνας μεταμορφώνεται σε χριστιανική εκκλησία.**

1204

Οι Λατίνοι κατακτητές καταστρέφουν ολοκληρωτικά τη μικρή πόλη. Ξανατίθεται και καταλαμβάνεται διαδοχικά απ' τους Φράγκους, τους Καταλανούς, τους Φλωρεντίνους και τους Βενετσιάνους: **ο Παρθενώνας γίνεται καθολική λατινική εκκλησία.**



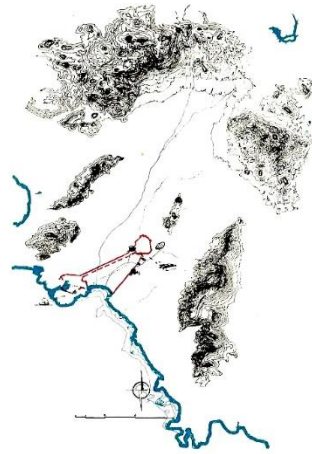
Ἡ τοποθεσία

1456

Οι Τούρκοι διώκουν τους Λατίνους και γίνονται κυρίαρχοι της Ἀθήνας: **ο Παρθενώνας γίνεται τζαμί.**

1687

Οι Βενετσιάνοι διώκουν τους Τούρκους και **καταστρέφουν** την πόλη. Τα σπάνια ἴχνη του παρελθόντος εξαφανίζονται. Ὁ Παρθενώνας μισογκρεμίζεται. Ὁ πληθυσμός ἐγκαταλείπει τὰ ἐρείπια. Οι

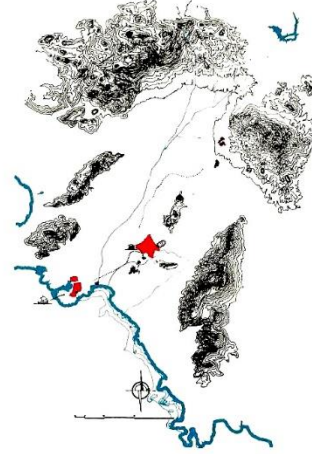


5ος αἰώνας π.Χ.

Τούρκοι ξανάρχονται. Ἡ ζωὴ ξαναγιεννιέται ἀργὰ καὶ ἡ Ἀθήνα γίνεται μιὰ μικρὴ πόλη —ἐδρα φρουρᾶς— τῆς Ὀθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας: τὰ ἐρείπια τοῦ Παρθενώνα ξαναγίνονται τζαμί.

1821

Οἱ Ἕλληνες ἐπαναστατοῦν ἐνάντια στοὺς Τούρκους. Ἀγώνας γιὰ τὴν ἀνεξαρτησία: ἡ πόλη **καταστρέφεται**, ὁ πληθυσμὸς τὴν ἐγκαταλείπει.



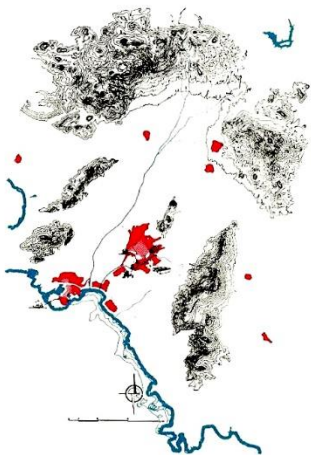
1833 Ἀνεξαρτησία

1833

Ἡ Ἀθήνα διαλέγεται γιὰ πρωτεύουσα τῆς ἀνεξάρτητης Ἑλλάδας. Ἡ πόλη οὐσιαστικὰ ξαναρχίζει ἀπὸ τὸ μηδέν. Τὸ πρῶτο πολεοδομικὸ σχέδιο μελετήθηκε ἀπ' τοὺς Κλεάνθη καὶ Σάουμπερτ καὶ τροποποιεῖται ἀμέσως ἀπ' τὸν δόσημο Βαυαρὸ Leo von Klenze: **πληθυσμὸς 4.000 κάτοικοι.**

1884

Ἡ πυρκαγιὰ τοῦ πα-

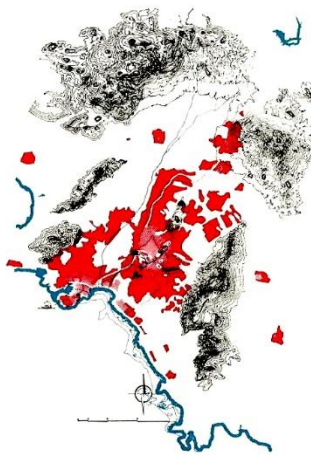


1833-1920

ζαριοῦ γίνεται ἀφορμὴ γιὰ ἀνασκαφές, ποὺ φέρνουν στὸ φῶς μιὰ ἀρχαιολογικὴ κληρονομιά ἀνεκτίμητης ἀξίας. Ἡ Ἀθήνα παίρνει τὴ γνωστὴ νεο-κλασσικὴ ὄψη: **πληθυσμὸς 50.000 κάτοικοι.**

1900

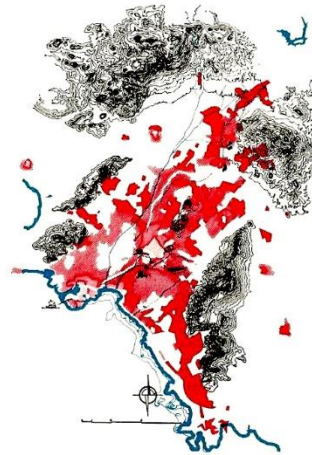
Ἡ Ἀθήνα, πρωτεύουσα, συνεχίζει νὰ μεγαλώνει. Ἡ πολεοδομικὴ τῆς δομὴ ἐναρμονίζεται μὲ τὸ μικρὸ Κράτος, ποὺ ἦταν τότε ἡ Ἑλλάδα: **πληθυσμὸς 100.000 κάτοικοι.**



1920-1940

1922

Οἱ Βαλκανικοὶ Πόλεμοι (1912-13), ὁ πρῶτος Παγκόσμιος Πόλεμος (1914-18) καὶ κυρίως ἡ Μικρασιατικὴ Καταστροφὴ (1921-22) σπᾶνε τὴ φυσικὴ ἐξέλιξη τῆς Ἀθήνας. Ἡ πρωτεύουσα ἀναπτύσσεται ἀπότομα καὶ ἀλλάζει ὄψη. Οἱ πρόσφυγες τῆς Μικρᾶς Ἀσίας ἐγκαθίστανται στὰ περίχωρα, μέσα σὲ τεράστια «στρατόπεδα—κουρελομαχαλάδες». Ἡ βιασύνη καὶ ἡ ἀνάγκη δημιουργοῦν μιὰ ἀναρχικὴ ἐξάπλωση τῆς πόλης: **πληθυσμὸς 300.000 κάτοικοι.**



1940-1965

Ἡ πολεοδομικὴ ἐξέλιξη τῶν Ἀθηνῶν, Κανδύλης

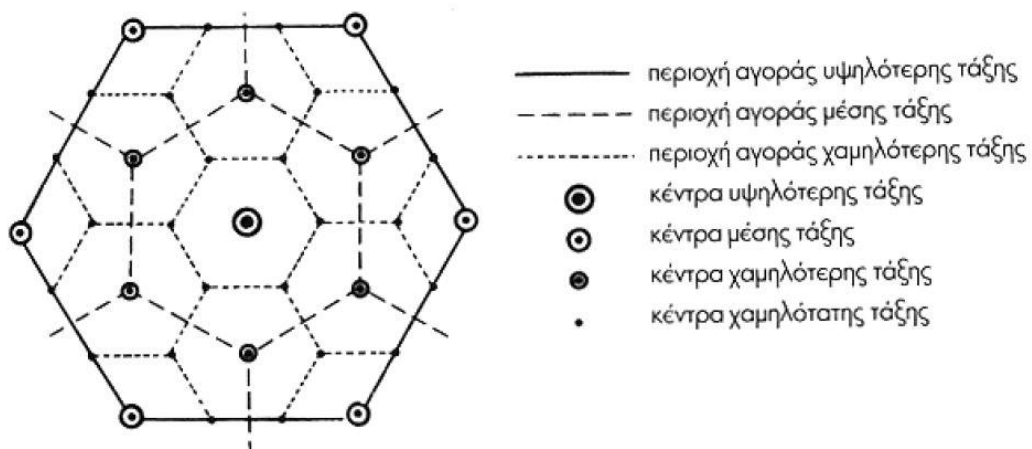
3. Πολυκεντρικότητα και Διασυνοριακότητα, προς μια συνεκτική ανάπτυξη δομής-δικτύου

3.1. Πολυκεντρικότητα

Θεωρίες ανάπτυξης του οικιστικού δικτύου

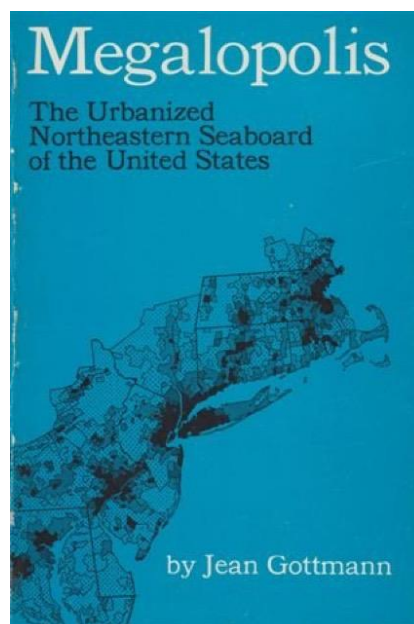
Στα πλαίσια του φαινομένου της αστικής διάχυσης δεν μπορούμε πλέον να αναφερόμαστε στις πόλεις ως αυτοτελείς και σαφώς ορισμένες οντότητες αλλά ως μέρη ενός αστικού σχηματισμού μεγαλύτερης κλίμακας, ενός αστικού συστήματος. Το αστικό σύστημα ή αλλιώς στην πιο σύγχρονη διατύπωση του ως οικιστικό δίκτυο, είναι ένα ανάπτυγμα λειτουργικών σχέσεων και δικτυώσεων ενός συνόλου πόλεων ή άλλων μικρότερων αστικών εγκαταστάσεων (Γεμενετζή 2011) ή όπως ορίζει ο Αγγελίδης (2000) ως το σύνολο των αλληλεξαρτώμενων οικισμών που περιλαμβάνονται σε μια χωρική ενότητα (περιφέρεια, χώρα ή σύνολο χωρών).

Η θεωρία κεντρικών τόπων του Christaller είναι η πρώτη διατυπωμένη μελέτη της διάταξης των αστικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με το μέγεθος και τον αριθμό τους. η βασική προσέγγιση της θεωρίας γίνεται με βάση την εξυπηρέτηση της κάλυψης αγαθών και υπηρεσιών για την κάλυψη των αναγκών σε κάθε περιοχή. Οι υπηρεσίες ταξινομούνται σε μια κλίμακα τάξεων, όπου οι υψηλότερη περιλαμβάνει πιο ειδικευμένες και οι χαμηλότερες πιο βασικές. Οι κατάταξη των κεντρικών λειτουργιών σε τάξεις ορίζεται σε δυο παραμέτρους κατανομής: α) σε ένα κρίσιμο (ελάχιστο) μέγεθος ζήτησης του πληθυσμού που απαιτείται για την διατήρηση της παροχής ορισμένων κεντρικών αγαθών και υπηρεσιών και β) στην χωρική εμβέλεια που είναι διατεθειμένοι να διανύσουν οι καταναλωτές για την απόκτηση πρόσβαση σε αυτά (Γεμενετζή 2011). Κάθε κεντρικός τόπος έχει μια ακτίνα εμβέλειας που οι υπηρεσίες και τα αγαθά που παρέχει να είναι προσβάσιμα από αρκετό πληθυσμό ώστε να εξυπηρετούνται. Το εξαγωνικό σχήμα της διάταξης της θεωρίας έρχεται να βελτιστοποιήσει την διαφοροποίηση της σχέσης κεντρικού τόπου και περιφέρειας του για την κατά το δυνατόν περισσότερο ομοιόμορφη εξυπηρέτηση σε κάθε ιεραρχική τάξη.



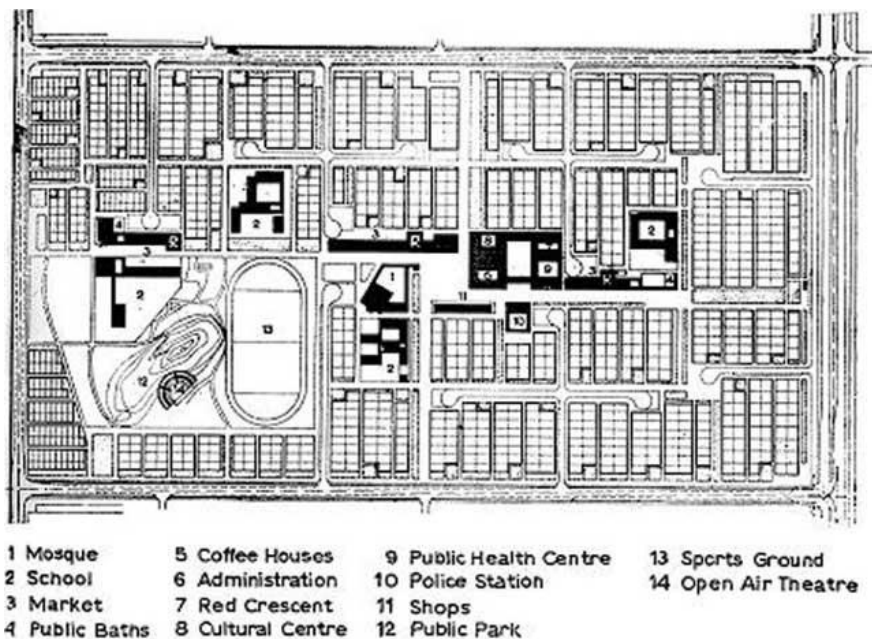
Θεωρία Κεντρικών τόπων, Christaller

Στα μέσα του 20^{ου} αιώνα ένας άλλος γεωγράφος, ο J. Gottmann, όρισε ένα νέο μέγεθος αστικού δικτύου, την Μεγαλόπολη, που ορίζεται από μια συστάδα διασυνδεδεμένων πόλεων με συνολικό πληθυσμό 25 εκατομμυρίων. Η βασική του έρευνα αναπτύχθηκε στην μακρο-περιφέρεια της βορειοανατολικής Μεγαλόπολης της Αμερικής που θα αποτελέσει στο μέλλον παράδειγμα παγκόσμιας πολυ-πυρηνικής περιφέρειας πόλεων. Όπως περιγράφει και ο ίδιος, η κίνηση με αυτοκίνητο μέσα σε αυτόν τον τεράστιο αστικό σχηματισμό αποκαλύπτει μια συνέχεια μεταξύ των πόλεων και των διοικητικών ορίων των περιφερειών, όπως και ότι η παρουσία ακάλυπτου χώρου και πράσινων επιφανειών είναι περιορισμένες από οδικά δίκτυα και παράπλευρες οικιστικές ζώνες ή ακόμα και ανεξάρτητες κατασκευές.



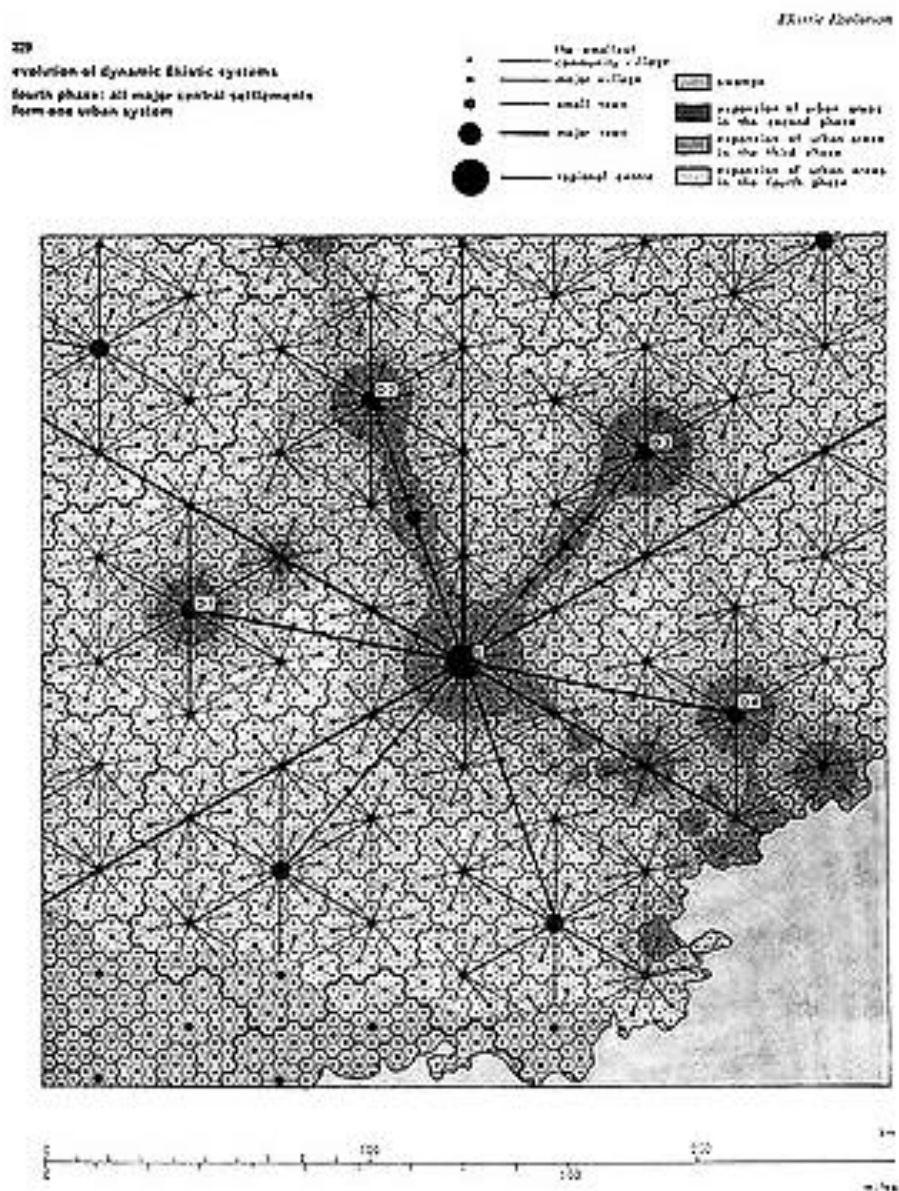
Είναι σαφές ότι ο Gottmann περιγράφει το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, αλλά η συνεισφορά του είναι τοι αναφέρεται σε αυτήν ως μια μετατόπιση της κλίμακας της έννοιας της πόλης, λέγοντας χαρακτηριστικά ότι η Μεγαλόπολη είναι ο «κύριος δρόμος της χώρας», όπου εκεί συγκεντρώνεται το εμπόριο η βιομηχανία και η εκπαίδευση. Προβλέπει ότι οι κοινωνίες τείνουν να γίνουν πιο αστικές και απομακρύνονται από την πρωτογενή παραγωγή. Τέλος διαπιστώνει ότι οι μέχρι τότε προσεγγίσεις που διακρίνουν τον χώρο ως αστικό ή αγροτικό δεν βοηθούν στο να αναδείξουν την περίπλοκη σχέση των αστικών δομών με το περιβάλλον της περιφέρειας που βέβαια ενισχύεται από την παρουσία των δικτύων και των υποδομών.

Ο Δοξιάδης που ως γνωστόν είχε επικοινωνία με τον Gottmann βασίζεται στην ερευνά του και μέσα από την μελέτη της Μεγαλόπολης των μεγάλων λιμνών (Great Lakes Megalopolis) αλλά και εντάσσοντας την Μεγαλόπολη στην ταξινομική του κλίμακα των ανθρώπινων οικισμών, που εκτείνονταν από το δωμάτιο ως και την Οικουμενόπολη. Αυτό που προσθέτει ο Δοξιάδης στην κλίμακα αυτή του οικιστικού δικτύου, είναι η θεωρητική τεκμηρίωση των δυναμικών που παράγουν τέτοιους μηχανισμούς, αλλά και από την άλλη, και σε συνέχεια της θεωρίας κεντρικών τόπου του Christaller μια σαφή θέση στην συγκρότηση κυττάρων, ενοτήτων και υπερ-τομέων που να λειτουργούν ως βιώσιμα και κατά το δυνατόν πιο ανθρώπινα περιβάλλοντα για τους κατοίκους των μεγάλων πόλεων.



Υπερ-τομέας πόλης, Ισλαμαμπάντ, Δοξιάδης

Σε αντίθεση με τον Christaller ο Δοξιάδης δεν κατανέμει το μέγεθος και την ιεραρχία των αστικών δομών ούτε με βάση την αγορά ούτε με της υπηρεσίες και τη διοίκηση αλλά με βάση τα κινητικά πεδία του ανθρώπου ανάλογα με το μέσο μετακίνησης του στον χώρο. Έχει ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι παράλληλα με την ταξινομική κλίμακα των οικιστικών σχηματισμών υπάρχει και μια αντίστοιχη κλίμακα των ηλικιακών ομάδων των ανθρώπων που πρωταγωνιστούν στην εκάστοτε χωρική κλίμακα. Μπορούμε να πούμε ότι ο Δοξιάδης ήταν ένας πρόδρομος, αν και δεν αναφέρετε στην βιβλιογραφία, της πολυκεντρικής αστικής ανάπτυξης με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, που μέχρι και σήμερα αντιμετωπίζεται με μια πιο μονοδιάστατη λογική αυτής των μέσων μεταφοράς σε σχέση με το κινητικό δίπολο κατοίκησης - απασχόλησης.



Διάγραμμα κέντρων πολλαπλών επιπέδων, αναφορά στον Christaller, Δοξιάδης

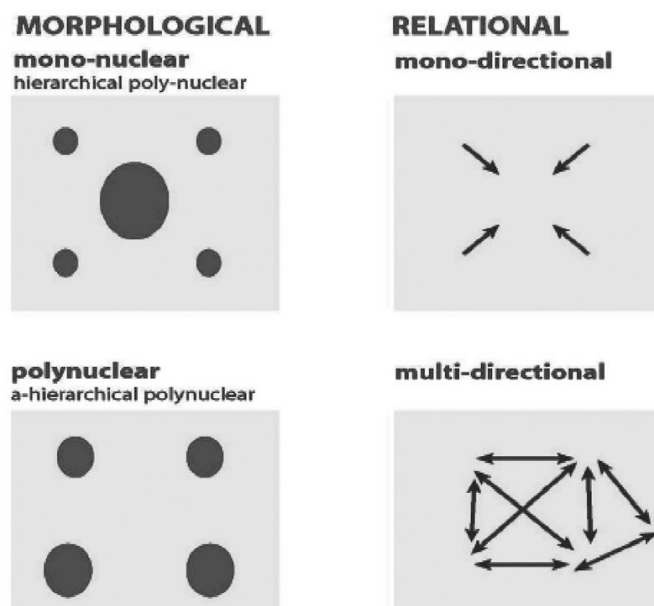
Πολυκεντρική ανάπτυξη του οικιστικού δικτύου

Βασική αρχή της πολυκεντρικής ανάπτυξης είναι η ισόρροπη και αειφόρος ανάπτυξη σε όλες της χωρικές κλίμακες. Κατά τους Bailey και Turok (2001) και σε σύμπινα με το Σχέδιο ανάπτυξης του ευρωπαϊκού χώρου ανέφεραν ότι το πολυκεντρικό αστικό σύστημα αποτελεί την βάση για τη διαμόρφωση στρατηγικών που προωθούν την περιφερειακή οικονομική ανταγωνιστικότητα διασφαλίζοντας ταυτόχρονα τους περιβαλλοντικούς στόχους, ενισχύει την αλληλεπίδραση μεταξύ γειτονικών πόλεων για την ανάπτυξη εξειδικευμένων συμπληρωματικών λειτουργιών αποτρέποντας την αστική διάχυση στη μεγάλη κλίμακα και τον καταστροφικό χωρικό ανταγωνισμό.

Σύμφωνα με τη Davoudi (2003) η πολυκεντρικότητα είναι έννοια παλιά. Εντοπίζεται με διαφορετικές παραλλαγές στη βιβλιογραφία των αρχών του εικοστού αιώνα, ιδιαίτερα στην εργασία των αστικών κοινωνιολόγων της σχολής του Σικάγο, και αφορά τη σύλληψη της χωρικής δομής των οικιστικών δικτύων. Παρά τη διάδοσή της, η έννοια δεν υποστηρίζεται από σαφή καθορισμό, συμπαγές θεωρητικό πλαίσιο και αυστηρή εμπειρική ανάλυση. Ο Gløersen (2005) ορίζει την πολυκεντρικότητα ως εξής: α) Με τον κανονιστικό ορισμό, ο οποίος αφορά την προαγωγή ισορροπημένων τύπων οικιστικών δικτύων σε διάφορα χωρικά επίπεδα. Οι συγκεκριμένοι τύποι οικιστικών δικτύων είναι ευεργετικότεροι από κοινωνική και οικονομική άποψη τόσο για το κέντρο όσο και για την περιφέρεια. β) Με τον αναλυτικό ορισμό, σύμφωνα με τον οποίο πολυκεντρικότητα είναι εκείνη η χωρική οργάνωση των πόλεων η οποία χαρακτηρίζεται από λειτουργικό καταμερισμό της εργασίας, οικονομική και θεσμική ολοκλήρωση και πολιτική συνεργασία. Ο Krätke (2001) ορίζει το πολυκεντρικό σύστημα ως: "σύστημα στο οποίο μια ολόκληρη σειρά κέντρων υψηλής βαθμίδας γειτνιάζει με έναν μεγάλο αριθμό μικρού και μεσαίου μεγέθους κωμοπόλεων και πόλεων".

Βασικά χαρακτηριστικά της πολυκεντρικότητας είναι ότι: α) αποτελεί ταυτόχρονα όρο ανάλυσης και πολιτικής, και β) είναι έννοια πολυεπίπεδη, η οποία αποκτά διαφορετική ερμηνεία ανάλογα με τη χωρική κλίμακα στην οποία αναφέρεται: ενδοαστική, περιφερειακή, εθνική, ευρωπαϊκή (Davoudi 2003). Η πολυκεντρικότητα αποτελεί στρατηγικό εργαλείο προώθησης πολιτικών οικονομικής οργάνωσης σε περιφερικό επίπεδο στα πλαίσια της ισόρροπης και αειφόρου χωρικής ανάπτυξης. Η ευρωπαϊκή ένωση δίνει μεγάλη βαρύτητα στην προώθηση της πολυκεντρικής ανάπτυξης μέσα από έναν από το Ευρωπαϊκό Δίκτυο

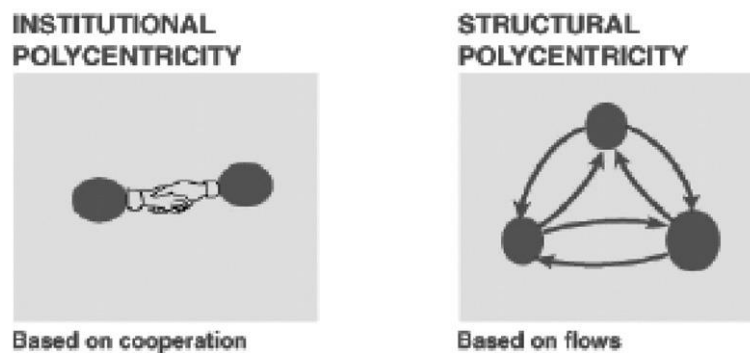
Παρατηρητηρίου Χωρικού Σχεδιασμού (European Spatial Planning Observatory Network – ESPON). Η πολυκεντρικότητα σημαίνει την ύπαρξη πολλών κέντρων σε μία περιοχή (Kloosterman & Musterd 2001). Η πολυκεντρικότητα έχει δυο συμπληρωματικές όψεις, τη μορφολογική, δηλαδή την κατανομή των αστικών κέντρων σε μια δεδομένη περιοχή (αριθμός πόλεων, ιεραρχία και κατανομή στο χώρο), και η άλλη αφορά τις σχέσεις μεταξύ των αστικών περιοχών, δηλ. τα δίκτυα των ροών και της συνεργασίας.



Διαστάσεις της πολυκεντρικότητας, ESPON (2005)

Όσον αφορά την πρώτη πτυχή, αναφερόμενη ως "μορφολογική πολυκεντρικότητα", το ESPON (2005) διαχωρίζει δύο ακραία σχήματα στα οικιστικά δίκτυα, το μονο-πυρηνικό, όπου υπάρχει μία κυρίαρχη πόλη και διάφορα περιφερειακά/εξαρτώμενα κέντρα, και το πολυ-πυρηνικό, όπου δεν υπάρχει κυρίαρχη πόλη και όλες οι πόλεις έχουν παρόμοιο μέγεθος. Οι Sandberg και Meijers (2006) μάλιστα θεωρούν ότι, σε ότι αφορά τα μορφολογικά χαρακτηριστικά, θα πρέπει να αποφεύγεται μια διχοτομική προσέγγιση και ότι είναι περισσότερο κατάλληλη η κατάταξη σε μια κλίμακα από (πολύ) πολυκεντρική έως (πολύ) μονοκεντρική. Η πολυκεντρικότητα σχέσεων, από την άλλη μεριά, διακρίνεται σε μονής κατεύθυνσης και σε πολλαπλών κατευθύνσεων (mono-directional και multidirectional). Στην πρώτη, οι σχέσεις έχουν την τάση να κατευθύνονται προς ένα κέντρο, ενώ στη δεύτερη οι σχέσεις δεν έχουν συγκεκριμένο προσανατολισμό.

Αυτή η πλευρά των σχέσεων και ροών καλύπτεται από άλλους συγγραφείς με τον όρο "λειτουργική πολυκεντρικότητα" όρος που χρησιμοποιείται και στην παρούσα εργασία σε ότι αφορά την μελέτη των ροών. Επιπλέον, το ESPON (2005) κάνει διάκριση της πολυκεντρικότητας με βάση τις διαδικασίες ανάπτυξης ως εξής: στη θεσμική, βασισμένη στην εθελοντική συνεργασία, και στη δομική που είναι αποτέλεσμα της "αυθόρμητης" χωρικής ανάπτυξης. Η θεσμική πολυκεντρικότητα αφορά τις διοικητικές/πολιτικές ή τις κατευθυνόμενες από τους θεσμούς συνεργασίες μεταξύ των πόλεων, ενώ στη δομική υπάγονται οι ροές αγαθών, ανθρώπων, δεδομένων κ.λπ. μεταξύ των πόλεων. Σε αυτή την κατηγορία υπάγονται και οι ανάλογες ροές μέσω των οδικών αξόνων.

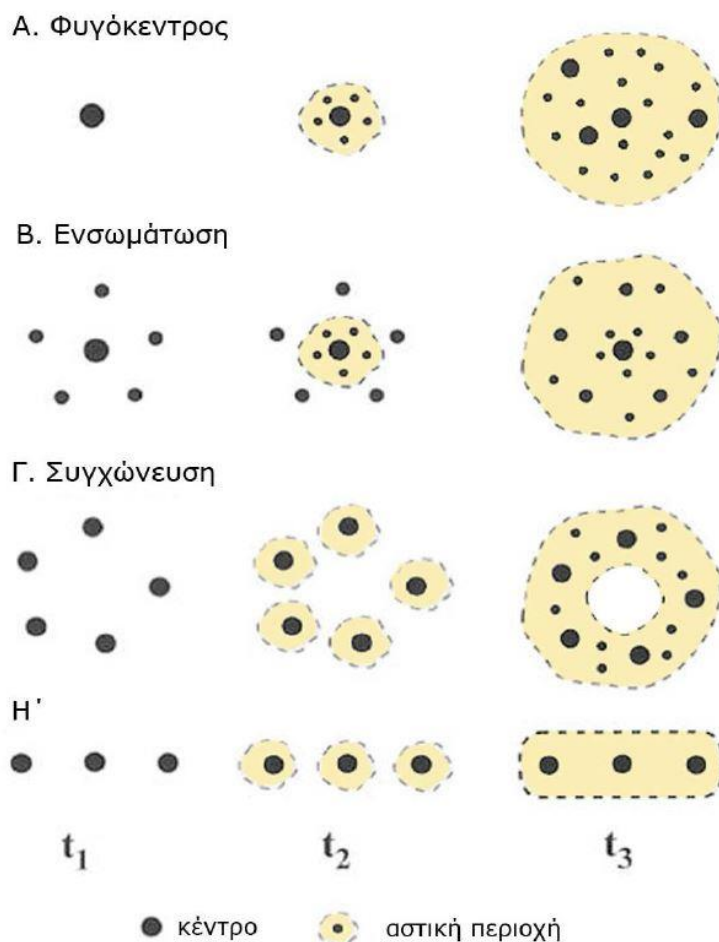


Διαδικασίες επίτευξης της πολυκεντρικότητας, ESPON (2005)

Ειδικότερα, η λειτουργική πολυκεντρικότητα έχει δυο διαστάσεις. Η πρώτη συνδέει την πολυκεντρικότητα με τη λειτουργική εξειδίκευση των κέντρων. Αυτή μπορεί να αναφέρεται στην οικονομική εξειδίκευση που αφορά στο διαχωρισμό της εργασίας ή στην εξειδίκευση σε άλλες λειτουργίες, όπως πολιτισμός, τουρισμός κ.α. Η δεύτερη συσχετίζει τη λειτουργική πολυκεντρικότητα με τις ανταλλαγές και τις σχέσεις αλληλεξάρτησης, οι οποίες προσδιορίζονται από την ένταση των ροών (εργασίας, κεφαλαίου, προϊόντων, υπηρεσιών, ιδεών) (ESPON 2006b). Ενώ η χωρική γειτνίαση ευνοεί την λειτουργική αλληλεπίδραση μεταξύ των κέντρων τα δίκτυα των ροών μπορεί να είναι ανεξάρτητα από την εγγύτητα. Κατά συνέπεια, η μορφολογική και λειτουργική πολυκεντρικότητα δεν ταυτίζονται πάντα. Η μορφολογική δεν αποτελεί προϋπόθεση για τη λειτουργική, ενώ η λειτουργική δεν συνεπάγεται απαραίτητα τη μορφολογική. Ωστόσο οι σχέσεις αλληλεξάρτησης είναι απαραίτητη συνθήκη για την ανάπτυξη πολυκεντρικού συστήματος. Η λειτουργική διάσταση της πολυκεντρικότητας θεωρείται λοιπόν περισσότερο κρίσιμη (ESPON 2006b).

Η πολυκεντρικότητα χαρακτηρίζει μια κατάσταση η οποία είναι αφενός αντίθετη στη μονοκεντρικότητα, αφετέρου στη διασπορά και, κατ' επέκταση, βρίσκεται ανάμεσα στις έννοιες της συγκέντρωσης και της αποσυγκέντρωσης. Έτσι, δεν είναι δυνατό να καθοριστεί ο καλύτερος δυνατός βαθμός πολυκεντρικότητας ανάμεσα στη μονοκεντρικότητα και τη διάχυση (ESPON 2003:13), χρησιμοποιώντας σαφή ποσοτικά κριτήρια. Εντούτοις, με ποιοτικούς όρους, ο καλύτερος βαθμός πολυκεντρικότητας μπορεί να οριστεί ως «αποσυγκεντρωμένη συγκέντρωση». Εξάλλου, η «αποσυγκεντρωμένη συγκέντρωση» χρησιμοποιήθηκε ως όραμα ή πρωταρχική αρχή χωροταξικού σχεδιασμού (Albrechts 1998: 417, 422, Knaap 1998). Η εν δυνάμει διαδικασία της αποσυγκεντρωμένης συγκέντρωσης είναι αυτή που προσδιορίζει τη σχέση της αστικής διάχυσης και του οικιστικού δικτύου.

Ο Champion (2001) ορίζει τον δυναμικό σχηματισμό της πολυκεντρικής Αστικής Περιοχής σε σχέση με την εξέλιξη της αστικής δομής στο χρόνο, αλλά και να αναγνωριστεί σε τρία χωρικά επίπεδα, της πόλης, του συστήματος πόλεων και στο εθνικό διεθνικό. Υποστηρίζει ότι υπάρχουν τουλάχιστον τρεις τρόποι που σχηματίζονται οι Πολυκεντρικές Αστικές Περιοχές.



Ο φυγόκεντρος

Η φυγόκεντρη δυναμική συμβαίνει σε μια μονοκεντρική πόλη, όπου η συνεχής ανάπτυξη της επιβάλλει τόσο αυστηρές πιέσεις με αποτέλεσμα ορισμένες οικονομικές δραστηριότητες να εκτοπίζονται σε εναλλακτικά κέντρα, τα οποία μπορούν το καθένα ξεχωριστά ή σε συνδυασμό μεταξύ τους να ανταγωνιστούν το παραδοσιακό κέντρο.

Η ενσωμάτωση

Αναφέρεται στην επέκταση του πεδίου επιρροής ενός μεγάλου αστικού κέντρου σε τέτοιο βαθμό ώστε να ενσωματώνει μικρότερα υφιστάμενα κέντρα που πριν ήταν αυτόνομα όσον αφορά τις υπηρεσίες και την απασχόληση. Με την ενσωμάτωση των κέντρων αυτών σχηματίζεται ένα πολύ πιο δυναμικό σύστημα ικανό να προσελκύσει περισσότερες μη οικιστικές δραστηριότητες από τα κέντρα που προκύπτουν με τον φυγόκεντρο τρόπο το οποίο αποτελεί ενδεχομένως μια μεγαλύτερη πρόκληση ως προς το πρωταρχικό αστικό κέντρο.

Η συγχώνευση

Ο τρόπος αυτός αφορά την ένωση αρκετών παλαιότερων κέντρων παρόμοιου μεγέθους ως αποτέλεσμα της δικής τους διακριτής ανάπτυξης ως προς το συνολικό τους μέγεθος, την έκταση που καταλαμβάνουν και την βελτίωση των μεταφορικών του συνδέσεων.

Για το ζήτημα των πολλαπλών χωρικών επιπέδων, μπορούμε να ορίσουμε τρία βασικά επίπεδα. Το πρώτο αναφέρεται στην ενδοαστική κλίμακα, που αφορά τις συμπαγείς αστικές περιοχές με ενιαία μορφολογία. Η ανάπτυξη πολλαπλών υποκέντρων μέσα σε μια συνεχή δομημένη ή αστικοποιημένη περιοχή αναφέρεται ως «πολυκεντρική πόλη» (Gordon et al. 1986), που διαφέρει σημαντικά από τη δημιουργία της «Πολυκεντρικής Αστικής Περιοχής» (Parf 2004). Η κλίμακα αυτή περιορίζει την έρευνα σε τοπικό επίπεδο. Το δεύτερο επίπεδο αναφέρεται στην ενδοπεριφερειακή κλίμακα και αφορά την σχέση του βασικού κέντρου με δευτερεύοντα αστικά κέντρα που μπορεί να αναπτύσσουν σχέσεις εξάρτησης. Τέλος το τρίτο επίπεδο χωρικής ανάλυσης αφορά την διαπεριφερειακή κλίμακα η οποία περιλαμβάνει πόλεις μιας περιφέρειας που αναπτύσσουν σχέσεις μέσα από ροές διαφόρων ειδών.

Πολυκεντρικότητα και διασυνοριακή συνεργασία

Το INTERREG μας προσφέρει τρία μοντέλα πολυκεντρικότητας με βάση τις διασυνοριακές σχέσεις που αναπτύσσονται εκατέρωθεν των συνόρων. Τα τρία αυτά μοντέλα ορίζονται σύμφωνα με το μέγεθος των διασυνοριακών πόλεων, τις διοικητικές και οικονομικές τους λειτουργίες και από την απόσταση τους από τα σύνορα. Οι τρεις τύποι είναι:

- Ο πρώτος τύπος αντιστοιχεί σε μια πολυκεντρικότητα όπου εγγύτητα δεν επηρεάζει.
- Ο δεύτερος τύπος είναι από αναδυόμενη πολυκεντρικότητα. Συντίθεται από μικρού και μεσαίου μεγέθους πόλεις που βρίσκονται κοντά στα σύνορα
- Ο τρίτος τύπος πολυκεντρικής δικτύωσης συμβαίνει μέσω διασυνοριακής συνεργασίας ενδο-αστικής πολυκεντρικότητας. Όταν μια μεγάλη πόλη που βρίσκεται κοντά στα σύνορα, συχνά υπάρχουν ισχυρές σχέσεις μεταξύ αυτής και άλλων μικρότερων πόλεων, από την άλλη πλευρά των συνόρων.

Όπως είναι σαφές, το πρόγραμμα εδαφικής συνεργασίας της ΕΕ περιορίζει την ανάλυση και κατηγοριοποίηση αυτής της σχέσης στην συνοριακή ζώνη μεταξύ των κρατών μελών. Ο λόγος αυτής της επιλογής θα αναπτυχθεί αναλυτικότερα παρακάτω, αλλά αυτό που κρίνεται σημαντικό στην συμβολή των δυο εννοιών είναι η συμπληρωματικότητα τους, στο ότι η πολυκεντρικότητα ασχολείται με την δομή (εσωτερική και εξωτερική) και δικτύωση των κέντρων ως πόλεων ή ως ενοτήτων αυτών και η διασυνοριακότητα ασχολείται με υπερτοπικές ροές και δυναμικές που διαπερνάνε φυσικά και διοικητικά όρια. Μόνο με την συσχέτιση των δυο αυτών εργαλείων μπορεί να χαραχθεί μια συνεκτική χωρική στρατηγική. Αυτό γιατί η πολυκεντρική ανάπτυξη αν και ορθώς υποστηρίζει ότι η συγκεντρώσεις οδηγούν σε βιώσιμους σχηματισμούς δεν παύει, αν και κατακερματίζεται, να παραμένει και να πολλαπλασιάζεται (λόγω αύξησης των ορίων) η διπολική σχέση κέντρου – περιφέρειας. Επίσης το κέντρο δεν σημαίνει μόνο κόμβος σε ένα ιεραρχικό ή πλεγματικό σύστημα αλλά και διοικητικό κέντρο μιας επικράτειας (μεγάλης ή μικρής). Από την στιγμή που η συνήθης συμπαγής δομή των πόλεων περιλαμβάνει την σύμπτωση διοικητικών ορίων με φυσικά όρια (ρέματα ή βουνά) και υποδομές, δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπισθούν τα κοινά προβλήματα ανώτερου επιπέδου να η χωρική ανάπτυξη των κέντρων δεν συνυπολογίζεται από τις συνέπειες διαχείρισης των επιπτώσεων της δυναμικής σχέσης επικράτειας και δικτύων και αντίστροφα.

3.2. Διασυνοριακή συνεργασία

Το υπόβαθρο της ανάπτυξης του INTERREG

Η Ευρώπη, αποτελεί ένα συνονθύλευμα χωρών με δεδομένες κοινωνικοοικονομικές, πολιτικές και πολιτισμικές διαφορές. Βέβαια αυτές οι διαφορές αποτελούσαν βάση διασυνοριακών συνεργασιών διαχρονικά. Πιο συγκεκριμένα οι πρώτες επίσημες πρωτοβουλίες συνεργασίας ξεκίνησαν μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο με τη **διμερή αδελφοποίηση των πόλεων**. Οι συνοριακές περιοχές, παρά την **αφαίρεση των φυσικών συνόρων** που αποτελεί κύρια διαδικασία ενοποίησης, συνέχιζαν να αντιμετωπίζουν προκλήσεις που τα μεμονωμένα κράτη δεν μπορούσαν να χειριστούν. Ειδικά μετά το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου οι κατάσταση του Ευρωπαϊκού χώρου οδήγησε στην **ανασυγκρότηση των κεντρικών περιοχών και την παραμέληση της περιφέρειας** και δη των συνοριακών ζωνών που ακόμα έφεραν την διαφορά μεταξύ των χωρών. Η εξελισσόμενη διαδικασία Ενοποίησης είχε ως στόχο την μείωση των ανισοτήτων μεταξύ των χωρών και ειδικά στις συνοριακές ζώνες, μέσα από την εμβάθυνση της ΕΕ που θα προέκυπτε από την νομισματική ενοποίηση και διαπλάτυνση της μέσα από την αύξηση των μελών.

Παρά του ότι η ελεύθερη αγορά δημιούργησε αναπτυξιακές ευκαιρίες αυτό **δεν εξασφάλισε την ισόρροπη ανάπτυξη** των περιφερειών. Επίσης η παγκοσμιοποίηση αποδυνάμωσε την αυτονομία των κρατών μελών και ενίσχυσε την δικτύωση της ΕΕ μέσα από τις πόλεις μέσα από τα μεγάλα έργα υποδομής όπως οι διακρατικοί οδικοί άξονες και οι τεχνολογίες επικοινωνιών που κατεύθυναν τις επενδύσεις. Μέσα από αυτές τις προκλήσεις η ΕΕ χρειαζόταν μια συστηματική προσέγγιση της διασυνοριακής συνεργασίας μέσα από συντονισμένες δράσεις και συνεργατική λήψη αποφάσεων. Ο απώτερος στόχος είναι η μεταστροφή των αδυναμιών σε προτερήματα και η αναδιοργάνωση των διασυνοριακών περιοχών σε «Γέφυρες» και «Κόμβους» μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών.

Κύρια χαρακτηριστικά του προγράμματος

Τι είναι το INTERREG;

Πρωταρχικό μέσο της ΕΕ για τη στήριξη της συνεργασίας πέρα από τα εθνικά σύνορα, που χρηματοδοτούνται από το ERDF και από εθνικά / ιδιωτικά κεφάλαια. Στο στόχο δύο της πολιτικής συνοχής της προγραμματικής περιόδου 2014-2020, λειτουργεί σε όλα τα κράτη μέλη και αποτελείται από 3 στοιχεία:

- το σκέλος Α της διασυνοριακής συνεργασίας,
- το σκέλος Β διακρατικής συνεργασίας,
- το σκέλος Γ διαπεριφερειακής συνεργασίας (INTERREG ΕΥΡΩΠΗ, ESPON, URBACT και INTERACT)

Έχει μια **πραγματική κοινοτική διάσταση**, και σε αντίθεση με άλλα εργαλεία υποστήριξης της ΕΕ προς τις εθνικές πολιτικές, υποστηρίζει τους στόχους της Κοινότητας και τα συμφέροντα. Διαφέρει από την πλειοψηφία των προγραμμάτων της πολιτικής για τη συνοχή σε μία σημαντική πτυχή – **εμπλέκει συνεργασία μεταξύ των αρχών δύο ή περισσότερων κρατών μελών**. Διευθετεί το στόχο της συνοχής του ERDF:

«βοηθά στην προσαρμογή των κυριότερων περιφερειακών ανισοτήτων στην Κοινότητα, μειώνει το χάσμα μεταξύ των επιπέδων ανάπτυξης των διαφόρων περιοχών όπως και το βαθμό στον οποίο οι λιγότερο ευνοημένες περιοχές και τα νησιά, συμπεριλαμβανομένων των αγροτικών περιοχών, υστερούν. »

Οι στρατηγικοί στόχοι του Interreg έχουν μεταφραστεί στις εξής στόχους:

- Να μην αποτελούν εμπόδιο τα εθνικά σύνορα για την ολοκλήρωση και την ισόρροπη οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη του ευρωπαϊκού εδάφους
- Να διορθωθούν αρνητικές επιπτώσεις και μειονεκτήματα της απομόνωσης ορισμένων περιοχών που βρίσκονται στα σύνορα ή στην περιφέρεια των εθνών-κρατών

- Να ενθαρρύνει τις περιφέρειες να επωφεληθούν άμεσα από τη χρηματοδότηση του Interreg για την αντιμετώπιση των μειονεκτικών τους τοποθεσιών
- Να παρέχουν στις αρχές κίνητρα για να στραφούν προς τους γείτονες, από την άλλη πλευρά των εθνικών τους συνόρων, και τα εργαλεία για να διαχειριστούν από κοινού τις κοινωνικοοικονομικές, περιβαλλοντικές και εδαφικές προκλήσεις της περιοχής.

Η εστίαση της υποστήριξης:

- Διευκολύνει την ανάπτυξη της διασυνοριακής, διακρατικής και διαπεριφερειακής συνεργασίας ως μέθοδο εργασίας και ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα των καθημερινών δραστηριοτήτων για τα θεσμικά όργανα και των ανθρώπων σε όλη την Ευρώπη
- Διευκολύνει την καθιέρωση μόνιμων πλαισίων συνεργασίας για την ανάληψη δράσης και στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης σε περιοχές όπου οι προσπάθειες είχαν προηγουμένως κατακεραματιστεί από την ύπαρξη ενός εθνικού σύνορο
- Διευκολύνει ωρίμανση της παράδοσης συνεργασίας, ως ύπαρξης περιεχόμενου νομικών όρων για τη συνεργασία, καθώς και την ύπαρξη και την δυνατότητα μόνιμων διασυνοριακών δομών
- Διευκολύνει τη συγκέντρωση και την ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας σε τομείς κοινού ενδιαφέροντος
- Διεγείρει την παραγωγή ιδεών «τοπικά» στην περιοχή και για την περιοχή, και τη μετάφραση αυτών των ιδεών σε συγκεκριμένες ενέργειες προς όφελος της περιοχής
- Διευκολύνει τη αντιμετώπιση μιας περιοχής (ιδίως διασυνοριακών ή διακρατικών) ως «κοινό» και όχι «Ιδιωτικό» χώρο
- Υποστηρίζει δραστηριότητες που είναι λειτουργούν προσθετικά σε σχέση με τις επιμέρους προσπάθειες των κρατών μελών
- Αναζωογονεί οικονομικά τις περιοχές κατά μήκος των εσωτερικών και εξωτερικών συνόρων της Κοινότητας
- Δημιουργεί προστιθέμενη αξία σε διάφορους τομείς (δίκτυα συνεργασίας, βάσεις γνώσης, πολιτικής προτάσεων, ανάπτυξη ενός διακρατικού σχεδιασμού του πολιτισμού, υλοποίηση των έργων με τους στρατηγικό χαρακτήρα, δοκιμή καινοτόμων προσεγγίσεων, κοινές δράσεις για την αντιμετώπιση των

περιβαλλοντικών προκλήσεων, κλπ.). Παρέχει ευκαιρίες για την ανάπτυξη και την καινοτομία μέσα από τον πειραματισμό με νέες προσεγγίσεις

- Υποστηρίζει έργα και δίκτυα που πραγματοποιούνται σε μια κοινή διασυνοριακή βάση που επιδεικνύουν θετική επίδραση στην ανάπτυξη εκατέρωθεν των συνόρων. Υποστηρίζει σχέδια που επιδιώκουν στην οικοδόμηση πάνω στο εδαφικό ενεργητικό της Ευρώπης μέσω της συνεργασίας
- Αναμένεται να παραδώσει αξία πέραν αυτού που θα έχουν εξασφαλίσει από εθνικές και περιφερειακές αρχές και τον ιδιωτικό τομέα. Το Interreg επικεντρώνεται σε δράσεις που τα κράτη μέλη και περιφέρειες δεν θα είχαν διαφορετικά αναλάβει και που μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις μόχλευσης, φέρνοντας κεφάλαια από άλλες πηγές
- Παρέχει ένα εργαστήριο για τις αρχές της επικουρικότητας και της εταιρικής σχέσης μέσω της άμεσης συμμετοχής των περιφερειακών και τοπικών συμφερόντων και «να φέρει την Ευρωπαϊκή Ένωση πιο κοντά στους πολίτες της»
- Μέσα από μια προσέγγιση «βάσει του τόπου», το Interreg προωθεί την πολυεπίπεδη διακυβέρνηση - συμμετοχή παραγόντων από περιφερειακούς και τοπικούς φορείς ή άλλους παροτρύνει τοπικούς εταίρους να επινοήσουν ενεργά, την εφαρμογή και την ανάληψη της ευθύνης για την ανάπτυξη στρατηγικών στην περιοχή
- Συμβάλλει στην καλύτερη ενσωμάτωση των νέων μελών μέσω της συνεργασίας και της μεταφοράς τεχνογνωσίας μεταξύ των αρχών των «παλαιών» και «νέων» περιφερειών της ΕΕ.

Κεντρικά χαρακτηριστικά για τις δέσμες Α, Β, και Γ

Διασυνοριακή Συνεργασία

Συμβάλει στη μετατροπή των περιφερειών εκατέρωθεν των εσωτερικών ή εξωτερικών συνόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ισχυρούς οικονομικούς και κοινωνικούς **πόλους**. Συγκεκριμένα, ενθαρρύνονται δράσεις στους τομείς επιχειρηματικότητα, βελτίωσης της κοινής διαχείρισης φυσικών πόρων, ενίσχυσης δεσμών μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών, βελτίωσης της πρόσβασης σε δίκτυα μεταφορών και επικοινωνίας, ανάπτυξης της κοινής χρήσης υποδομών, διοικητικής συνεργασίας, απασχόλησης, διάδρασης μεταξύ κοινοτήτων, πολιτισμού και κοινωνικής συνοχής. Η διασυνοριακή συνεργασία στόχο έχει την **«κάλυψη των κενών»**. Το επιτυγχάνει μέσω συμφωνημένων διασυνοριακών στρατηγικών «ανάλυσης και απάντησης», ειδικά σχεδιασμένων για κάθε παραμεθόρια περιοχή.

Χαρακτηριστικά της δέσμης Α

- Καλύπτουν διασυνοριακές περιοχές
- Συμμετοχή των περιφερειακών και τοπικών φορέων που εκπροσωπούνται ως κοινή φορείς στο πρόγραμμα
- Υποστήριξη γνήσιων διασυνοριακών συνεργασιών σε επίπεδο προγράμματος και έργου
- Υψηλό επίπεδο ευελιξίας για την ανάπτυξη και την έγκριση των προγραμμάτων και υψηλό επίπεδο αυτονομίας στην εφαρμογή του προγράμματος σε σύγκριση με δέσμες Β και Γ

Διακρατική Συνεργασία

Προωθεί τη συνεργασία μεταξύ ευρύτερων ευρωπαϊκών περιφερειών, (π.χ. Βαλτική, Βόρεια Θάλασσα, Μεσόγειος,, Άλπεις) και διευκολύνει συντονισμένες στρατηγικές απαντήσεις σε κοινές προκλήσεις, όπως η διαχείριση πλημμυρών, οι μεταφορές, διεθνείς

επιχειρηματικοί και ερευνητικοί δεσμοί, αστικοί ανάπτυξη κτλ. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στις υπερπόντιες και νησιωτικές περιοχές της ΕΕ (π.χ. Ινδικός Ωκεανός, Καραϊβική, Βόρεια Περιφέρεια κτλ.).

Χαρακτηριστικά της δέσμης Β

- Κάλυψη μέγα-περιοχών / διακρατικών περιοχών σε διάφορες χώρες
- Οι περισσότερες στρατηγικές αρχές από το περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, συμμετέχουν και εκπροσωπούνται στο πρόγραμμα κοινών οργάνων
- Απαιτούν ιδιαίτερη έμφαση, δεδομένων των περιορισμένων οικονομικών πόρων και η εκτενή επικράτεια των εδαφών που ενέχονται
- Εξελίσσονται γύρω από το διακρατικό χωροταξικό όραμα, το οποίο διευκολύνει τη διαδικασία παραγωγής γνώσης σχετικά με το διακρατικό χώρο, και εστιάζει σε ορισμένες κατηγορίες έργων

Διαπεριφερειακή Συνεργασία

Παρέχει ένα πλαίσιο για την **ανταλλαγή εμπειριών** μεταξύ φορέων σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο από ολόκληρη την Ευρώπη, με στόχο να συμβάλει στις ευρωπαϊκές στρατηγικές για την **παραγωγή**, την **απασχόληση** και τη **βιώσιμη ανάπτυξη**. Επιπρόσθετα, στοχεύει στην εξάλειψη των ανισοτήτων μέσω της διασύνδεσης λιγότερο εμπειρών με πιο αναπτυγμένες περιφέρειες σε διάφορους τομείς δράσεις, όπως η καινοτομία, η δημογραφική αλλαγή, η αγορά ενέργειας και η κλιματική αλλαγή.

Χαρακτηριστικά της δέσμης Γ

- Ο «νεότερος» και των τριών κλώνων με σχετικά μικρή παράδοση συνεργασίας
- Έχει ως στόχο να αξιοποιήσει τις καλές εμπειρίες και πρακτικές που έχουν αποκτηθεί μέσα από τις δέσμες Α και Β
- Υποστηρίζει τη συνεργασία μεταξύ των περιοχών οι οποίες δεν γειτνιάζουν, δηλαδή, οι περιφέρειες που έχουν κοινά προβλήματα ή κοινά συμφέροντα, ή τα οποία

θεωρούν ότι υπάρχουν και άλλοι λόγοι για την ανταλλαγή των προσπαθειών και την εμπειριών

- Τα υποστηριζόμενα σχέδια σπάνια περιλαμβάνουν φυσικές υποδομές, αλλά συνεπάγονται μεταφορά ιδεών και εμπειριών για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των πολιτικών και των μέσων για την περιφερειακή ανάπτυξη
- Το μέγεθος των σχεδίων που υποστηρίζονται είναι σχετικά μικρό σε σύγκριση με τα σχέδια που υποστηρίζονται στο πλαίσιο δέσμες A και B

Τα ενδοαστικά σύνορα

Τα σύνορα, στη βιβλιογραφία της πολιτικής γεωγραφίας και της γεωπολιτικής, επικεντρώνεται κυρίως στην ανάλυση τους σε εθνικό επίπεδο. Τα εθνικά σύνορα έχουν εξεταστεί κατά το εθνικό και υπερεθνικό επίπεδο, αλλά στην περίπτωση των παραμεθόριων περιοχών, σε φυσικά σύνορα και σύνορα κοινοτήτων, όπως και σε τοπικό επίπεδο (Wilson & Donnan 1998, Papademetriou & Meyers 2001, Breitung 2007, 2009α, 2009β). Ωστόσο, στον αστικό χώρο και όχι μόνο σε αυτές τις ειδικές περιπτώσεις, είναι διάφορα όρια που δημιουργούνται από διοικητικές αποφάσεις και με διαδικασίες κοινωνικού ή πολιτιστικού διαχωρισμού, από τον αστικό σχεδιασμό. Η αστική έρευνα ασχολείται ευρέως στην κατανόηση αυτών των ορίων, αλλά συχνά χωρίς ρητή αναφορά στον όρο, και γενικά, χωρίς αναφορά στον τομέα των συνοριακών σπουδών στην πολιτική γεωγραφία.

Από τη δεκαετία του 1990, οι μελέτες των συνόρων δεν έχουν απλά επεκταθεί από την άποψη της ποσότητας, αλλά υπήρξε επίσης σημαντική πρόοδος όσον αφορά και σε σχέση με τη θεωρητική τους αξία (Newman 2003, Kolossov 2005, Brunet-Jailly 2005). Υπάρχει τώρα η κατανόηση των ορίων ως κοινωνικές κατασκευές και με δυναμικά χωρικά χαρακτηριστικά. Η ύπαρξη, τοποθεσία και οι επιπτώσεις των συνόρων πρέπει να προσεγγίζονται ως εκβάσεις των κοινωνικών διαδικασιών οριοθέτησης (van Houtum & van Naerssen 2002).

Ειδικά στην Ευρώπη, συχνά έχει τονιστεί ο διχαστικός χαρακτήρας των συνόρων και η ανάγκη αφαίρεσης τους. Ωστόσο, έχει γίνει πλέον πιο προφανές ότι τα σύνορα εξυπηρετούν λειτουργίες. Παρέχουν προστασία, διασφάλιση του ελέγχου, κατανομή ισχύος, διευκόλυνση της διοίκησης, και την προώθηση τοπικών ταυτοτήτων. Η μελέτη του συνόρων πρέπει να περιλαμβάνει ανάλυση των εν λόγω λειτουργιών και να εξετάζουν πιθανές συγκρούσεις συμφερόντων, καθώς και οι λειτουργίες είναι διαφορετικής σημασίας μεταξύ διαφόρων παραγόντων και μεταξύ των διαφόρων πλευρών των συνόρων. Τέλος, τα σύνορα, πέρα από τις λειτουργίες τους και τις φυσικές επιπτώσεις, μεταφέρουν και νοήματα για τους ανθρώπους και την καθημερινή τους ζωή. Μπορούν συναισθηματικά να σχετίζονται με τα συναισθήματα της ασφάλειας, ή με ανεπιθύμητα συναισθήματα αποκλεισμού.

Αυτές οι σκέψεις παρέχουν μια εννοιολογική βάση για τις μελέτες των ορίων, όχι μόνο σε εθνικό επίπεδο, αλλά σε όλες τις γεωγραφικές κλίμακες όπου υπάρχουν σύνορα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που είναι μέσα στις πόλεις. Ένα πλαίσιο για μια ανάλυση πολλαπλής κλίμακας των ορίων θα πρέπει να εξετάσει πέντε διαφορετικές αλλά αλληλένδετες πτυχές των συνόρων (Breitung 2002, 2007):

- **Πολιτική προσέγγιση:** Τα σύνορα είναι εκδηλώσεις της πολιτικής και διοικητικής εδαφικότητας. Οριοθετούν σφαίρες επιρροής, και διαχωρίζουν διαφορετικούς χώρους της διακυβέρνησης. Ως εκ τούτου μια πολιτική προσέγγιση απαιτεί μια ανάλυση των δομών διακυβέρνησης και εξουσίας.
- **Φυσική προσέγγιση:** Τα σύνορα είναι ορατά στο τοπίο, τόσο ως φυσικές δομές όπως σε φράχτες και τοίχους, και ως ασυνέχειες των χρήσεων γης, των κτιριακών εγκαταστάσεων, τη σήμανση, τη βλάστηση, τα χρώματα ή και τα μεγέθη των οικοπέδων.
- **Κοινωνικο-χωρική προσέγγιση:** τα σύνορα δεν έχουν μόνο φυσική, αλλά και μια κοινωνική διάσταση, τόσο ως κοινωνικο-οικονομικά και κοινωνικο-πολιτιστικά όρια διαίρεσης. Τα κοινωνικο-χωρικά όρια γίνονται ορατά με χωρική ανάλυση των δεδομένων απογραφής και έρευνας.
- **Ψυχολογική προσέγγιση:** Σύνορα μπορεί να είναι ορατά σε χάρτες και σε τοπία, αλλά όπως αναφέρθηκε παραπάνω, έχουν επίσης μια αόρατη πτυχή. Την αναπαράσταση τους στα μυαλά των ανθρώπων. Τα ψυχολογικά σύνορα μαζί με εδαφικοποιημένες ταυτότητες και την αίσθηση του ανήκειν είναι σημαντικά τόσο σε εθνικό όσο και σε ενδο-αστικό επίπεδο.
- **Λειτουργική προσέγγιση:** Σε ένα χώρο των ροών και δικτύων, τα σύνορα δεν είναι αντιληπτά ως άκρες των περιοχών, αλλά ως ασυνέχειες, εμπόδια ή φίλτρα των ροών και των δικτύων. Στην έρευνα για τα σύνορα, αυτή η προσέγγιση ως επί το πλείστον χρησιμοποιείται από τους οικονομικούς γεωγράφους με τη μελέτη του ρόλου των διασυνοριακών πόρων, των εμπορικών ροών και της διασυνοριακής παραγωγής δικτύων. Μπορεί επίσης να εφαρμοστεί στα ατομικά δίκτυα και της διασυνοριακή κινητικότητα. Στην αστική κλίμακα, η προσέγγιση αυτή αντικατοπτρίζεται στην έρευνα σε χώρους δραστηριότητας, κοινωνικά δίκτυα, και την γεωγραφία του χρόνου.

Η μελέτη των ορίων έρχεται να συσχετιστεί με την αυξανόμενη βιβλιογραφία σχετικά με τον αστικό κατακερματισμό και την διασπαστική πολεοδομία (π.χ. Graham & Marvin 2001). Στόχος είναι η κατασκευή ενός αναλυτικού εργαλείου, που είναι ο εντοπισμός και μια ολοκληρωμένη μελέτη των συνόρων στο χώρο. Με την ενσωμάτωση των πέντε πτυχών των συνόρων, αυτή την προσέγγιση μπορεί να βοηθήσει να εμβαθύνουμε στην κατανόηση των αστικών δομών και των εξελίξεων όπως ο κατακερματισμός και ο διαχωρισμός.



Διαδημοτική συνεργασία

Η διαδημοτική συνεργασία εμπλέκει έναν αριθμό τοπικών αρχών (συνήθως όμορων) που ενώνουν τις δυνάμεις τους, με στόχο να αναπτύξουν και να διαχειριστούν αποτελεσματικότερα τις δημόσιες υπηρεσίες και τις υποδομές και να ανταποκριθούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στις ανάγκες των χρηστών, παρέχοντας καλύτερης ποιότητας υπηρεσίες και ενισχύοντας την τοπική ανάπτυξη. Η διαδημοτική συνεργασία πραγματοποιεί κοινές δράσεις τόσο αναφορικά με την οργάνωση όσο και τη λειτουργία. Με τον τρόπο αυτόν είναι δυνατόν να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας μέσω της αμοιβαίας διαχείρισης των δημοσίων επιχειρήσεων.

Η διαδημοτική συνεργασία αφορά συνήθως οριζόντιες μορφές συνεργασίας μεταξύ αρχών που ανήκουν στο ίδιο επίπεδο διακυβέρνησης. Ωστόσο, δεν αποκλείει κάθετους δεσμούς ανάμεσα σε αρχές ενός επιπέδου και όργανα ή αρχές από υψηλότερα επίπεδα διακυβέρνησης, όταν αυτό κριθεί απαραίτητο.

Βασικοί Στόχοι της Διαδημοτικής Συνεργασίας

- **Αποτελεσματική διαχείριση**, με ορθή άσκηση αρμοδιοτήτων στο τοπικό επίπεδο και διασφάλιση των αρμοδιοτήτων με υπεύθυνη και αποτελεσματική διαχείριση.
- **Διοικητικοί στόχοι:** Η διαχείριση έργων για τη σύσταση ή τη χρήση υποδομών και δικτύων.
- **Οικονομικοί στόχοι:** Η επίτευξη οικονομιών κλίμακας με τη μείωση του μέσου κόστους ανά χρήστη και την αξιοποίηση επιχορηγήσεων από το κεντρικό κράτος ή τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς.
- **Πολιτικοί λόγοι:** η δυνατότητα των δήμων να ανταποκριθούν στην αυξανόμενη ζήτηση υπηρεσιών ακόμη και ύστερα από πιθανή μείωση των διαθέσιμων πόρων.
- **Γεωγραφικοί ή χωροταξικοί λόγοι:** ειδικά τοπικά ή περιφερειακά χαρακτηριστικά (ορεινοί ή νησιωτικοί δήμοι). Μπορεί να υπαγορευθούν τη σύσταση ενός ειδικού τύπου διαδημοτικής συνεργασίας για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων αναγκών.

Συμπεράσματα

Οι έννοιες της πολυκεντρικής ανάπτυξης και τρεις διασυνοριακής συνεργασίας μοιράζονται πολλά κοινά στοιχεία όπως είδαμε παραπάνω. Πρώτα, και οι δυο έννοιες μπορούν να ιδωθούν ως αναλυτικά και ως συνθετικά εργαλεία. Και οι δυο ενέχουν μέσα τους τον χωρικό προσδιορισμό αλλά και τις δικτυακές σχέσεις. Επίσης είναι και οι δυο πολύ ευέλικτες στην εφαρμογή τους σε πολλαπλές κλίμακες του σχεδιασμού όπως και μπορούν σε κάθε κλίμακα να εκφράσουν δυναμικές ροές και χωρικά μεγέθη από άλλες κλίμακες. Είναι όμως και συμπληρωματικές. Ένα βασικό πρόβλημα που κλήθηκε να αντιμετωπίσει η πολυκεντρική ανάπτυξη είναι η άνιση ανάπτυξη και η συσσώρευση των πόρων και των δραστηριοτήτων συγκεντρωτικά. Η επόμενη συλλογιστική προβληματική λογική έγκειται στην οργάνωση αυτών των κέντρων ώστε να μην λειτουργούν εις βάρος του συνόλου. Είναι παραπάνω από εμφανές ότι σε παγκόσμια κλίμακα οι πόλεις είναι άκρος ανταγωνιστικές με άλλες που συγκρίνονται μαζί τους, με πόλεις της επικράτειας τους, αλλά και εσωτερικά μέσα στις ίδιες τους τις δομές. Αν σε κάθε μια από αυτές τις σχέσεις προσθέσουμε αυτόν τον ενδιάμεσο χώρο μεταξύ των κρατών, των πόλεων και των συνοικιών, παρατηρούμε ότι η πολυκεντρικότητα μόνο κατά το ήμισυ θέτει το πρόβλημα και την λύση.

Η διασυνοριακή συνεργασία καταλαμβάνει αυτόν το χώρο. Είναι ο χώρος της αστικής διάχυσης, είναι ο χώρος που εγκαταλείπεται πληθυσμιακά ή που καταλαμβάνεται από τους αδύναμους, είναι ο χώρος των μεγάλων ανισοτήτων. Επίσης είναι το σημείο όπου το ανθρωπογενές συναντά το φυσικό και, πρέπει να σημειώσουμε ότι αν και για πολλούς το όραμα της προαστικοποίησης με τον άνθρωπο μέσα στη φύση ήταν ακριβός αυτό, η πραγματικότητα έδειξε το αντίθετο. Δεν σημαίνει όμως ότι τα όρια είναι αργυρικά από την φύση τους. Τα όρια οργανώνουν και συγκροτούν πέραν από χωρικές ενότητες, και πληθυσμιακές ομάδες κουλτούρες και πολιτισμούς. Όπως είδαμε τα σύνορα μπορούν να προσεγγισθούν από πολλές οπτικές (φυσικά, πολιτικά, κοινωνικά, ψυχολογικά) και μέσα από αυτά μπορούμε να εντοπίσουμε τις πραγματικές ιδιαιτερότητες των τόπων και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν.

Σήμερα, το μόνο εργαλείο για την αντιμετώπιση των κοινών προβλημάτων μέσα στην πόλη είναι αυτό της διαδημοτικής συνεργασίας που πέρα από τον βαθμό εφαρμογής του δεν μπορεί να συντονίσει συστηματικά τα πολύπλοκα, πολλαπλά και πολύεπίπεδα προβλήματα που αναπτύσσονται στον «ενδιάμεσο» χώρο.

4. Στρατηγικός και Ορθολογικός σχεδιασμός, η αναγκαιότητα ανοικτού και κλειστού τύπου πολεοδομίας

4.1. Από την πολιτική, στην τεχνική διάσταση του σχεδιασμού

Στο κεφάλαιο αυτό, θα ασχοληθούμε με τις μέχρι σήμερα προσεγγίσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού και ειδικά με την **τεχνική** διάσταση τους που κυριαρχεί σήμερα. Η ερμηνεία αυτή δεν έχει προκύψει τυχαία αλλά είναι αποτέλεσμα ιστορικών παραγόντων, που οδήγησαν σε αυτού του τύπου την επιστημονική θέσπιση. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι τα ιστορικά αυτά γεγονότα δεν μπορούν να συνδεθούν ως μια και ούτε το επιδιώκει αυτό η εργασία, αλλά συνέβαλαν στην διαμόρφωση της πόλης και ως εκ τούτου της πολεοδομίας.

Η απεικόνιση των γεγονότων ξεκινά από την **μεσαιωνική συντεχνία**. Σε αυτήν, αν και ενταγμένη στο φεουδαρχικό σύστημα της εποχής, οι συντεχνίες ρύθμιζαν την οικονομική δραστηριότητα, ανέπτυσαν τεχνικές γνώσεις και κουλτούρες στα αντικείμενα εργασίας. Όπως αναφέρει ο Μ. Μπούκτσιν, «*αν και το εμπόριο είναι αλλοτρίωση στη μεσαιωνική κομμούνια ήταν επίσης και σχέση*» (Μπούκτσιν, 1979), τονίζοντας την ύπαρξη του ιδίου του εμπορίου ως να μεν μιας αρνητικής συνθήκης αλλά ως απαραίτητης για την συγκρότηση της πόλης και επαγωγικά και των εργαστηρίων των τεχνιτών. Εκεί παραγόταν ο πραγματικός πλούτος που ήταν η **στενή σχέση εργασίας και ζωής**. Κατ' επέκταση, η μεσαιωνική κομμούνια προσέφερε ατομικό χώρο στην παραγωγή αλλά και την **ανθρώπινη κλιμάκωση** μέσα από την αλληλοστήριξη των συντεχνιών και άρα την χειραφέτηση στον χώρο της πόλης. Μέσα από αυτές τις παρατηρήσεις μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η μεσαιωνική πόλη σχηματίστηκε μέσα από συλλογικές διαδικασίες που προφύλασσαν οι συντεχνίες, και αν και υπήρχε η παρουσία των ελίτ και της εκκλησίας ήταν τόσο ισχυρή η σχέση εργασίας και ζωής όπου τολμούμε να πούμε ότι ο αστικός ιστός ήταν ανάπτυγμα του κοινωνικού και παραγωγικού ιστού.

Η αλλαγή έγινε με την είσοδο του **εργοστασίου** και την μαζικοποίηση της παραγωγής όπου επέτρεψε στα ανώτερα οικονομικά στρώματα να ανοίξουν εύκολες θέσεις για τους ανειδίκευτους εργάτες μέσα από την αποσαφήνιση των διεθνών δικτύων του εμπορείου αλλά και των πρώιμων βιομηχανικών ανακαλύψεων. Αυτή η αλλαγή, μετέτρεψε τον μεσαιωνικό τεχνίτη σε προλετάριο και τους αριστοκράτες σε καπιταλιστές. Η μετατόπιση του εργασιακού προτύπου εγείρει την **ηθική διάσταση** στη συγκρότηση της κοινωνίας της πόλης μετά την διάλυση των κοινωνικών δεσμών και την επικράτηση του φιλελεύθερου ατομικού συμφέροντος. Ο Μπούκτσιν κάνει σαφή αναφορά στο πρόβλημα της γιγάντωσης των πόλεων και την απώλεια ανθρώπινης κλίμακας και ελέγχου. Εν συνεχεία κάνει μια εκτενή αναφορά στην προ - αστικοποίηση που επέφερε κοινωνική ουδετερότητα και κυνική αδιαφορία του ατόμου απέναντι στα κοινά. Οδηγούμαστε στην Μητρόπολη που είναι **αντί – πόλη** κατά Μάμφορντ και την **αέναη αστική εξάπλωση** που από – αστικοποιεί τον κάτοικο της πόλης.

Κλείνοντας την εισαγωγή καταλήγουμε στην επιστήμη της πολεοδομίας και την έντονη κριτική της ως **«ειδημοσύνη»**. Η κυριάρχηση μιας τεχνοκρατικής στάσης ήρθε ως λογικό επακόλουθο της μαζικοποίησης της κατοίκησης όχι πλέον σε επίπεδο κτηρίου αλλά συγκροτήματος, αλλά και μέσα από την ανάγκη συστημοποίησης των προβλημάτων της αστικοποίησης για την διευθέτησή τους. Με την επικράτηση αυτής της τάσης είχαμε και την εξαφάνιση του οραματισμού για την χωρική οργάνωση μιας νέας κοινωνίας όπως ιστορικά βλέπουμε ότι αναδύεται μέσα από τον έλεγχο των νέων μέσων παραγωγής. Ορισμένα παραδείγματα που διατυπώθηκαν στο μεσοδιάστημα αυτής της αλλαγής είναι αυτά των πρώτων σοσιαλιστών και συγκεκριμένα τις βιομηχανικές πόλεις του Φουριέ. Επίσης τα παραδείγματα των Όουεν και Φουριέ, δέχτηκαν ανάσχεση με τη διάδοση του Μαρξισμού (Μπούκτσιν, 1979).

«Ο Φρίντριχ Ένγκελς στο «Ζήτημα της Κατοικίας» (1872), υποτίμησε αποφασιστικά κάθε προσπάθεια διατύπωσης νέων σχεδίων για την πόλη και τη στέγαση της εργατικής τάξης, προτού να γίνει μια σοσιαλιστική επανάσταση».

Κατά τον Μπούκτσιν, τα ιστορικά δεδομένα της ρήξης της σχέσης πολεοδομίας και ριζοσπαστικής κοινωνικής ανάλυσης και δράσης, συνέβαλαν στην ανάπτυξη της «κηπούπολης» του Χάουαρντ. Η κηπούπολη διαφέρει κατά πολύ από τα έργα των σοσιαλιστών γιατί ο μόνος στερούνταν **κοινωνική και οικονομική διορατικότητα** ενώ οι δε **ανοικοδομητικό οραματισμό**. Βέβαια ο Χάουαρντ εντάσσεται στα πλαίσια του «Ευχάριστου Αντικειμένου», διότι δεν καθορίζει τη φύση της εργασίας και τον έλεγχο των παραγωγικών μέσων κ.α. αλλά κυρίως την παραγωγή ενός ευχάριστου περιβάλλοντος καπιταλισμού. Η επιστημονικά θεσπισμένη πολεοδομία, καταλήγει να προσπαθεί με ορθολογικά μέσα να εξορθολογήσει έναν κοινωνικό μηχανισμό καθαρά ανορθολογικό. Ο Μπενέβολο αναφέρει χαρακτηριστικά (Μπούκτσιν, 1979),

«η τεχνική της πολεοδομίας παραμένει σταθερά πίσω από τα γεγονότα που υποτίθεται ότι ελέγχει και διατηρεί ένα αυστηρά επανορθωτικό χαρακτήρα».

Οι τυπολογίες σχεδιασμού που έχουν αναπτυχθεί κατά τον 19^ο αιώνα, παρουσιάζουν σημαντική ετερογένεια. Όπως είπαμε και παραπάνω, μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε δύο διακριτές διαστάσεις που πιθανώς να παρουσιάζουν με διαφορετική οπτική τον ίδιο τύπο:

- Τη διάσταση όπου τα κυρίαρχα χαρακτηριστικά των διαφόρων ειδών σχεδιασμού ορίζονται από μια **πολιτική θεώρηση** οργάνωσης της κοινωνίας σε μια νέα παραγωγική βάση ως μια ρήξη με το status quo της πόλης
- Τη διάσταση όπου τα κυρίαρχα χαρακτηριστικά των διαφόρων ειδών σχεδιασμού ορίζονται από την επιστημονική-μεθοδολογική δομή και των διαδικασιών του σχεδιασμού, συντάσσοντας μια **τεχνική προσέγγιση** με κέντρο της την ιδέα ενός ωραίου αντικειμένου.

Κλείνοντας την εισαγωγή, βλέπουμε πως η τεχνοκρατική προσέγγιση του σχεδιασμού δεν μπορεί να παρακάμψει την πολιτική διάσταση που έχει η πολεοδομική παρέμβαση στον χώρο, αλλά ουσιαστικά κατασκευάζει μεθοδολογικά και σχεδιαστικά εργαλεία όπου από μόνα τους «φέρουν» αξία (κοινωνική, πολεοδομική, οικονομική κλπ.) και χρησιμοποιούνται κατά το δοκούν για την διατήρηση της συνέχειας μεταξύ των ετερόκλητων πολιτικών για την πόλη που εκτυλίσσονται στο πέρας των θητειών των πολιτικών εκπροσώπων.

4.2. Τύποι του σχεδιασμού βάση της πολιτικής διάστασης

Ο Yukubousky (1979) πρότεινε τέσσερα είδη σχεδιασμού, με κύριο στοιχείο διαφοροποίησης μεταξύ τους την συνάφειά τους με τέσσερις αντίστοιχες "ιδεολογίες":

- τον τεχνοκρατικό σχεδιασμό
- τον φιλελεύθερο (liberal) σχεδιασμό
- τον δημοκρατικό σχεδιασμό
- τον σοσιαλιστικό σχεδιασμό

Ο Thornley (1977) συνέδεσε τους τύπους σχεδιασμού με το είδος και τον βαθμό κοινωνικής αλλαγής που επιδιώκει ο κάθε τύπος και κατέληξε σε τρεις κύριες κατηγορίες:

- το **συναιναιτικό** σχεδιασμό, με σκοπό την κοινωνική σταθερότητα και πολιτική ομαλότητα (consensus and stability) με σκοπό την όσο το δυνατό ομαλότερη διατήρηση ενός μάλλον αταξικού κοινωνικού/πολιτικού συστήματος με κατά περίπτωση παρεμβάσεις,
- το σχεδιασμό **περιστολής και διαπραγμάτευσης** (containment and bargaining) όπου οι κοινωνικές συγκρούσεις αναγνωρίζονται σαν εγγενές – και συχνά θετικό– στοιχείο της κοινωνίας και δίνεται έμφαση στην διαχείριση των συγκρούσεων με σκοπό την ομαλή ενσωμάτωση της δυναμικής τους στο υπάρχον κοινωνικό σύστημα, και τέλος,
- το σχεδιασμό **σύγκρουσης και αύξησης της κοινωνικής συνείδησης** (conflict and increased consciousness) όπου αναγνωρίζεται η συνεχής ταξική πάλη, θεωρείται ότι κοινωνική πρόοδος επιτυγχάνεται κυρίως με κοινωνικές συγκρούσεις και ανατροπές, και ο σκοπός του σχεδιασμού είναι οι βασικές δομικές αλλαγές στην κοινωνία.

Τέλος, μια από τις πιο αντιπροσωπευτικές τυπολογίες βάσει "πολιτικών χαρακτηριστικών", που χρονολογικά ακολούθησαν τις προαναφερθείσες, είναι των Fainstein και Fainstein (1996: 266-272). Στην ανάλυσή τους, η οποία έχει πάντως κάποιο βαθμό εμπειρισμού, ξεχώρισαν τέσσερεις τύπους σχεδιασμού που επίσης σχετίζονται με γενικότερες πολιτικές θεωρίες και με τον ρόλο του κράτους σε θέματα χωρικού σχεδιασμού και ανάπτυξης:

- Ο **παραδοσιακός ή ορθολογικός καθολικός** σχεδιασμός (traditional ή rational comprehensive planning) όπου ο ειδικός μόνο προκαθορίζει τους σκοπούς του σχεδιασμού και τους τρόπους υλοποίησής του (ελιτισμός). Έμφαση δίνεται στον "επιστημονικό" χαρακτήρα του σχεδιασμού, που θεωρείται υπεράνω πολιτικών, ταξικών κ.λπ. διαφοροποιήσεων.
- Ο **αποσπασματικός βελτιωτικός** σχεδιασμός (incremental planning) όπου οι αποφάσεις λαμβάνονται σε σχέση με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα ορισμένων εναλλακτικών δυνατοτήτων, περιορισμένων σε αριθμό. Δεν υπάρχουν μακροπρόθεσμοι στόχοι αλλά μόνο διαδοχικές μικροβελτιώσεις και γρήγορη αντιμετώπιση των πιο επιτακτικών ζητημάτων. Ο σχεδιασμός αυτός διατηρεί την υπάρχουσα κατάσταση και προσιδιάζει με την φιλελεύθερη πολιτική ιδεολογία.
- Ο σχεδιασμός **ισοκατανομής** (equity planning) επικεντρώνεται στην "πολιτικά ορθή" ιδεολογική προσέγγιση. Αναγνωρίζει την ταξική δομή της κοινωνίας και την κυριαρχία κοινωνικών ομάδων επί άλλων, και προσπαθεί μέσω του σχεδιασμού να ενισχύσει την κοινωνική θέση και το πολιτικό βάρος των ομάδων που μειονεκτούν, έστω και αν αυτό γίνεται καθ' υπέρβαση των τυπικά δημοκρατικών διαδικασιών (θετική διάκριση—positive discrimination).
- Ο **δημοκρατικός** σχεδιασμός (democratic planning) έχει κοινό πολιτικό και πρακτικό τόπο με τον σχεδιασμό ισοκατανομής. Τονίζει την σημασία της ευρύτερης δυνατής συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό. Διαφέρει από τον προηγούμενο στο ότι επικεντρώνεται στις διαδικασίες μεγιστοποίησης της συμμετοχής και όχι τόσο στον στόχο ενίσχυσης των αδύνατων κοινωνικών ομάδων.

Όπως είδαμε και στην εισαγωγή του κεφαλαίου, κατά τον 20^ο αιώνα στο όλο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού και της ανοικοδόμησης του δυτικού κόσμου επικράτησαν δυο κυρίαρχες οικονομικές σχολές η Κεϋνσιολογική και η φιλελεύθερη του Χάγιεκ. Στην ανάλυση περί πολιτικών τύπων του σχεδιασμού παρατηρούμε «παράγωγα» των δυο αυτών μακροοικονομικών μοντέλων με ελάχιστες διαφοροποιήσεις ως προς τις θεσμικές, γραφειοκρατικές και κεντρικές δομές που διαχειρίζονται (ή όχι) τους πόρους μιας επικράτειας. Για αυτό το λόγο στην παρούσα εργασία δίνεται μεγαλύτερο βάρος στην κατηγοριοποίηση βάσει της επιστημονικής – τεχνικής διάστασης του σχεδιασμού, που τελικά μπορεί χωρίς έναν ιδεολογικό μανδύα (π.χ. δημοκρατικός) να δώσει σε μεγαλύτερο βάθος της δομής του. Σε καμία περίπτωση δεν αποδοκιμάζεται η πολιτική διάσταση του σχεδιασμού, αλλά κατά την φιλοσοφική θέση της εργασίας που είναι αυτή του υλισμού, η έκφραση ενός μακροοικονομικού φαινομένου όπως του καπιταλισμού δεν είναι ένα ακριβές αντίγραφο από τόπο σε τόπο ή από κλίμακα σε κλίμακα, αλλά εκφράζεται μέσα από τις τοπικές ιδιαιτερότητες. Συμπερασματικά ένα μοντέλο σχεδιασμού όταν δομεί τους μεθοδολογικούς, αντικειμενικούς και επιχειρησιακούς του στόχους βάσει ενός προεξοφλημένου πολιτικού αποτελέσματος, κινδυνεύει να μην δώσει τον χώρο στο να συμπεριλάβει μέσα του τις ιδιαιτερότητες μιας κοινωνίας και μιας παραγωγικής βάσης με τοπικά χαρακτηριστικά. Όπως θα δούμε και στη συνέχεια με την τεχνική διάσταση του σχεδιασμού, δεν απομακρυνόμαστε από τον κίνδυνο μιας άλλης πολιτικής δύναμης, αυτής της επιστημονικής αυθεντίας. Η δύναμη της αυθεντίας δεν περιορίζεται βέβαια μόνο στην κατοχή μιας γνώσης και ενός λόγου, αλλά και στην εκ των προτέρων προσαρμογή των εισροών στο εργαστηριακό περιβάλλον της έρευνας, όπως και τη θέσπιση των όρων της σχέσης των «ωφελούμενων» με το προϊόν της έρευνας.

4.3. Τύποι του σχεδιασμού βάση της τεχνικής διάστασης

Ο **παραδοσιακός** σχεδιασμός (traditional planning) είναι το πρώτο είδος σχεδιασμού όπου περιγράφεται η διαδικασία του. Προήλθε από τον **Geddes** (1915) και πρότεινε μια απλή διαδικασία που παρέμεινε κλασική: "συλλογή στοιχείων-ανάλυση-πρόταση" (survey-analysis-plan). Το είδος αυτό του σχεδιασμού με την πάροδο του χρόνου παρουσίασε αδυναμίες κυρίως σχετικά με την **στατικότητα** του. Το νέο είδος που θεωρήθηκε ότι παρείχε βελτιώσεις στον τομέα αυτό ήταν ο **ορθολογικός** σχεδιασμός (rational planning) που παρουσιάστηκε στα τέλη της δεκαετίας του '60 (McLoughlin, 1969. Chadwick, 1971. Lee, 1973, κ.ά.). Αυτός, τόνιζε την σημαντικότητα της **διαδικασίας** -σε αντίθεση με την εμμονή σε ένα προαποφασισμένο τελικό προϊόν- και παρείχε δυνατότητα ανάδρασης ανάμεσα στις διάφορες φάσεις. Η διαδικασία που πρότεινε, στην κλασική της μορφή ήταν: "περιγραφή του συστήματος και διατύπωση του προβλήματος-διαμόρφωση και ανάλυση εναλλακτικών λύσεων-αξιολόγηση και επιλογή-εφαρμογή και παρακολούθηση-επανατροφοδότηση των προηγούμενων σταδίων-επιστροφή στην διαδικασία και αναθεώρηση" (Αραβαντινός, 1997/2007: 56. Βασενχόβεν, 2002: 34). Ο ορθολογικός σχεδιασμός θεωρείται περισσότερο σαν **εξέλιξη του παραδοσιακού** σχεδιασμού παρά σαν τελείως διαφορετικό είδος.

Ο ορθολογικός σχεδιασμός άρχισε να δέχεται **κριτική** από τα τέλη της δεκαετίας του '70. Διαπιστώθηκε ότι στις περισσότερες των περιπτώσεων, η εφαρμογή του ήταν κατά πολύ κατώτερη των προσδοκιών. Οι προϋποθέσεις (τεχνικές, πολιτικές, οικονομικές και πολιτικές) για τις φάσεις υλοποίησης των σχεδίων πολύ συχνά δεν υφίσταντο. Ανέκυπταν προβλήματα που δεν είχαν προβλεφθεί και που δεν μπορούσαν να λυθούν χωρίς σημαντικές ανατροπές του προδιαγεγραμμένου πλάνου. Οι παράγοντες εξέλιξης του χώρου και ιδιαίτερα του αστικού περιβάλλοντος αποδείχθηκαν ότι αποτελούν ιδιαίτερα σύνθετο σύστημα, με απρόβλεπτες μελλοντικές αλληλεξαρτήσεις. Η κριτική είχε ποικίλες προελεύσεις. Από την πλευρά μιας **νεο-μαρξιστική** οπτικής, θεωρήθηκε ως κενός περιεχομένου, ως εγκεφαλικό παιχνίδι, και ως ενδιαφερόμενος περισσότερο για την διαδικασία παρά για την ουσία και το πολιτικό περιεχόμενο. Από την άλλη, ο προγραμματισμός του ορθολογικού μοντέλου θεωρήθηκε περιοριστικός για την απρόσκοπτη λειτουργία των δυνάμεων της **ελεύθερης αγοράς**. Τέλος, πιο πρόσφατα, δέχθηκε τα πυρά της "επικοινωνιακής" (communicative)

προσέγγισης ως έκφραση της υπεροψίας του κράτους και των ειδικών, αλλά και διότι αγνοεί την πολυ-πολιτισμική πραγματικότητα και την ύπαρξη πολλαπλών "ορθολογισμών" (Βασενχόβεν, 2002).

Σαν εναλλακτική πρόταση στον ορθολογικό σχεδιασμό προέκυψε το μοντέλο του σχεδιασμού **αποσπασματικών μικροβελτιώσεων** (disjoined incrementalism). Κατ' αυτό, "οι διάφορες αβεβαιότητες ως προς τις εξελίξεις, αλλά και ως προς τις πραγματικές επιδιώξεις του σχεδιασμού είναι πάντα περισσότερες και σοβαρότερες από τις σωστές προβλέψεις και εκτιμήσεις που μπορεί να κάνει κανείς" και "οι μόνες **ρεαλιστικές** λύσεις είναι οι αποσπασματικές, περιορισμένης φιλοδοξίας προτάσεις, που δεν απομακρύνονται αισθητά από τα δεδομένα της υφιστάμενης κατάστασης" (Αραβαντινός, 1997: 87-88). Αφετηρία του τύπου αυτού αποτέλεσε ένα πιο παλιό σχετικό άρθρο του Lindblom (1959) αλλά και νεώτερες επεξεργασίες του ίδιου (Lindblom, 1965, 1973). Η εφαρμογή του τύπου του σχεδιασμού αποσπασματικών μικροβελτιώσεων θεωρήθηκε ότι ήταν πολύ πιο ρεαλιστική από αυτές του ορθολογικού τύπου, και άφηνε μεγάλη ελευθερία δράσης σε ανεξάρτητους παράγοντες της ελεύθερης αγοράς. Ωστόσο, η **κριτική** εναντίον του ήταν ότι ήταν ιδιαίτερα συντηρητικός στις επιλογές του, απέκλειε κάθε καινοτομία και βαθύτερη αλλαγή, και ευνοούχιζε κάθε όραμα για το μέλλον.

Ιστορικά ο Στρατηγικός Σχεδιασμός (Strategic Planning), ως μοντέλο συστηματοποίησης με απώτερο σκοπό την αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων/σεναρίων και τη διαμόρφωση αποφάσεων, προέρχεται από το στρατιωτικό περιβάλλον (κυρίως στις ΗΠΑ) [Miller και HJensen, 1997] και μετέπειτα από τον κόσμο των επιχειρήσεων (Miller και H-Jensen, 1997. Bryson και Einsweiler, 1988. Hopkins και Hopkins, 1997. Andersen, 2000). Θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε ότι ο στρατηγικός σχεδιασμός προσεγγίζει, χωρίς να είναι, το συστημικό μοντέλο σχεδιασμού, το οποίο περιλαμβάνει την συμμετοχή ομάδων ενώ παράλληλα προϋποθέτει την ύπαρξη δεδομένων και βασίζεται σε στοιχεία παρέχοντας αποδείξεις προκειμένου να μετρηθεί η αποτελεσματικότητα του έργου/ δράσης που υλοποιείται (Cox, 2007. Fincher, 1982).

Ο στρατηγικός σχεδιασμός, προέκυψε σαν άλλη μια εναλλακτική πρόταση στον ορθολογικό σχεδιασμό, από διαφορετική όμως αφετηρία και με διαφορετικό περιεχόμενο από τον σχεδιασμό αποσπασματικών μικροβελτιώσεων. Επίσης, με την συνδυασμένη θεώρηση των ευκαιριών και απειλών για μια τοπική κοινωνία από το ευρύτερο περιβάλλον της, και των ενδογενών της δυνατοτήτων και αδυναμιών, ο στρατηγικός σχεδιασμός

χαρακτηρίζεται από τον ρεαλισμό των επιδιώξεών του, την εφαρμοσιμότητα του, και την ενσωμάτωση της δυναμικής της ελεύθερης αγοράς, αποκτώντας, έτσι συγκριτικό πλεονέκτημα και έναντι του ορθολογικού σχεδιασμού. Ο στρατηγικός σχεδιασμός έχει χρονικό ορίζοντα –μεσοπρόθεσμο συνήθως, που διαφοροποιείται έτσι τόσο από τα πλάνα του ορθολογικού σχεδιασμού για το απώτερο μέλλον, όσο και από την απουσία χρονικού ορίζοντα του σχεδιασμού αποσπασματικών μικροβελτιώσεων– και σχετίζεται με την ανάπτυξη συγκεκριμένων δραστηριοτήτων ενός οργανισμού, προκειμένου να ικανοποιήσει τους αντικειμενικούς στόχους με βάση το όραμα και την αποστολή που έχει προκαθοριστεί (McClamroch, κ.ά. 2001).

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η υπέρβαση της αδυναμίας σύνδεσης οράματος και εφαρμογής του ορθολογικού σχεδιασμού, και της συνεπαγόμενης απόκλισης οράματος και αποτελεσμάτων, απετέλεσε μία από τις κύριες επιδιώξεις του στρατηγικού σχεδιασμού, και μάλιστα, καθόλου εύκολη. Σύμφωνα με τον Wannop κ.ά. (1986), το Βασιλικό Ινστιτούτο Πολεοδομικού Σχεδιασμού (Royal Town Planning Institute) διαπίστωσε σχετική αποτυχία του στρατηγικού σχεδιασμού στην Μεγ. Βρετανία την δεκαετία του '80, και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι "υπάρχει αδυναμία στην μετάφραση και μεταφορά του στρατηγικού σχεδιασμού σε δράση" και πως επίσης "πολλές φορές στρατηγικά σχέδια και περιφερειακοί σχεδιασμοί, καταφέρνουν να επιτύχουν λιγότερα από όσα είχαν προγραμματιστεί". Όσον αφορά στις αιτίες μειωμένης αποδοτικότητας –και άρα αποτυχίας– ενός Στρατηγικού Σχεδίου, σύμφωνα με τον Roberts (1995) αυτές είναι:

- Η μη αποσαφήνιση της έννοιας, του οράματος του Στρατηγικού σχεδιασμού και του σκοπού που καλείται να υλοποιήσει.
- Η μη κατανόηση του διαχωρισμού ανάμεσα στον "σχεδιασμό" του "Στρατηγικού Πλάνου" από την "ουσιαστική εφαρμογή του".
- Η μη ενασχόληση των τοπικών αρχών με τον Στρατηγικό Σχεδιασμό.
- Η εμμονή στον παραδοσιακό τρόπο σχεδιασμού που είναι η παραγωγή του σχεδίου και όχι η ανάπτυξη δυναμικής διαδικασίας συνεχιζόμενου σχεδιασμού που μπορεί ανά πάσα στιγμή να συσχετίσει τους διαθέσιμους για την συγκεκριμένη περιοχή πόρους προς μια επιθυμητή πορεία ανάπτυξης.

Χωρικός Σχεδιασμός: Έργα και Στρατηγικά Σχέδια

Σύμφωνα με θεωρητικούς του σχεδιασμού (Healy, 1997. Mastop και Faludi, 1997. Faludi, 2000), ο χωρικός σχεδιασμός αφορά στην ύπαρξη μιας ποικιλότητας κυβερνητικών δράσεων με στόχο την ανάπτυξη και εφαρμογή συγκεκριμένων στρατηγικών, σχεδίων, πολιτικών και έργων σε συγκεκριμένο εκάστοτε χώρο, υπάγοντάς τον σε μια στρατηγικά σχεδιασμένη μορφή ανάπτυξης. Οι δράσεις αυτές διαμορφώνονται μέσα από τις δυναμικές της οικονομικής και κοινωνικής αλλαγής, οι οποίες αυξάνουν τις απαιτήσεις για την ύπαρξη συγκεκριμένων ποιοτικών χαρακτηριστικών στους τόπους εφαρμογής τους. Ο "στρατηγικός" χαρακτήρας του χωρικού σχεδιασμού δεν είναι δεδομένος, καθώς, σε πολλές περιπτώσεις μπορεί να έχει περισσότερο το χαρακτήρα "έργου". Οι περιπτώσεις αυτές συναντώνται συνήθως σε μικρότερες κλίμακες σχεδιασμού και σε "υλικής μορφής" αντικείμενα. Παρακάτω γίνεται λεπτομερέστερη ανάλυση του διαχωρισμού μεταξύ στρατηγικών σχεδίων και έργων, καθώς στην Ελληνική πραγματικότητα υφίσταται ακόμη σύγχυση στον διαχωρισμό των εννοιών αυτών.

	Έργα	Στρατηγικά Σχέδια
Αντικείμενο	Υλικής μορφής	Αποφάσεις
Αλληλεπίδραση	Έως την έγκριση υλοποίησής του	Συνεχής
Μέλλον	Κλειστό	Ανοικτό
Χρονική διάσταση	Περιορίζεται σε φάσεις εφαρμογής	Αποτελεί κεντρικό και μεταβαλλόμενο στοιχείο της διαδικασίας
Τύπος	Σχέδια, κείμενα	Πρακτικά της τελευταίας συνάντησης εταίρων
Επίδραση	Ορίζει – καθορίζει επακριβώς	Αποτελεί πλαίσιο διεργασιών

Έργα και στρατηγικά σχέδια (Mastop και Faludi, 1997)

Σύμφωνα με τους Mastop και Faludi (1997) και Faludi (2000), ο σχεδιασμός έργου (project) αποτελεί τον αντίποδα του στρατηγικού σχεδιασμού στις τυπολογίες του χωρικού σχεδιασμού. Τα "έργα" (projects), αποτελούν λεπτομερή σχέδια, με συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα προγραμματισμένο για την παραγωγή του τελικού αποτελέσματος,

Τα στρατηγικά σχέδια, αντίθετα, πραγματοποιούνται από ένα ευρύ αριθμό συμμετεχόντων οι οποίοι λαμβάνουν τις αποφάσεις, που με την σειρά τους διαμορφώνουν το αντικείμενο του σχεδιασμού. Ο συντονισμός των αποφάσεων αυτών αποτελεί μια συνεχή διαδικασία. Τα στρατηγικά σχέδια δεν αποτελούν τελικά προϊόντα και ο χρονικός τους ορίζοντας είναι ανοικτός. Τέλος λόγω του ανοικτού τους ορίζοντα, τα στρατηγικά πλάνα, διαμορφώνονται μέσα από συνεχείς διαπραγματεύσεις και υπάρχει ευελιξία στην αναμόρφωση τους. Στον Πίνακα παρουσιάζονται οι διαφοροποιήσεις μεταξύ "Εργων" (Projects) και "Στρατηγικών Σχεδίων" (Strategic Plans).

Στρατηγικός Σχεδιασμός του Χώρου

Ο στρατηγικός χωρικός σχεδιασμός αφορά συνήθως αναπτυξιακά θέματα αυξημένης σπουδαιότητας. Ο Faludi (2000), υποστηρίζει ότι ο χαρακτήρας των χωρικών σχεδίων γίνεται πολύπλοκος όταν στη διαμόρφωσή τους λαμβάνονται υπόψη πολλές ομάδες με διαφορετική εκπροσώπηση συμφερόντων (τοπικές αυτοδιοικήσεις, οργανισμοί δημοσίου και ιδιωτικού χαρακτήρα, επιχειρήσεις, ομάδες διαφόρων συμφερόντων κ.ά.).

Η σύγχρονη Ελληνική πραγματικότητα παρουσιάζει ιδιομορφίες όσον αφορά στην διαμόρφωση σχεδίων που θεσμικά ορίζονται/θεωρούνται ότι έχουν στρατηγικό χαρακτήρα τουλάχιστον σε ορισμένες από τις διαστάσεις τους. Κατ' αρχήν, τα σχέδια αυτά, ενώ στα νομοθετικά κείμενα όπου προβλέπονται και στις προδιαγραφές εκπόνησής τους τονίζουν ιδιαίτερα τον στρατηγικό τους χαρακτήρα, στην ουσία τους ωστόσο, δεν πληρούν πολλά από τα κριτήρια του Πίνακα 4 (Εργα και Στρατηγικά Σχέδια, Mastop και Faludi, 1997) και στην πραγματικότητα πρέπει να τοποθετούνται κάπου μεταξύ έργων και στρατηγικών σχεδίων. Η ερμηνεία του φαινομένου αυτού έγκειται εν πολλοίς στο ότι στην Ελληνική πραγματικότητα ιδιαίτερη σημασία έχει η όσο το δυνατόν πιο άμεση υλοποίηση πολιτικών και σχεδίων (κυρίως με την μορφή έργων), σε αντίθεση με τις μεσο/μακρόχρονες στρατηγικές που τοποθετούνται χαμηλότερα στην κλίμακα των αναπτυξιακών προτεραιοτήτων, διότι αφενός μεν υπάρχει ακόμη έλλειψη υποδομών υλικής μορφής και άμεσης προτεραιότητας (π.χ. ύδρευση, αποχέτευση, οδοποιία) και αφετέρου, η αμοιβαία και χρόνια δυσπιστία πολιτών - Κράτους καθιστά τις, χωρίς χρονικές δεσμεύσεις, στρατηγικές, αναξιόπιστες στους πολίτες και μη εμπορεύσιμες πολιτικά, για την πολιτική ηγεσία.

Επίσης, υπάρχει παραγωγή τους από διαφορετικές διοικητικές πηγές: το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων από τη μια, και το Υπουργείο Εσωτερικών και Δημόσιας Διοίκησης και ενίοτε τις Περιφέρειες από την άλλη. Τα σχέδια που έχουν σαν πηγή το Υπουργείο Εσωτερικών και Δημόσιας Διοίκησης και τις Περιφέρειες είναι συμβουλευτικού χαρακτήρα και χωρίς προκαθορισμένες και αυστηρές προδιαγραφές. Για τα μεσαία και μεγάλα αστικά κέντρα εκπονούνται μετά από πολιτική πρωτοβουλία που εκδηλώνεται από ένα από τα επίπεδα αυτοδιοίκησης ή και της κεντρικής διοίκησης. Η εκπόνησή τους δεν αναφέρεται σε συγκεκριμένη νομοθεσία και δεν είναι υποχρεωτική. Για τους μικρότερους οικισμούς, (για τους δήμους και τις κοινότητες πριν τις συνενώσεις τους που επέβαλε το σχέδιο "Ι. Καποδίστριας"), υπήρχε νομοθετική πρόβλεψη από τον ν.1461/84, όπου προέβλεπε την δημιουργία "αναπτυξιακών συνδέσμων" σε εθελούσια βάση από ομάδες δήμων και κοινοτήτων με ομοειδή αναπτυξιακά χαρακτηριστικά, και εκπόνηση Τοπικών Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΤΑΠ) για κάθε αναπτυξιακό σύνδεσμο. Τα ΤΑΠ διατηρούνται και μέχρι σήμερα σαν αναπτυξιακό εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού με εφαρμογή στους Καποδιστριακούς δήμους.

Τα σχέδια στρατηγικού χαρακτήρα που παράγονται στα πλαίσια του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αντίθετα από τα παραπάνω, έχουν υποχρεωτικό χαρακτήρα όσον αφορά την εφαρμογή τους, ακολουθούν προκαθορισμένες προδιαγραφές που καθορίζουν τόσο την διαδικασία εκπόνησης όσο και την τελική δομή τους και η εκπόνησή τους καθίσταται υποχρεωτική για τις διοικητικές ή χωρικές μονάδες στις οποίες αναφέρονται. Τα σχέδια αυτά σήμερα είναι οι Χωροταξικές Μελέτες διαφόρων τύπων, τα Ρυθμιστικά Σχέδια, τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και τα ΣΧΟΟΑΠ. Ο στρατηγικός τους χαρακτήρας τονίζεται ιδιαίτερα, τόσο στα νομοθετήματα που τα προβλέπουν, όσο και στις προδιαγραφές που τα περιγράφουν. Ο τονισμός αυτός γίνεται μάλιστα εντονότερος στην αντιπαραβολή τους με τα "χαμηλότερα" επίπεδα χωρικού σχεδιασμού (Πολεοδομικές Μελέτες/Ρυμοτομικά Σχέδια, Πράξεις Εφαρμογής) που δεν έχουν στρατηγικό χαρακτήρα, είναι κυρίως σχεδιαστικά, και προϋπήρχαν των στρατηγικών σχεδίων σαν νομοθετική ρύθμιση (από Π.Δ. 1923).

Οι επικαλύψεις στον χαρακτήρα και το περιεχόμενο των δύο παραπάνω κατηγοριών σχεδίων με στρατηγικό χαρακτήρα (όπως π.χ. ενός ΣΧΟΟΑΠ και ενός ΤΑΠ) κάνει την ταυτόχρονη ύπαρξή τους υπερβολική, αν αναλογιστεί κανείς το ότι το καθένα από αυτά αμείβεται ξεχωριστά και ότι οι οικονομικές δυνατότητες των μικρότερων ΟΤΑ είναι περιορισμένες. Η μοναδική αιτιολόγηση συνύπαρξής τους θα μπορούσε να είναι ότι η ελαστικότητα των διαδικασιών των Στρατηγικών Σχεδίων Ανάπτυξης και των ΤΑΠ ενθαρρύνει την εκπόνησή τους πριν από τα αντίστοιχα χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια στρατηγικού επιπέδου, ώστε να αποτελέσουν πρόκριμα και έναυσμα διαδικασιών συμμετοχής και διαβούλευσης για τα δεύτερα, που νομοθετούνται και ενέχουν υποχρέωση εφαρμογής. Και πάλι όμως, την δυνατότητα εκπόνησης και των δύο κατηγοριών σχεδίων έχουν κατά τεκμήριο μόνο οι δήμοι που λόγω μεγέθους ή χαρακτηριστικών (τουριστικοί, γρήγορα αναπτυσσόμενοι κλπ.) έχουν αυξημένες συγκριτικά οικονομικές δυνατότητες.

Συμπεράσματα

Αν γυρίσουμε πάλι στο πρόβλημα της μοντέρνας επιστημολογίας μπορούμε να συναντήσουμε το ίδιο μοντέλο αντιπαράθεσης πολιτικής και επιστήμης μέσα από το έργο του Χόμπς και του Μπούλ αντίστοιχα. Ο Τόμας Χόμπς (1588-1679), Άγγλος πολιτικός φιλόσοφος, γνωστός για τις πραγματείες του για την ασφάλεια του πολίτη και το κοινωνικό συμβόλαιο. Ο Μπούλ (1627-1691), Ιρλανδός φυσικός φιλόσοφος, που με τα πειράματά του οδήγησε στο ομώνυμο νόμο της χημείας. Ο Λατούρ, σε συνέχεια με μια σειρά βιβλιογραφίας για τη σχέση των δυο εκπροσώπων της σχέσης **πολιτικής θεωρίας και επιστήμης**. Χωρίς να επεκταθούμε στην ανάλυση του έργου των δυο θεωρητικών, κατά τον Λατούρ βλέπουμε μια παράλληλη προσπάθεια, και των δυο να διαχωρίσουν την ενότητα κοινωνίας και εργαστηρίου (η ανάπτυξη των εργαστηριακών πειραμάτων πάντα κλώνιζε κοινωνικές-πολιτικές σταθερές) (Λατούρ 2000)

«με τον Χόμπς να φαντάζεται μια επιστημονική πολιτική από την οποία η πειραματική επιστήμη πρέπει να αποκλειστεί και τον Μπούλ να δημιουργεί έναν επιστημονικό λόγο από τον οποίο η πολιτική πρέπει να αποκλειστεί.»

Η διαμάχη αυτή συνεχίζεται μέχρι σήμερα με τους μεν πολιτικούς αντιπροσώπους που εκπροσωπούν την υπολογιστική πλειονότητα των πολιτών και οι δε, επιστημονικοί αντιπρόσωποι εκπροσωπούν την υλική πλειάδα των αντικειμένων. Κατά τον Λατούρ και οι δυο μπορούν να προδώσουν, όπως και οι δυο είναι έκφανση τις ίδια προσπάθειας, του διαχωρισμού υποκειμένου και αντικειμένου (το δίπολο αυτό μπορεί να μεταφραστεί με πολλούς τρόπους π.χ. άνθρωπος – μηχανή, κοινωνία – φύση, πολιτική - επιστήμη), την ανάπτυξη μιας ριζικής σχέσης μεταξύ τους, μέσα από υποκειμενοποίηση ή την αντικειμενοποίηση των υβριδίων (πολιτισμικών μιγμάτων που έχουν παραχθεί από τη σχέση υποκειμένου – αντικειμένου), που όπως μπορούμε να φανταστούμε η πλειονότητα των γνώσεων που κληρονομήσαμε ως κοινωνίες ήταν υβριδικές, με τελικό στόχο την κατάληψη του κενού αυτού χάσματος από την επέκταση του ενός ή του άλλου κόσμου.

Επιστρέφοντας στις προσεγγίσεις του σχεδιασμού, παρατηρούμε την εξέλιξη της ίδιας ιστορίας. Μέσα από την έρευνα του Λατούρ μπορούμε να φανταστούμε ότι ο σχεδιασμός, από τη φύση του δεν μπορεί παρά να συμπεριλαμβάνει πολύπλοκα πολιτικά και πολιτισμικά μείγματα, και από την άλλη κατά μέγεθος, δεν μπορεί παρά να επεξεργάζεται συστηματικά τα φαινόμενα και να «ξεδιαλύνει» την πληροφορία. Για τον λόγο αυτό είναι αναγκαία μια διπλή ανάπτυξη του σχεδιασμού, κλειστού και ανοιχτού. Η μια οπτική ασχολείται με τον καθορισμό ενός μακροπρόθεσμου αντικειμενικού στόχου μέσα από προβολές μοντελοποίησης και άλλες επιστημονικές διαδικασίες, και η δεύτερη με την συνεχή χαρτογράφηση των κοινωνικών και παραγωγικών γεωγραφιών του χώρου για χάραξη μεσοπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμών στρατηγικών και πολιτικών. Αν και, όπως παρουσιάζονται παραπάνω οι δυο αυτές διαστάσεις του σχεδιασμού καταλαμβάνονται από τους επιστήμονες και τους πολιτικούς αντίστοιχα, στόχος είναι η μετάβαση σε μια κοινή διάσταση σταδιακά μέσα από την θέσπιση της κοινής σημασίας των δυο προσεγγίσεων στην διαδικασία του σχεδιασμού.

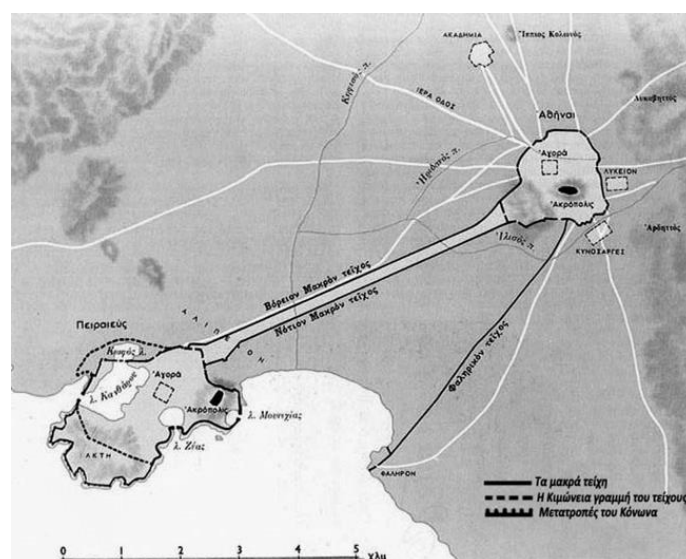
Σε αντιδιαστολή με την θέση αυτή, βλέπουμε μια αναπτυξιακή, κυβερνητική και χωρική πολιτική που ορίζεται ως παράγωγο της πρωτοβουλίας της ελεύθερης αγοράς και όπου κάθε φορά αναγκάζεται να οραματιστεί μακροπρόθεσμα την ευρωστία και την ευμάρεια που προσφέρει η συμμετοχή στην παγκόσμια κίνηση κεφαλαίου, και τελικά μεσοπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα την αντιμετώπιση του περιβάλλοντος ως χώρο για αναπτυξιακή δραστηριότητα - εκμετάλλευση. Δυστυχώς σε διεθνές επίπεδο παρατηρείται ότι οι παγκόσμιες πόλεις (Global cities) αποτελούν οικονομικούς κόμβους κίνησης κεφαλαίων και η διατήρησή τους σε αυτό το δίκτυο συνεπάγεται με την ελκυστικότητα ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για επενδύσεις που μόνο η κανονιστική και χωρική απορρύθμιση μπορεί να φέρει. Σε αυτόν τον διεθνή αγώνα, οι πολιτικές δυνάμεις δυσκολεύονται να αντιπαραβάλουν βιώσιμες στρατηγικές που να αναδεικνύουν οδικούς χάρτες ανάπτυξης για δυο λόγους. Πρώτα λόγω της κατάρρευσης της οικονομικής αυτοτέλειας των κρατών και τις γεωστρατηγικές συνέπειες, διακρατικών δεσμεύσεων σε επίμαχους τομείς (πχ ενέργεια) αλλά και την αδυναμία στόχευσης των κυβερνήσεων σε μακροπρόθεσμούς στόχους που να μπορούν να δώσουν λύσεις λόγω απαίτησης για πολιτικές θητείες με αποτελέσματα.

5.Κλιμάκωση και αποκλιμάκωση του σχεδιασμού: Μελέτη περίπτωσης, Αθήνα

5.1. Η πολυκεντρική δομή των Αθηνών μέσα από τις μεταβολές των ρυθμιστικών σχεδίων

Η ιστορική απεικόνιση της πολυκεντρικής δομής των Αθηνών μέσα από τις μεταβολές των ρυθμιστικών σχεδίων

Η Αθήνα από τους αρχαίους χρόνους αποτελούσε μια πολύ ισχυρή πόλη-κράτος. Κατά τον 5^ο αιώνα π.Χ. η ανάπτυξη της και ως θαλάσσια δύναμη οδήγησε τον Θεμιστοκλή στην οχύρωση Αθήνας και Πειραιά, αλλά και αργότερα την ένωση τους από τον Κίμωνα με την ανέγερση των μακρών τειχών, του Φαληρικού και του βόρειου τείχους, για την εξασφάλιση της αδιάκοπης και ασφαλούς επικοινωνίας τις Αθήνας με τον Πειραιά και το λιμάνι του Φαλήρου (Τραυλός1960).



Η οχρωματική οργάνωση Αθήνας – Πειραιά, 460-455 π.Χ.

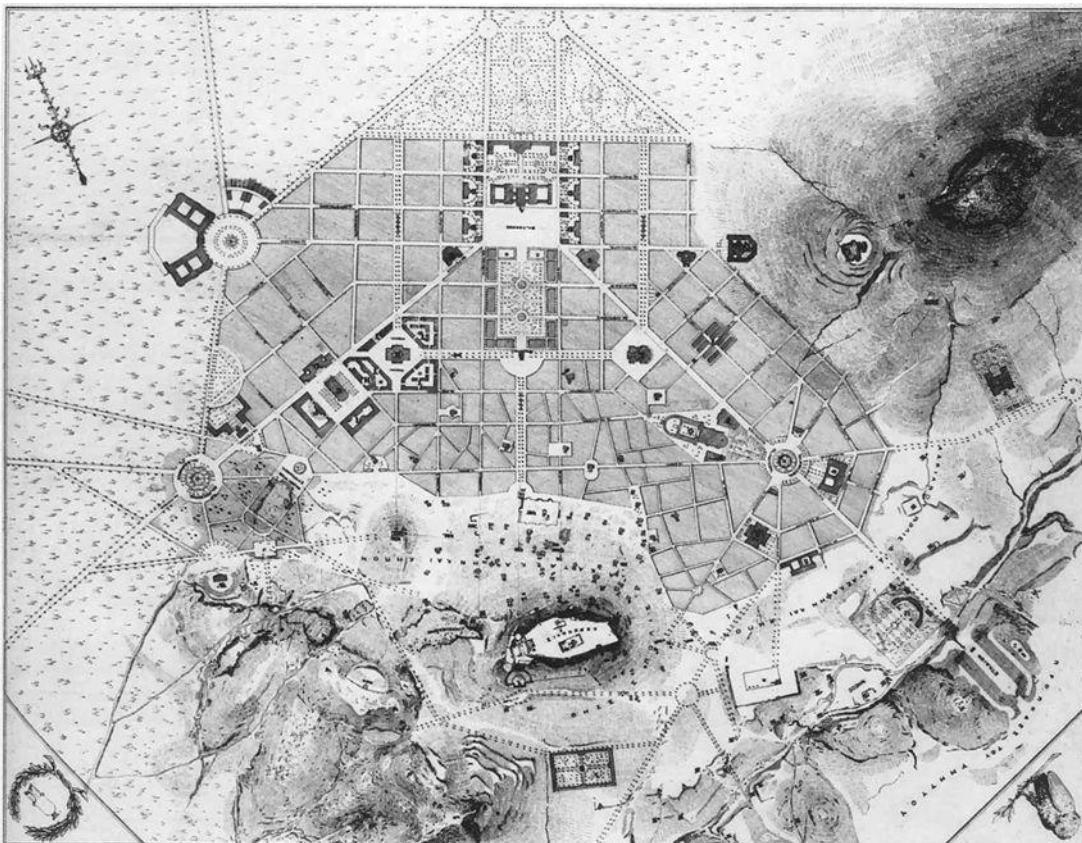
Μετά την Τουρκοκρατία, η Αθήνα από την σύσταση του Ελληνικού κράτους αναπτύχθηκε μονοκεντρικά γύρω από το υπάρχον κέντρο της, και βέβαια με την σταδιακή εξέλιξη του Πειραιά ως το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας δημιουργήθηκε ένας δεύτερος εξειδικευμένος πόλος (Γεράρδη 2004). Όπως είναι γνωστό, η πολεοδομία και συγκεκριμένα στο επίπεδο ρυθμιστικού σχεδιασμού αναπτύχθηκε κατά το τέλος του 19ου αιώνα λόγω της βιομηχανικής επανάστασης και την έντονη μεγέθυνση των πόλεων (Σαρηγιάννης 2010). Το επίπεδο και η κατεύθυνση του σχεδιασμού αυτού στοχεύει στην ρύθμιση και επέκταση ενός υπάρχοντος πολεοδομικού συγκροτήματος.



Καταγραφή της Αθήνας από τον Fauvel, 1818

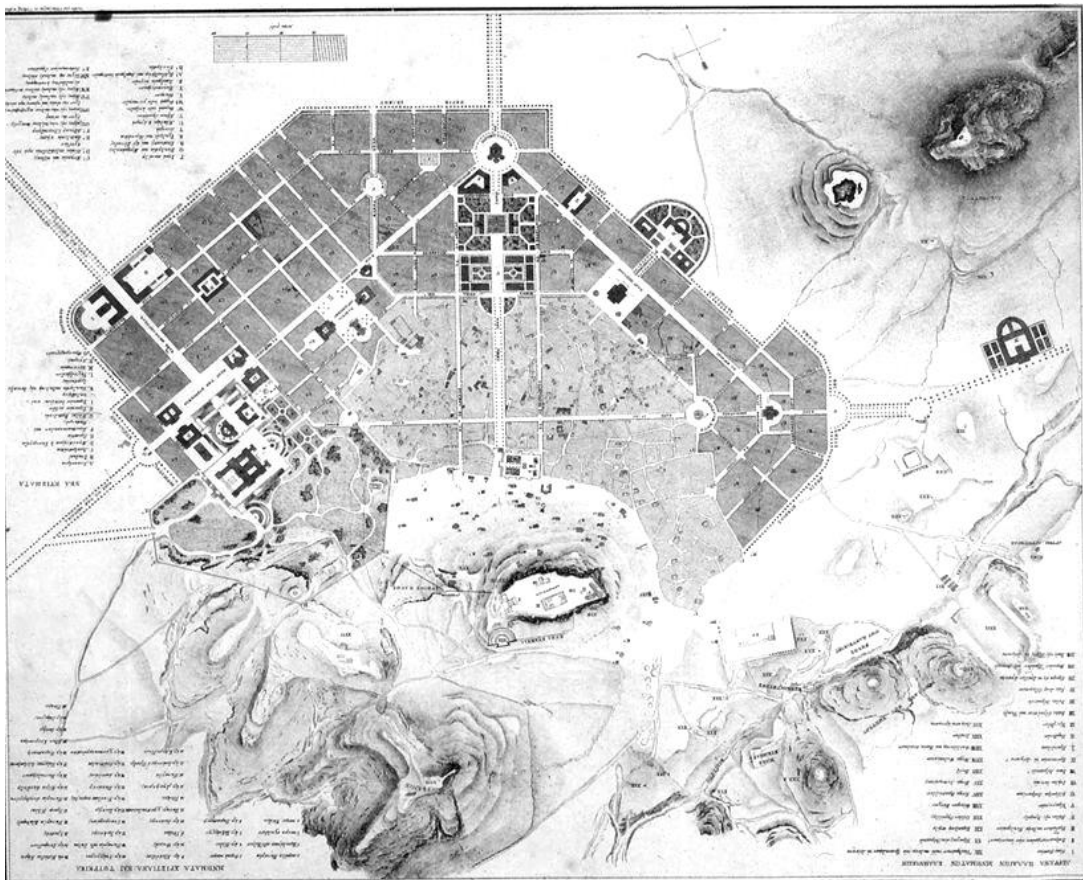
Υπό αυτή την έννοια, τα πρώτα επίσημα πολεοδομικά σχέδια επέκτασης των Αθηνών εμφανίζονται το 1832 από τους Κλεάνθη-Schaubert και κατά συνέχεια το 1834 με την τροποποίηση του σχεδίου Klenze. Τα σχέδια αυτά εντάσσονται στο ρεύμα του νεοκλασικισμού και στόχευαν στην κτηριακή οργάνωση και συμβολική χωροθέτηση των βασικών εξουσιών σε ένα αστικό ιστό των τότε ευρωπαϊκών προτύπων.

Κατά το Τραυλό το σχέδιο Κλεάνθη-Schaubert, που ακολούθησε αμέσως την αναγνώριση της Ελλάδας ως ανεξάρτητου κράτους αποτελούσαν συνέχεια της κατεύθυνσης των σπουδών τους στο Βερολίνο και βέβαια με ιδιαίτερη σημασία στη συσχέτιση της πολεοδομικής τους πρότασης σε σχέση με το αρχαίο πρότυπο. Οι οδοί σχεδιάστηκαν πλατιοί και ανοιχτοί για μελλοντική ανάπτυξη και με πολλές πλατείες για την μνημειακή διαμόρφωση της νέας πρωτεύουσας της χώρας. Τέλος είχαν προβλεφθεί απαλλοτριώσεις για την διάνοιξη δρόμων και την οικοδομική ανάπτυξη ενός νέου αστικού συγκροτήματος στα κεντροευρωπαϊκά πρότυπα της εποχής. Όπως διαπιστώνει ο Τραυλός από την εποχή εκείνη, υπήρχαν έντονα τα προβλήματα προώθησης των απαλλοτριώσεων λόγω της αστικοποίησης και της ανασυγκρότησης του υπάρχοντος αστικού αποθέματος. Από την ίδρυση του ελληνικού κράτους παρατηρούμε την αδυναμία του κρατικού μηχανισμού να προχωρήσει στις αναγκαίες κατά τον σχεδιασμό διανοίξεις και απαλλοτριώσεις λόγω των μεμονωμένων συμφερόντων των κατοίκων.



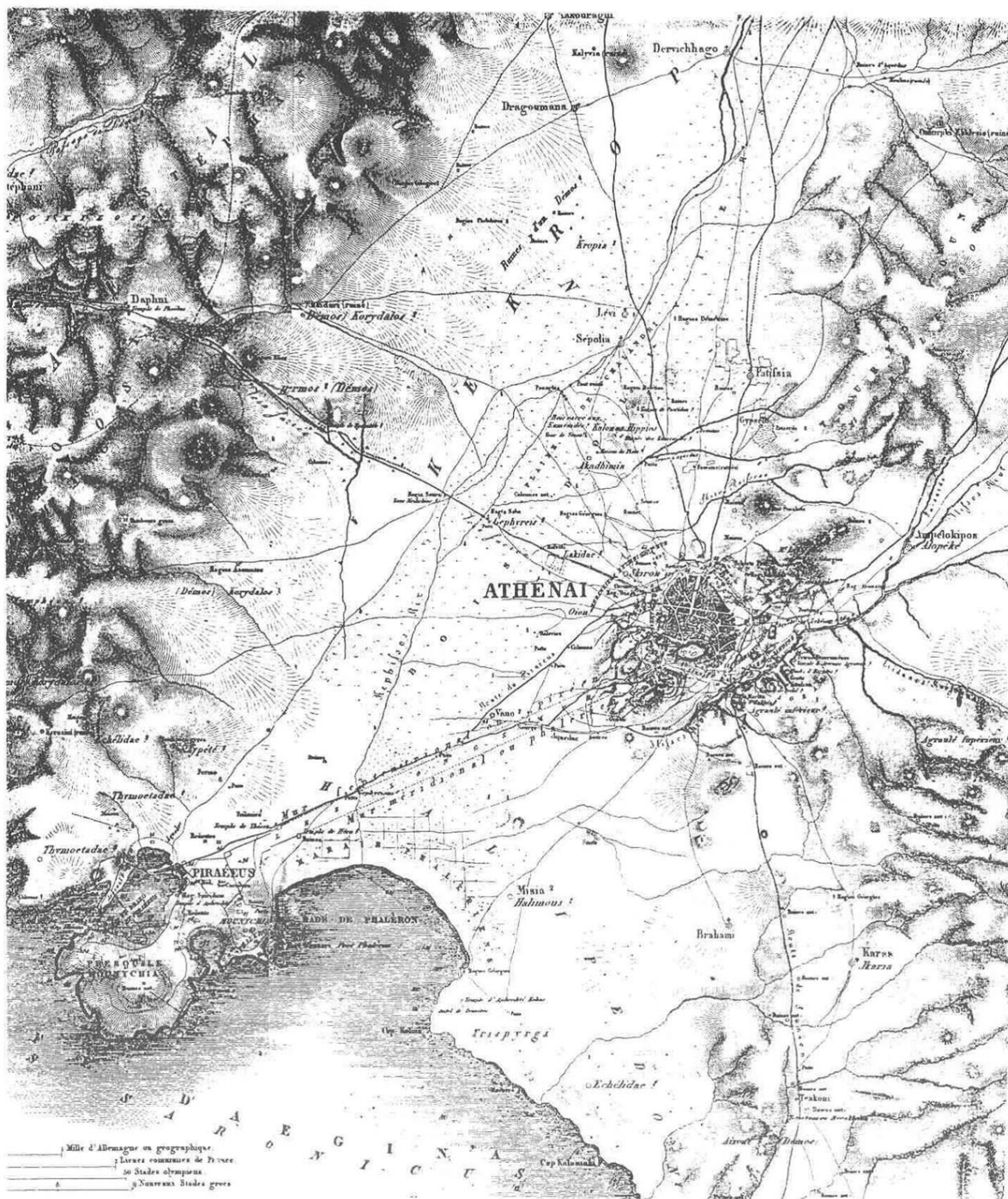
Σχέδιο επέκτασης των Αθηνών, Κλεάνθης-Schaubert, 1832

Για την ανεύρεση λύσης στο πρόβλημα των απαλλοτριώσεων κλήθηκε ο Klenze, που ως κορυφαίος αρχιτέκτονας της εποχής θα μπορούσε να κάνει τις αναγκαίες τροποποιήσεις στο προϋπάρχον σχέδιο. Ένα βασικό πρόβλημα στην φάση αυτή κατά τη βιβλιογραφία, ήταν η βιαστική μετεγκατάσταση των μονάδων διοικήσεως του κράτους στην Αθήνα από το Ναύπλιο, την πρώην πρωτεύουσα, και την επακόλουθη στέγαση τους στην περιοχή της αγοράς σε κτηριακές εγκαταστάσεις μη σχεδιασμένες και που κατά βάση δέσμευαν την υλοποίηση του σχεδιασμού από τη στιγμή όπου έστρεφαν την βασικότερη δραστηριότητα του τότε κράτους σε μια υποβαθμισμένη αστική υποδομή.

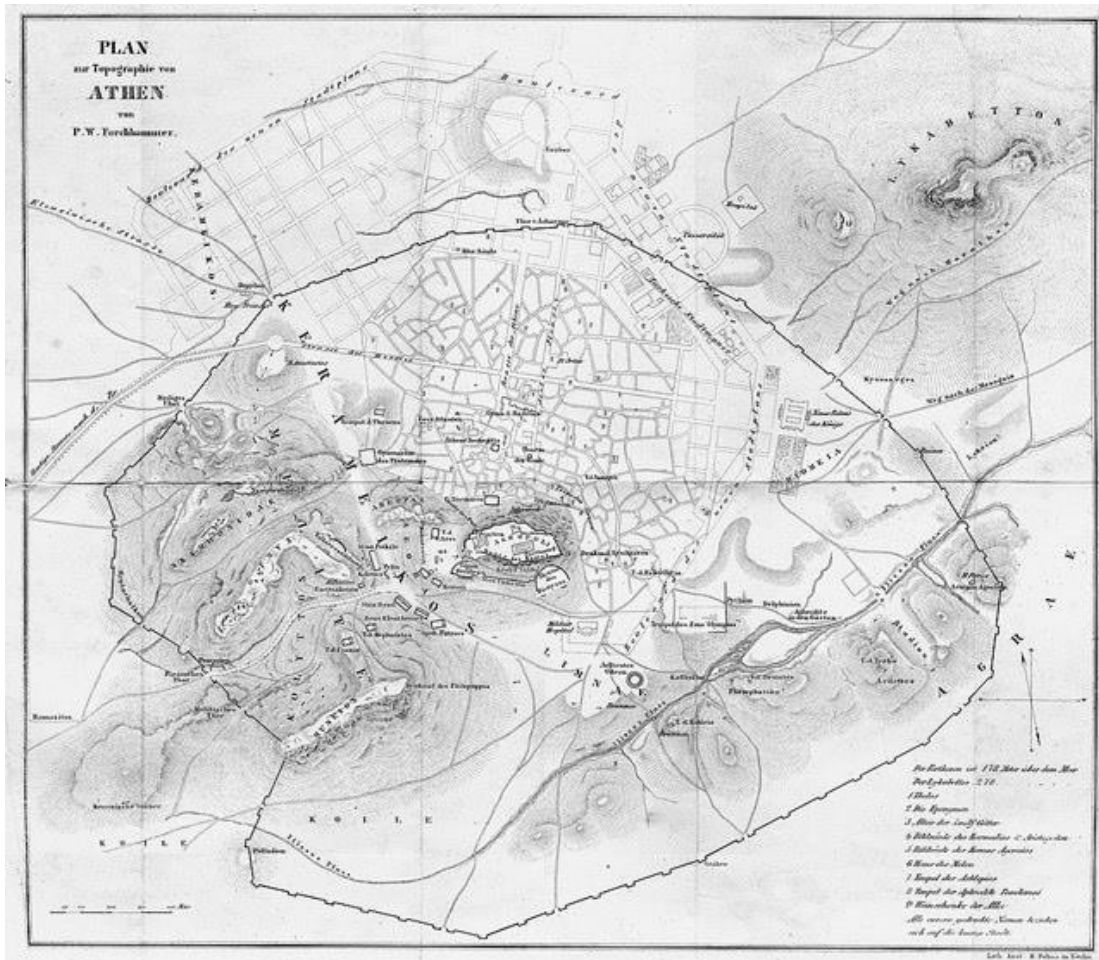


Σχέδιο επέκτασης των Αθηνών, Klenze, 1834

Το 1837, στον χάρτη του J.A. Sommer, μηχανικού γεωγράφου της βαυαρικής αυλής, βλέπουμε καθαρά την έκταση που καταλαμβάνει ο Ελαιώνας, τα έλη των εκβολών Κηφισού και Ιλισού, τα ερείπια του Σταδίου, και οι εξοχικές τοποθεσίες των Αμπελοκήπων, του Κολωνού, των Πατησίων. Έχει ήδη ξεκινήσει η διάνοιξη της Αθηνάς και της Ερμού, και η οικοδόμηση των Ανακτόρων.



Χάρτη της Αττικής, J.A. Sommer, 1837



Χάρτης της Αθήνας, Forschham, 1841

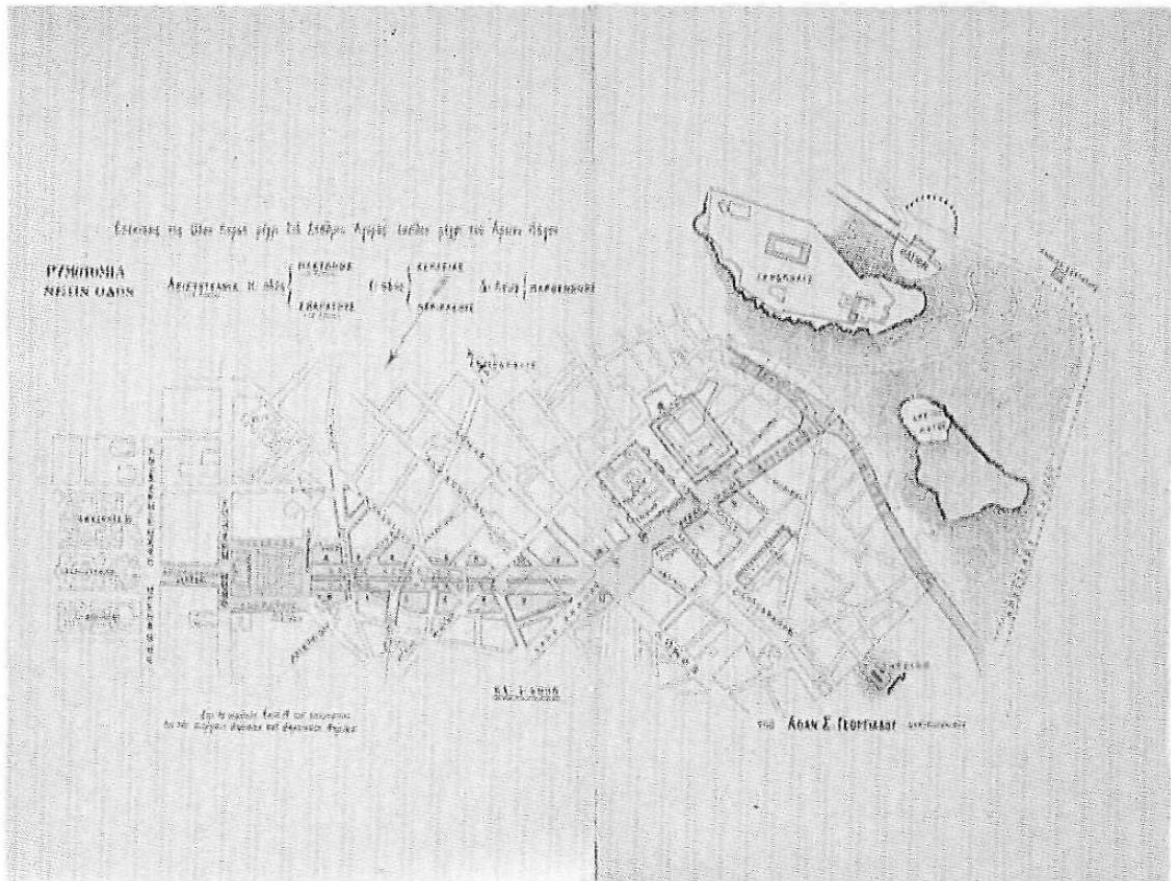
Έως το 1860 η πόλη περιορίζεται στα όρια των πρώτων σχεδίων με πληθυσμοί τους 40.000 κατοίκους. Το σχέδιο Σταυρίδη το 1860 αποτέλεσε μια απόπειρα οργάνωσης των επεκτάσεων που ακολούθησαν τον σχεδιασμό του Klenze, που όπως φάνηκε δεν ήταν αρκετές για να καλύψουν τη δυναμική αστικοποίησης της περιφέρειας του ιστορικού κέντρου της Αθήνας. Ως αποτέλεσμα προέκυψε η προβληματική διάρθρωση των επεκτάσεων που δεν εντάσσονταν σε κάποιο σχεδιασμό αντίστοιχες καταγραφές της εξέλιξης του πολεοδομικού ιστού έχουν γίνει από τους Καλλεγέρη (1860), Strantz (1862), Kaupert (1875). Αυτό που παρατηρεί ο Τραυλός σαν συμπέρασμα είναι ότι από το σχέδιο Σταυρίδη και μετά η επέκταση της πόλης προηγείται του σχεδιασμού.

ΣΧΕΔΙΟΝ ΕΠΙΤΡΟΦΗΣ ΣΤΑΥΡΙΔΗ 1860



Σχέδιο Σταυρίδη, 1860

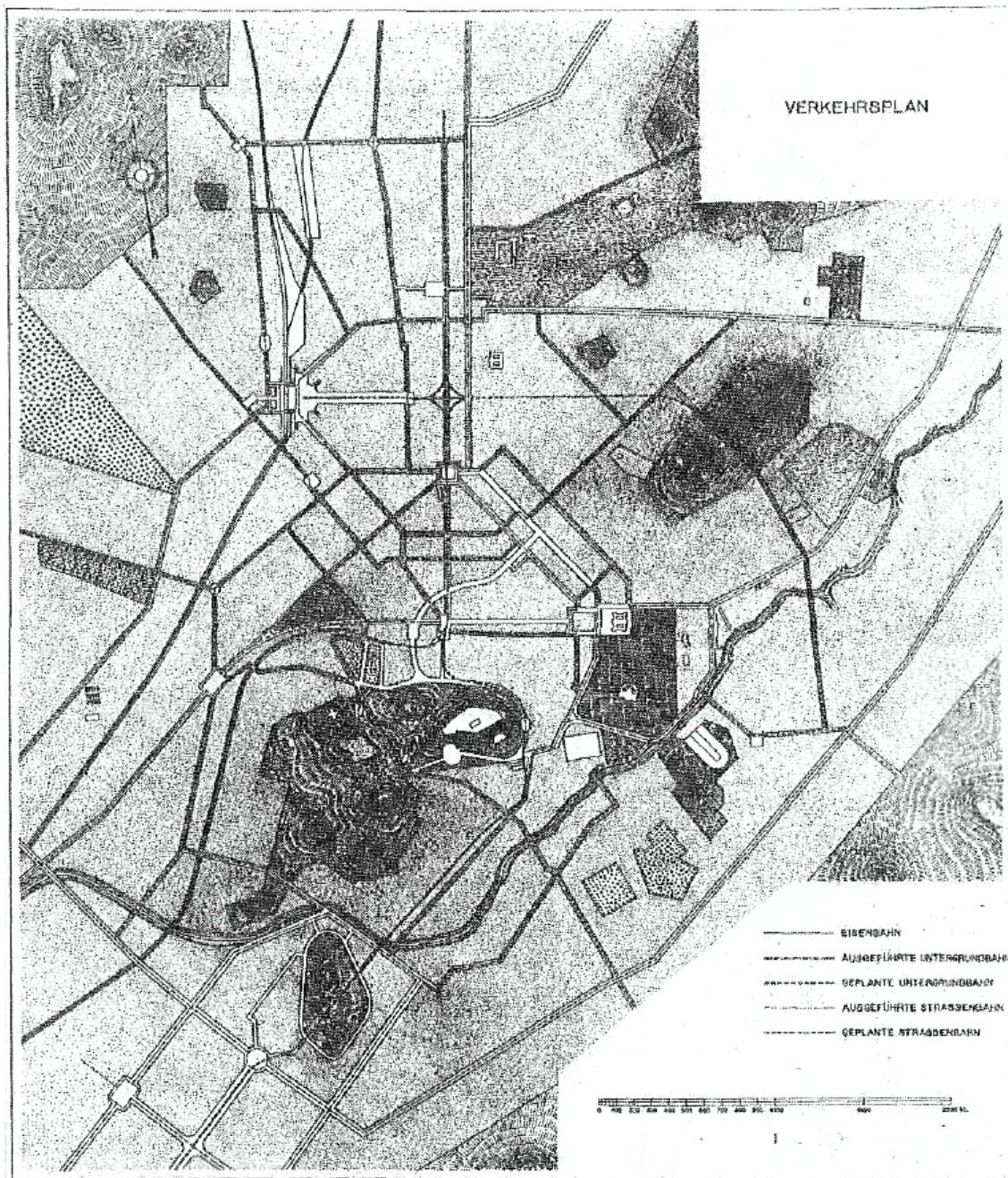
Το 1908, ο αρχιτέκτονας Αθανάσιος Γεωργιάδης επαναφέρει το ζήτημα της διάνοιξης νέων αρτηριών μέσα στην πόλη με βασικό του επιχείρημα την είσοδο του αυτοκινήτου ως «νέου παράγοντα συγκοινωνίας» που απαιτεί χώρο. Ο ίδιος υποστήριζε ότι το κόστος των διανοίξεων θα είχε σύντομη απόσβεση, εντός μιας δεκαετίας, και ότι αυτή θα προέκυπτε από την υπεραξία των παρακείμενων οικοπέδων, την εκμετάλλευση του τραμ που θα κινείται κατά μήκος των νέων λεωφόρων και την εκμετάλλευση του υπονόμου.



Α. Γεωργιάδης, Μελέτη νέας λεωφόρου Ασπασίας και Περικλέους, 1908

Το 1908 ένας άλλος πολεοδόμος ο Γερμανός Ludwig Hoffmann, συντάσσει το πρώτο σχέδιο πόλεως των Αθηνών, που κινείται στο ίδιο πνεύμα με τον Γεωργιάδη στην διάνοιξη δρόμων με ιδιαίτερη στόχευση στην δημιουργία περιφερειακών λεωφόρων σε αντίθεση με το ακτινωτό υπάρχον σύστημα και την δημιουργία δικτύου τραμ. Ο Hoffmann χαρακτηρίζεται εκπρόσωπος της ακαδημαϊκής εκλεκτικιστικής πολεοδομίας του «Βιλεμνισμού», δηλαδή ενός ρεύματος που προωθούσε την μνημειακή διαμόρφωση των ελεύθερων χώρων της πόλης την διαμόρφωση των πλατειών, την κανονικοποίηση των ρυμοτομικών χαραξέων και την ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Κατά βάση είναι μια πολεοδομική πρόταση με βάση τον εμπειρισμό περισσότερο από την συστηματοποίηση και αυτό φαίνεται και στην «αρχιτεκτονική» προσέγγιση του πολεοδομικού σχεδίου με την σχεδίαση των αρχιτεκτονικών μελών του οικιστικού συγκροτήματος μέσα από την ιδέα των κλειστών οικοδομικών τετραγώνων.

Μια τέτοια προσέγγιση αντιμετωπίζει την πόλη ως ένα τελικό αντικείμενο, πάρα ταύτα είναι μία πρόταση που και κατά τον αρχιτέκτονα πολεοδόμο Βασιλειάδη είχε αρκετές καινοτομίες στην σύλληψη της όπως και ριζοσπαστικές παρεμβάσεις όπως αυτή της σήραγγας κάτω άπτον Λυκαβηττό. Τέλος, συμπεριλαμβάνει στην πρόταση του την αφαίρεση των τηλεφωνικών και ηλεκτρικών καλωδίων από τους στύλους που αλλοιώνουν την εικόνα της πόλης και προτείνει μνημειώδεις αστικές παρεμβάσεις και διαμορφώσεις με κλίμακες, οβελίσκους, στοές και άξονες θέασης.



L. Hoffmann, Σχέδιο Δόμησης Αθηνών, 1910. Γενική κυκλοφοριακή ρύθμιση

Το 1911 ο Άγγλος πολεοδόμος Thomas Mawson προτείνει αντίστοιχα βελτιώσεις του σχεδίου της Αθήνας και κυρίως της κεντρικής περιοχής της. Το σχέδιο Mawson ή αλλιώς το «σχέδιο θαύμα» οι ιδέες για την Αθήνα πλαισιώνονται με την επιδίωξη της «ωραίας πόλης» και την αναγκαία ατομικότητα που πρέπει να εκφράζεται σε αυτήν. Μια βασική μετατόπιση από τα προηγούμενα σχέδια για την Αθήνα είναι η εισαγωγή της λειτουργικής διαίρεσης της πόλης και ο επακριβής καθορισμός των χρήσεων γης και ο χωρισμός των έργων υλοποίησης σε τέσσερις διακριτές φάσεις πενταετιών. Από την άλλη, αν και στο πνεύμα ενός αναδυόμενου μοντερνισμού και συστηματοποίησης, ο Mawson παράγει μια μεγάλη σειρά αρχιτεκτονικών σχεδίων, κατόψεων και όψεων σημαντικών κτηρίων της πόλης για τον τονισμό του χαρακτήρα και της εικόνας της. Κατά τον Μπίρη, ο Mawson δεν υπολογίζει το ήδη κτισμένο περιβάλλον της πόλης και αν και αναπτύσσει σχέδιο με αρκετές συνθετικές αρετές παράγει ένα σχέδιο αρμονικών γραμμών και διακοσμητικών σχημάτων.



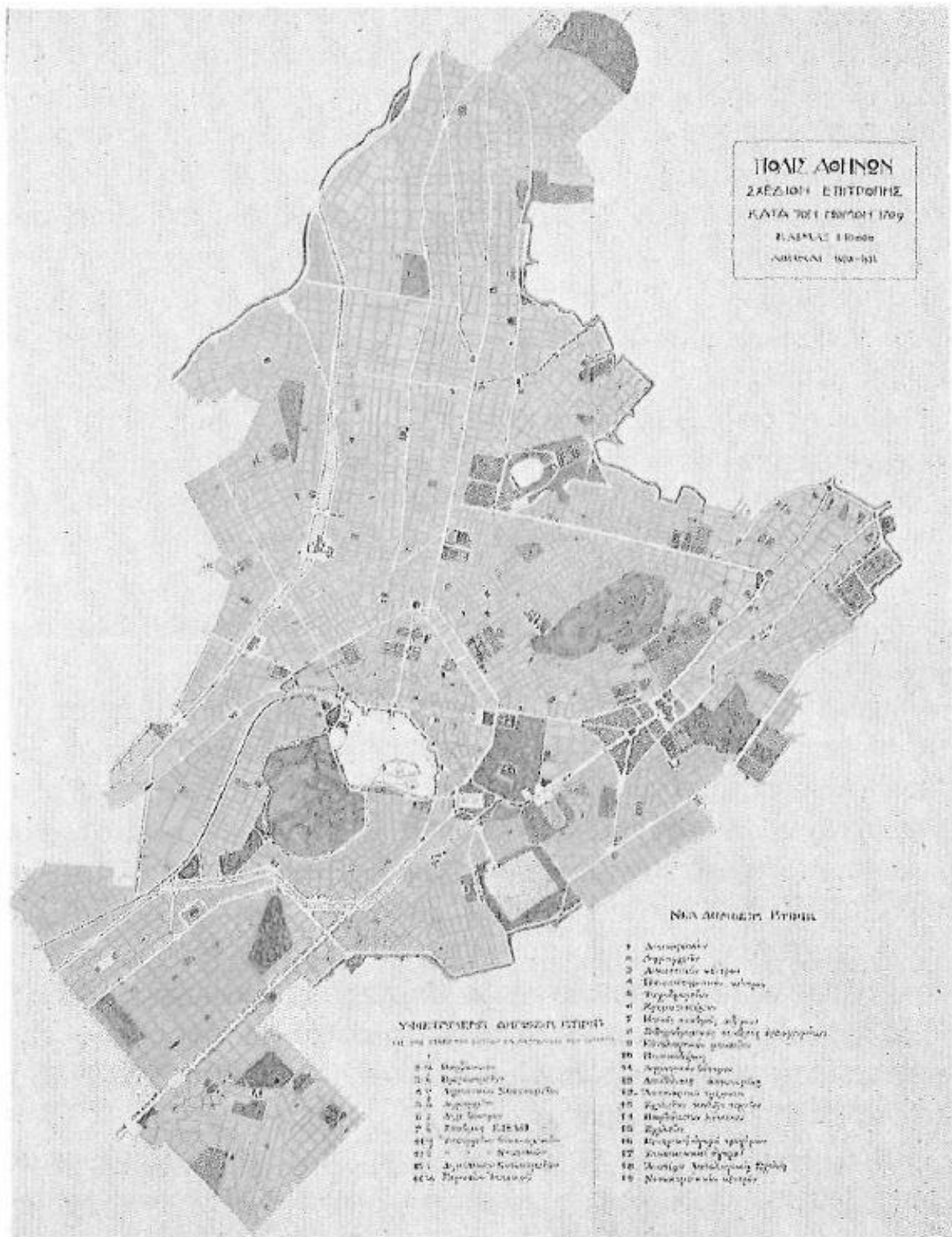
T. Mawson, Σχέδιο για την Αθήνα, 1911

Το 1920 συνιστάται η επιτροπή Καλλιγά, ως ανώτατο τεχνικό συμβούλιο που απαρτίζεται από το Π. Καλλιγά, Ε. Hebrard, Κ. Κιτσίκη, Α.Κ. Ορλάνδο, Breaurd και Ι. Αξελό. Η επιτροπή συγκεντρώνει στοιχεία, κάνει διεξοδικές και ευσυνείδητες έρευνες, αλλά κατά τον Βασιλειάδη οι προτάσεις δεν προβλέπουν τίποτα το ριζικό. Τακτοποιούν μια σειρά από προβλήματα και κάνουν μικροδιορθώσεις. Σε μια περίοδο 12 ετών η επιτροπή συνέταξε τρία ρυθμιστικά σχέδια για την αντιμετώπιση της έντονης αστικοποίησης. Οι συνέπειες της Μικρασιατικής καταστροφής το 1922 ήταν ολέθριες αφού ο πληθυσμός της Αθήνας αυξάνεται από τους 500.000 στους 800.000 κατοίκους και ακόμα δεν υπήρχε ρυθμιστικό σχέδιο λόγω της μη έγκρισης των προτάσεων της επιτροπής. Οι προσφυγικοί οικισμοί, ως συνέπεια, σχεδιάστηκαν τμηματικά και προχειρώς για την κάλυψη των αναγκών στέγασης με κάποιες από τις βασικές πολεοδομικές αρχές της εποχής.



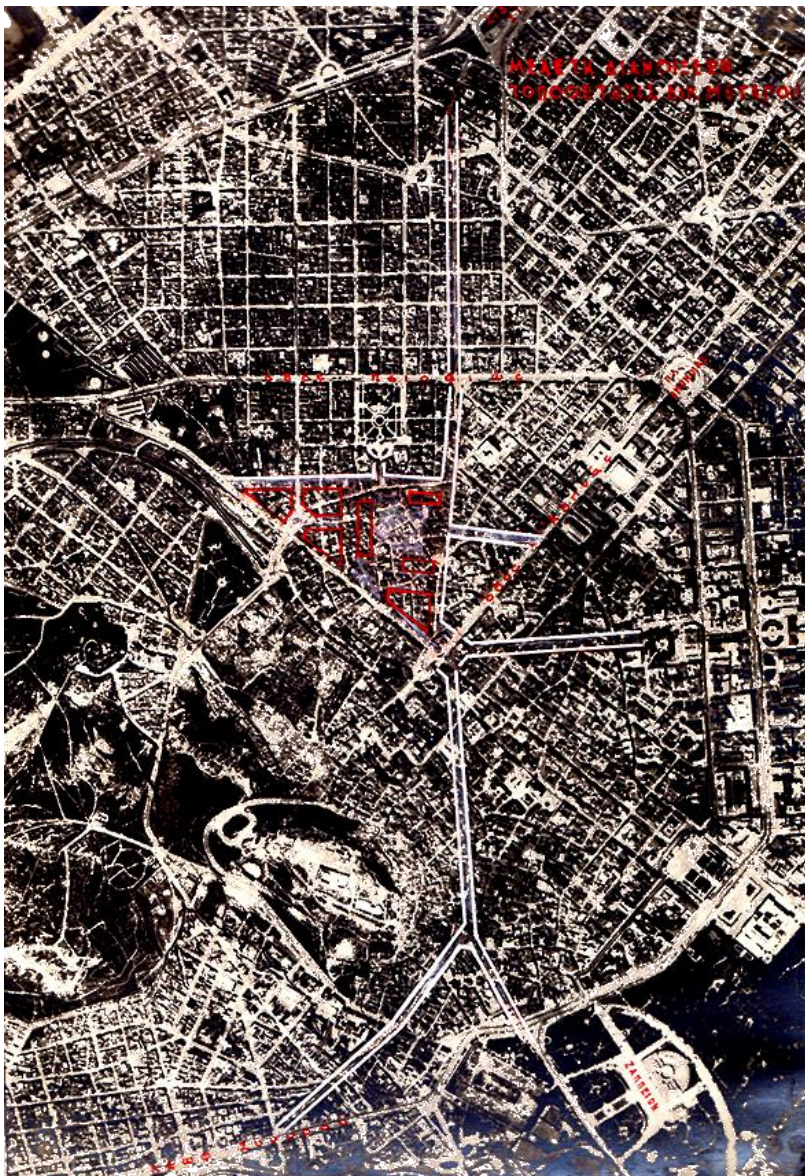
Προοπτικό του Διοικητικού Κέντρου, Νέο Σχέδιο Αθηνών, Επιτροπή Καλλιγά, 1924

Το 1925 το σχέδιο Καλλιγά δημοσιοποιήθηκε και δέχτηκε έντονες επικρίσεις. Η πρόταση προωθεί την ανάγκη λειτουργικής διαίρεσης της πόλης σε τμήματα που αντιστοιχούν σε γενικές χρήσεις γης. Με αυτόν τον τρόπο συγκροτούνται έξι Κέντρα, το εμπορικό, το Χρηματιστικό, το Πανεπιστημιακό, το Νοσοκομειακό, το Διοικητικό και το Δικαστικό. Εκτός σχεδίου πόλης τοποθετούνται το Βιομηχανικό κέντρο και οι στρατώνες. Παράλληλα προτάθηκαν δυο συστήματα δόμησης, ένα «κλειστό» με συνεχή δόμηση και ένα «ανοιχτό» με ελεύθερη διάταξη. Οι περισσότερες ενστάσεις αφορούσαν το ρυμοτομικό σχέδιο ή την τοποθέτηση των διάφορων κέντρων, κυρίως του διοικητικού. Όπως αναφέρει ο Μπίρης, με την κατάρρευση του σχεδίου Καλλιγά χάθηκε η ευκαιρία αναμόρφωσης του της πόλης με διαπλατύνσεις οδών και με την διατήρηση των πλατειών όπου τελικά μετατράπηκαν σε χώρους ανέγερσης δημοσίων κτηρίων.



Χοροθέτηση Δημοσίων κτηρίων, Νέο Σχέδιο Αθηνών, Επιτροπή Καλλιγιά, 1924

Κατά τη δικτατορία του Μεταξά, το 1937 συστάθηκε το Υπουργείο Διοικήσεως Πρωτεύουσας, ενός συγκεντρωτικού οργανισμού με εκτεταμένες αρμοδιότητες. Το Σχέδιο της Πολεοδομικής Επιτροπής του Υπουργείου Διοικήσεως Πρωτεύουσας είχε επικεφαλής τον Πάτροκλο Καραντινό. Κατά τον Βασιλειάδη, η σύσταση της διοικήσεως ήταν μια ορθή πράξη λόγω της διεύρυνσης των προβλημάτων της πόλης πέραν των ορίων Αθήνας - Πειραιά που καλύπτουν όλο το λεκανοπέδιο. Το σχέδιο αυτό σε δακτυλογραφημένο/χειρόγραφο τεύχος έβλεπε μόνο αναλυτικά την τότε κατάσταση και αφορούσε κυρίως ανάλυση της τότε υφιστάμενης κατάστασης και κάποιες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με την μορφή των διανοίξεων.

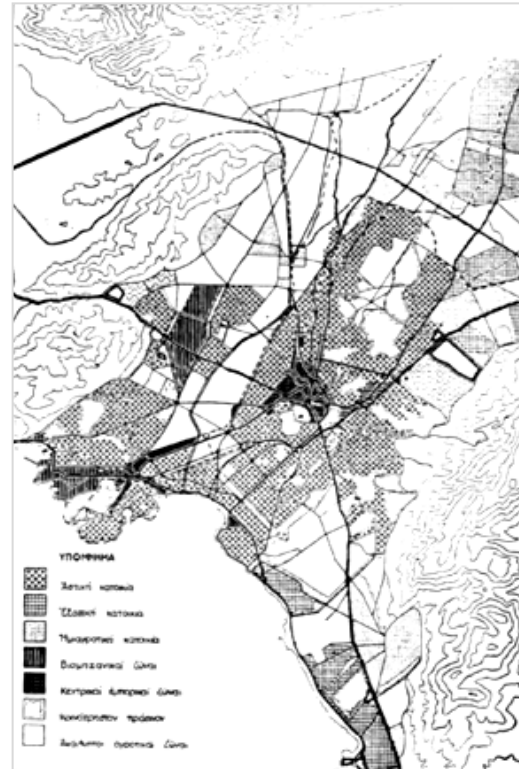


Πρόταση διανοίξεων Καραντινού, Διοικήσεως Πρωτεύουσας, 1940

Μετά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο, εμφανίζονται τα πρώτα ολοκληρωμένα σχέδια από δύο πηγές, τον Δήμο Αθηναίων και το Υφυπουργείο Ανοικοδομήσεως: του Κώστα Μπίρη (Διευθυντής της Πολεοδομικής Υπηρεσίας του Δήμου Αθηναίων) και του Κωνσταντίνου Δοξιάδη (Υφυπουργός Ανοικοδομήσεως) σχεδόν ταυτόχρονα σε έναν αγώνα δρόμου ανάληψης αρμοδιοτήτων (1946-7). Θεωρείται από τα πρώτα μεταπολεμικά σχέδια **ολικής θεώρησης του Λεκανοπεδίου**, πολλές από τις προτάσεις του εφαρμόστηκαν μετά 40 έτη (Αττική οδός κ.α). Ο Κ. Μπίρης πρότεινε και σχέδια γενικότερα όπως το «σχέδιο Μεγαρίς».



Σχέδιο για την Αθήνα, Μπίρη, 1945



Σχέδιο Υφ. Ανοικοδομήσεως, Δοξιάδης, 1947



Σχέδιο Μεγαρίς, Μπίρη, 1959

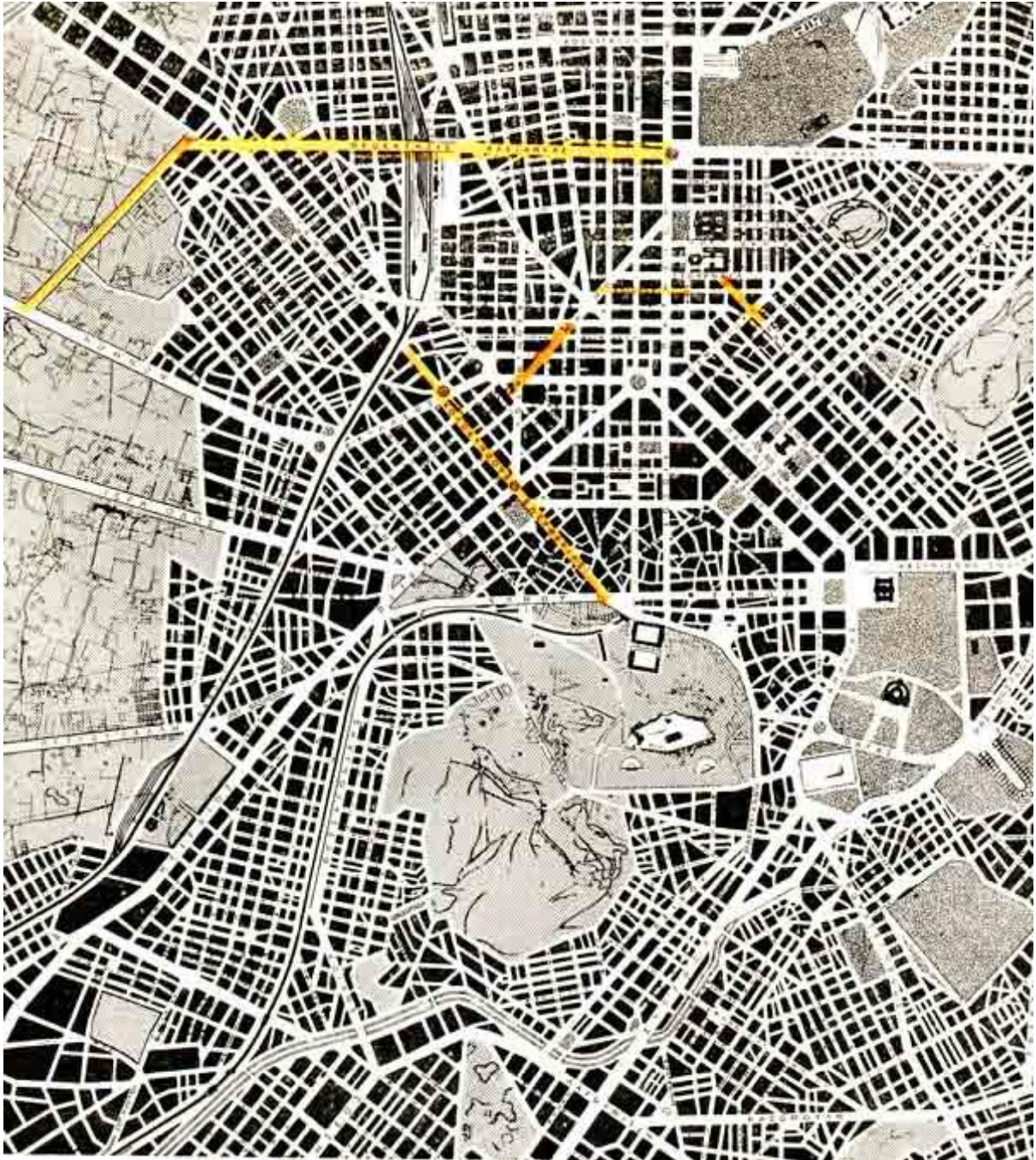
Το 1959 ξεσπά αρκετός σάλος από τις προτάσεις του ΥΔΕ για διανοίξεις στο κέντρο των Αθηνών, οι διανοίξεις ήταν κοινή πρακτική όπως είδαμε από τον Μεσοπόλεμο, αλλά οι υψηλές τιμές γης απέτρεψαν την εφαρμογή τους.



Διανοίξεις εμπορικού κέντρου, ΥΔΕ, 1959



Διανοίξεις του κέντρου, ΥΔΕ, 1959



Διανοίξεις του κέντρου, ΥΔΕ, 1959

Το 1960 ο Δοξιάδης δημοσίευσε το βιβλίο του «Η πρωτεύουσα και το Μέλλον της» που αρκετά στοιχεία της έρευνας είχαν αναπτυχθεί από το 1930 με την ανάλυση της κατάστασης της πρωτεύουσας, κυρίως το 1959 έγινε εμπειρισταωμένη ανάλυση των στοιχείων. Η επάνοδος του Δοξιάδη στα ελληνικά πράγματα με το σχέδιο για την μεταφορά του κέντρου στο Τατόϊ, αλλά και προτάσεων που εφαρμόστηκαν 40 έτη αργότερα και που είχαν διατυπωθεί από το 1947 από τον ίδιο, όπως η Αττική οδός (τότε «λεωφόρος ΝΑΤΟ» επειδή είχε προταθεί από το ΝΑΤΟ για στρατιωτικούς σκοπούς), η περιφερειακή Υμηττού. Η πρόταση του Δοξιάδη αν και αρκετά μελετημένη στις θέσεις της δεν περιλαμβάνει πλήρες ρυθμιστικό σχέδιο για την Αθήνα, αλλά επιμέρους στοιχεία όπως το νέο κέντρο, την οργάνωση της σε κοινότητες 1^{ου} έως 7^{ου} βαθμού (σύμφωνα με την θεωρία της οικιστικής), τους κυκλοφοριακούς άξονες σε ένα επίπεδο χαράξεων χωρίς ιδιαίτερη λεπτομέρεια και με ένα νέο λιμάνι στην Ελευσίνα.



ΡΣΑ Αθήνας, Η πρωτεύουσά και το μέλλον της, Δοξιάδης, 1960.

Το 1966 πραγματοποιείται στην Αθήνα το Ε' Πανελλήνιο Συνέδριο του ΣΑΔΑΣ, με θέμα « Τα προβλήματα της μείζονος περιοχής της Αθήνας». Το πόρισμα του συνεδρίου είχε ως στόχο να γίνει ο καταστατικός χάρτης για το μέλλον της πρωτεύουσας, δίνοντας άμεσες και συγκεκριμένες λύσεις για την εφαρμογή του. Οι δυο βασικές μελέτες για την Αθήνα, πέραν των πολλών συμμετοχών, ήταν του Δοξιάδη και της ΕΜΟΚΑ. Η ΕΜΟΚΑ (Εταιρεία Μελετών Οικονομικής και Κοινωνικής Αναπτύξεως) με επικεφαλής τον Γρηγόρη Διαμαντόπουλο. Το Σχέδιο του ΥΔΕ γνωστό ως «Σχέδιο Βασιλειάδη» βασιζόταν σε μια μεγάλη σε εκτενή ανάλυση του Λεκανοπεδίου με τονισμένη την εισαγωγή των περιφερειακών-συνοικιακών κέντρων για την αποσυμφόρηση του κέντρου της Αθήνας. Και το σχέδιο της ΕΜΟΚΑ ταυτίζετε σχεδόν στο θέμα της διάρθρωσης των Αθηνών σε «διαμερίσματα» των 500.000 κατοίκων περίπου το ένα.



ΡΣΑ, ΥΔΕ, 1965

Βασική θέση της ΕΜΟΚΑ ήταν η αποκέντρωση της Αθήνας προς άλλους πόλους συγκεντρώσεως που θα περιλαμβάνουν λειτουργίες που λείπουν από την περιφέρεια της πόλης, προς την εξυπηρέτηση των Αθηναίων που μέχρι σήμερα πρέπει να πάνε στο κέντρο της πρωτεύουσας. Πέραν του κέντρου της Αθήνας θεώρησε η ομάδα ότι πρέπει να δημιουργηθούν άλλες δυο βαθμίδες κέντρων. Η πρώτη βαθμίδα για κάθε 50.000 μέχρι 100.000 κάτοικους (κλίμακα συνοικίας) και η δεύτερη για 10-15 συνοικίες μαζί, από 500.000 μέχρι 1 εκατομμύριο κάτοικους (κλίμακα διαμερίσματος). Συνολικά η ΕΜΟΚΑ προτείνει 7 διαμερίσματα, αλλά αφήνει ανοικτό το ενδεχόμενο και για 4 μεγαλύτερου μεγέθους, που θα προσδιοριστούν στο μέλλον. Η θέσεις των 6 περιφερειακών κέντρων ήταν στην Κηφισιά, Αγία Παρασκευή, Ηλιούπολη, Καματερό και Πετρούπολη.



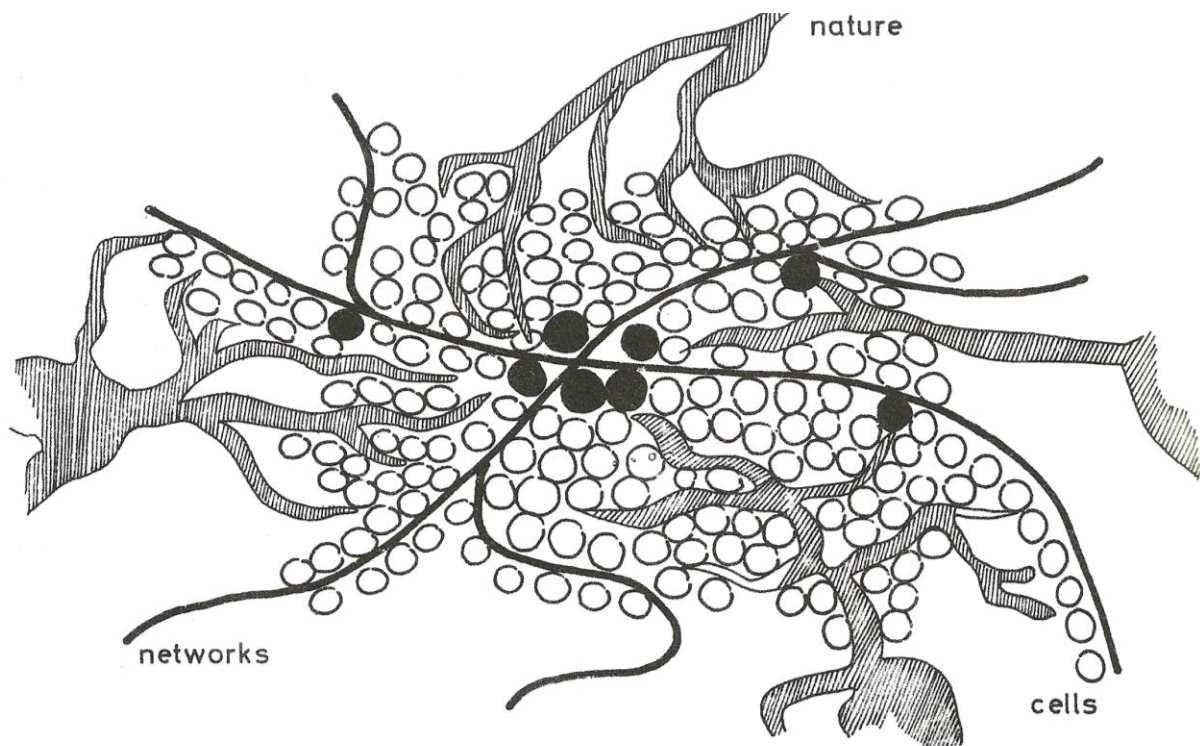
ΕΜΟΚΑ 1965

Ο Δοξιάδης με τις πολλές συμμετοχές συνεργατών του στο συνέδριο αναπτύσσει μια σειρά αναλύσεων για την εξέλιξη του λεκανοπεδίου της Αθήνας. Η έρευνα του Δοξιάδη, ήδη μετά το 1960 παίρνει τρεις σαφείς κατευθύνσεις που ταξινομούνται σε τρεις κλίμακες μελέτης των οικισμών, την μικρο, την μεσο και την μακρο – κλίμακα. Αυτή που παρουσιάστηκε στο συνέδριο, της μεσο – κλίμακας αφορά την Πρωτεύουσα της Ελλάδας (CoG – Capital of Greece) που επίσημα ξεκίνησε το 1964. Αφορά την «μητρόπολη» που είναι κοινότητα 7^{ης} τάξης στην Οικιστική κλίμακα με πληθυσμό από 800.000 – 5.000.000 κατοίκων.

Οι προτάσεις του Δοξιάδη στηρίχθηκαν κατά βάση στις δυο κύριες αρχές της οικιστικής θεωρίας, την αρχή της δυναμικής ανάπτυξης των πόλεων και την αρχή της ιεραρχικής τους δομής.

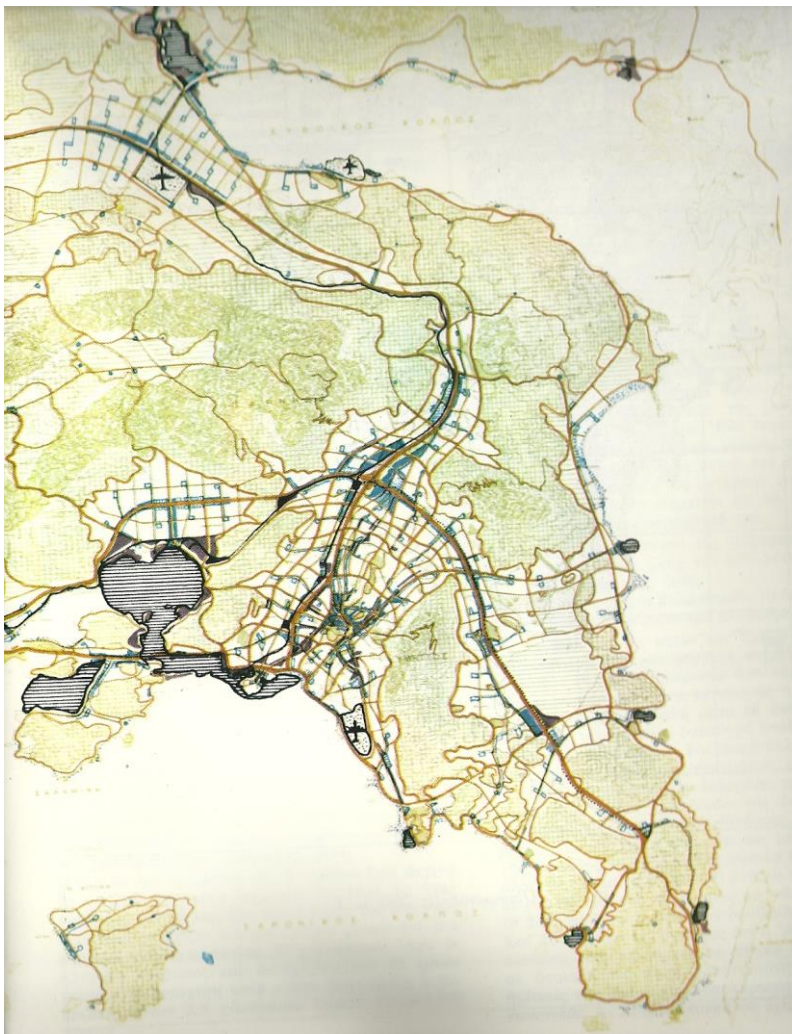
Η πρώτη, αυτή της δυναμικής ανάπτυξης, προκύπτει από την διαπίστωση, όπως προαναφέρθηκε και παραπάνω, της φυσικής διαδικασίας διάχυσης της πόλης κατά τους άξονες των δικτύων και τον επακόλουθο σχηματισμό οικιστικών δικτύων μεγαλύτερης τάξης. Ο Δοξιάδης προσπαθεί με την πρόταση του να περιορίσει την άμορφη διάχυση της πόλης και να της δώσει γραμμική διέξοδο ώστε να υπάρξει σεβασμός του καλυπτόμενου χώρου και βέλτιστη αξιοποίηση των υποδομών όπως και καλύτερη δικτύωση των πόλεων της Ελλάδας σε χωροταξική κλίμακα.

Η δεύτερη αρχή αυτή της ιεραρχικής δομής, προκύπτει από μια χαρακτηριστική θέση του Δοξιάδη της «δυναμικής πόλης από στατικά κύτταρα». Στο προαναφερθέν πλαίσιο της αέναης μεγέθυνσης της πόλης ο άνθρωπος και επαγωγικά και οι ανθρώπινες κοινότητες διατηρούν ένα σύνολο δραστηριοτήτων που εκτείνεται σε μια σταθερή εμβέλεια με βάση κινητικά μέσα και πεδία. Τα κινητικά πεδία ορίζουν μεγέθη πληθυσμιακά και χωρικές ενότητες που επιτρέπουν την ανθρώπινη κλιμάκωση και την πρόσληψη των διαστάσεων και της πολυπλοκότητας της πόλης. Επίσης, η ιεράρχηση παρέχει διέξοδο στην ανάλογη ιεράρχηση της κατανομής των δικτύων μέσα στην πόλη.



Η σχέση των κελυφών με τη φύση και τα δίκτυα, Δοξιάδης

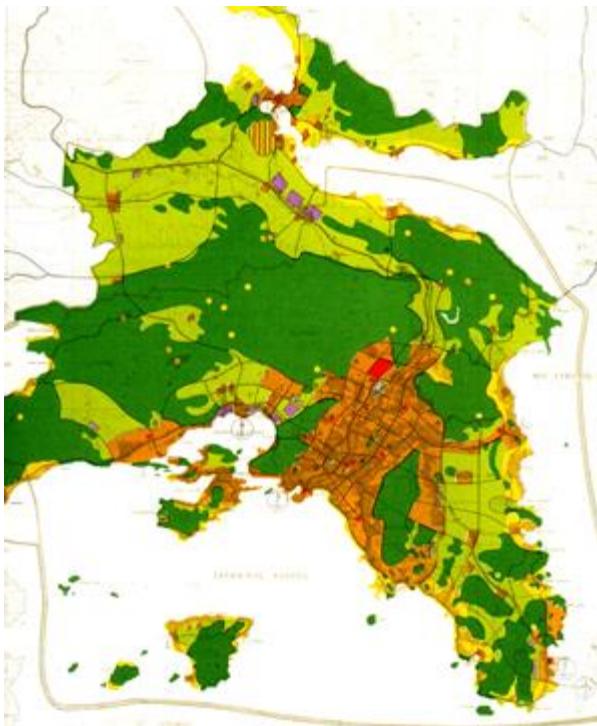
Συμπεραίνουμε ότι οι δυο αυτές αρχές προκύπτουν από τα άλλα δυο ερευνητικά προγράμματα του Γραφείου Δοξιάδη, αυτό της, Οικουμενόπολης – Πόλης του Μέλλοντος (City of the future - Cof) που ξεκίνησε το 1961 και το πρόγραμμα για την Ανθρώπινη Κοινότητα (Human Community - HuCo) που και αυτό ξεκίνησε το '61. Η πρόταση του Δοξιάδη αναφέρεται στην πρόβλεψη της Αθήνας το 2000 και το 2060. Αρχικά διαπιστώνει ότι για την προβολή των τάσεων μετασχηματισμού μιας πόλης είναι ευκολότερη η πρόβλεψη των μεγάλων ροών στο βάθος του χρόνου από ότι των μικρότερων. Για αυτό και η επιλογή των περιόδων. Ο Δοξιάδης προβλέπει την διατήρηση του κέντρου της Αθήνας και έναν κεντρικό άξονα που εκτείνεται από νότο προς βορρά από τον Πειραιά στο Τατόϊ και έναν οριζόντιο άξονα από την Ελευσίνα στα μεσόγεια. Για την εσωτερική διάρθρωση της πόλη ο Δοξιάδης στήριζε σε έκφραση της οικιστικής του θεωρίας ότι ο άνθρωπος λειτουργεί σε πολλαπλές σφαίρες επιρροής, από το τοπικό στο παγκόσμιο και είναι σφάλμα να ορίζουμε την ζωή του σε ένα αφηρημένο οικιστικό μέγεθος των 200.000 κατοίκων.



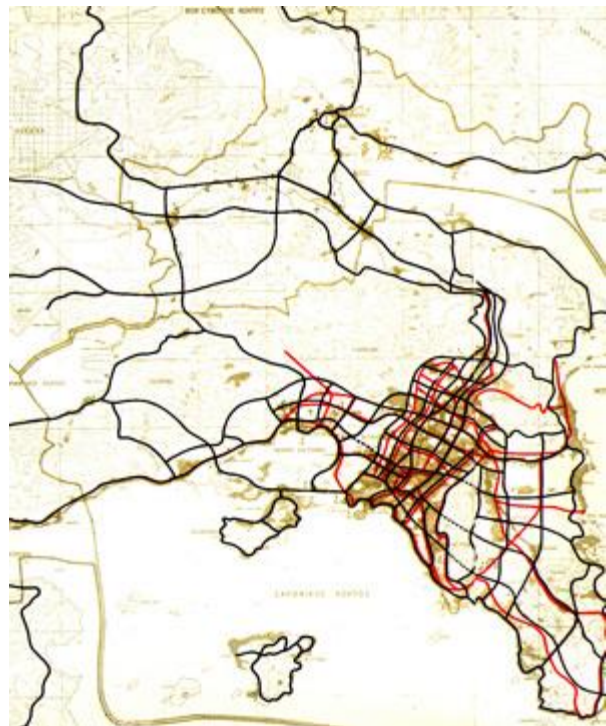
Σχέδιο Δοξιάδη, Οικουμενόπολη Αττικής 2060μ. Χ., 1965

Κατά βάση ένα σημείο αναφοράς είναι η κοινότητα 4^{ης} τάξης από 2.000-10.000 κάτοικους, που αποτελεί και το αρχέτυπο πόλης. Μέσα του μπορεί να αναπτυχθεί υποτυπώδης αντάρκεια. Με μια συστηματική έρευνα με ερωτηματολόγια, αλλά και με πολλαπλά κριτήρια όπως, φυσικά όρια, γραμμές μεταφορών, ενορίες και σχολεία προέκυψαν 189-286 κοινότητες 4^{ου} βαθμού, 37-49 κοινότητες 5^{ου} βαθμού και 7 κοινότητες 6^{ου} βαθμού.

Το 1973 ανατίθεται στον Δοξιάδη το «χωροταξικό σχέδιο και πρόγραμμα για την περιοχή της Πρωτεύουσας» το οποίο παραδίδεται επισήμως το 1976 και δέχεται έντονη κριτική ως προς την διαδικασία ανάθεσης και το περιεχόμενο. Πιο συγκεκριμένα, αν και η μελέτη για την Αθήνα αποτελούσε συνέχεια της πρότασης του '65, πλέον είχε πάρει διάσταση επίσημης κρατικής πολιτικής, και προκάλεσε με την έντονη «τεχνοκρατική» της κατεύθυνση. Οι διαφορές του από το ΥΔΕ τουλάχιστον στο κυκλοφοριακό έχουν εκμηδενιστεί, ενώ από το κέντρο στο Τατόι έχουν μείνει λίγα στοιχεία, η πορεία προς την Οικουμενόπολη όμως επιβεβαιώνεται με την ανάπτυξη των Αθηνών προς την Κόρινθο και την Θήβα-Χαλκίδα.



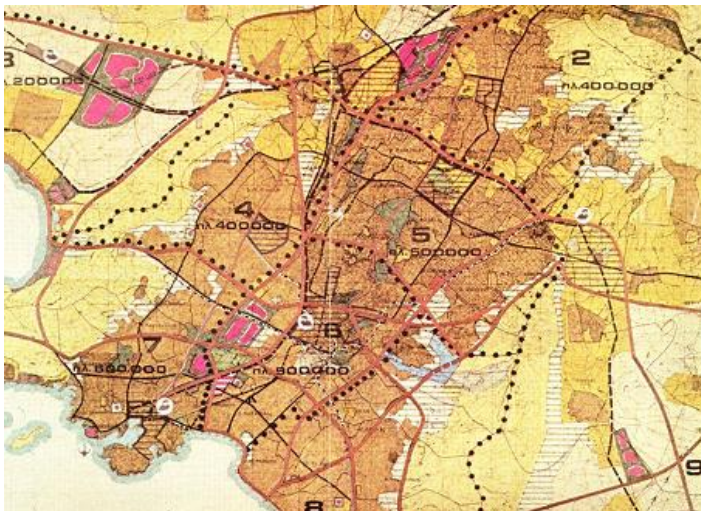
Σχέδιο Δοξιάδη, 1976



Επαλληλία βασικού οδικού δικτύου ΥΔΕ και Δοξιάδη

Στην Ελλάδα, όλα τα Ρυθμιστικά Σχέδια που εκπονήθηκαν μέχρι το 1980, από της Επιτροπής Καλλιγά του 1924 μέχρι του Μάνου το 1980, ήταν προορισμένα να παραμείνουν «ασκήσεις επί χάρτου». Κανένας δεν ασχολήθηκε, όχι για να εκπονήσει ένα «οικονομικά αυτοχρηματοδοτούμενο σχέδιο» το οποίο θα ήταν ολέθριο και κυριολεκτικά στα νύχια του μεγάλου Κεφαλαίου, αλλά για να επισημάνει τις οικονομικές διαστάσεις ενός Ρυθμιστικού Σχεδίου και να αποδώσει τις αρμοδιότητες και ευθύνες του κράτους στην εξασφάλιση των πόρων για την υλοποίησή του ή ακόμη για να εμποδίσει την κερδοσκοπία επάνω στην αστική γη. Ακόμη και Νόμοι με αντικείμενο την νομική θωράκιση του ΡΣ που δημοσιεύθηκαν επί Δικτατορίας (το Νομοθετικό Διάταγμα 1003/71 «περί ενεργού πολεοδομίας» και το Νομοθετικό Διάταγμα 1262/1972 «περί Ρυθμιστικών Σχεδίων Αστικών Περιοχών») παρέμειναν και αυτά ανενεργά, επρόκειτο για Νομικά κείμενα που είτε ευνοούσαν τα μεσαία και μεγαλύτερα συμφέροντα ιδιωτών τα οποία όμως λόγω της κατάστασης δεν ευδοκίμησαν πλην ελαχίστων περιπτώσεων είτε θέσπιζαν την έννοια του πολεοδομικού σχεδιασμού για μεγάλα συγκροτήματα, που πάλι όπως φαίνεται ήταν ακόμη νωρίς για το μεγάλο επενδυτικό κεφάλαιο.

Το 1979 δημοσιεύεται ο Νόμος 947/79 (υπουργός Στέφανος Μάνος) ο οποίος για πρώτη φορά στην Ελλάδα προσπαθεί να αντλήσει πόρους για την εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου από την ίδια την εφαρμογή του, και αμέσως μετά δημοσιεύεται για πρώτη φορά σε ΦΕΚ (341B/2.4.1980) το σχέδιο «Πρωτεύουσα 2000» (Στ. Μάνος). Επί της ουσίας, πρόκειται για εξελιγμένες και επικαιροποιημένες θέσεις του Υπουργείου Δημοσίων Έργων που πρέσβευαν από την εποχή Βασιλειάδη (1965 και 1972) την οργάνωση των Αθηνών σε μεγάλα «διαμερίσματα» (όπως είχαν αυτά παρουσιαστεί στο Συνέδριο του ΣΑΔΑΣ το 1965 από το ΥΔΕ και την ΕΜΟΚΑ).



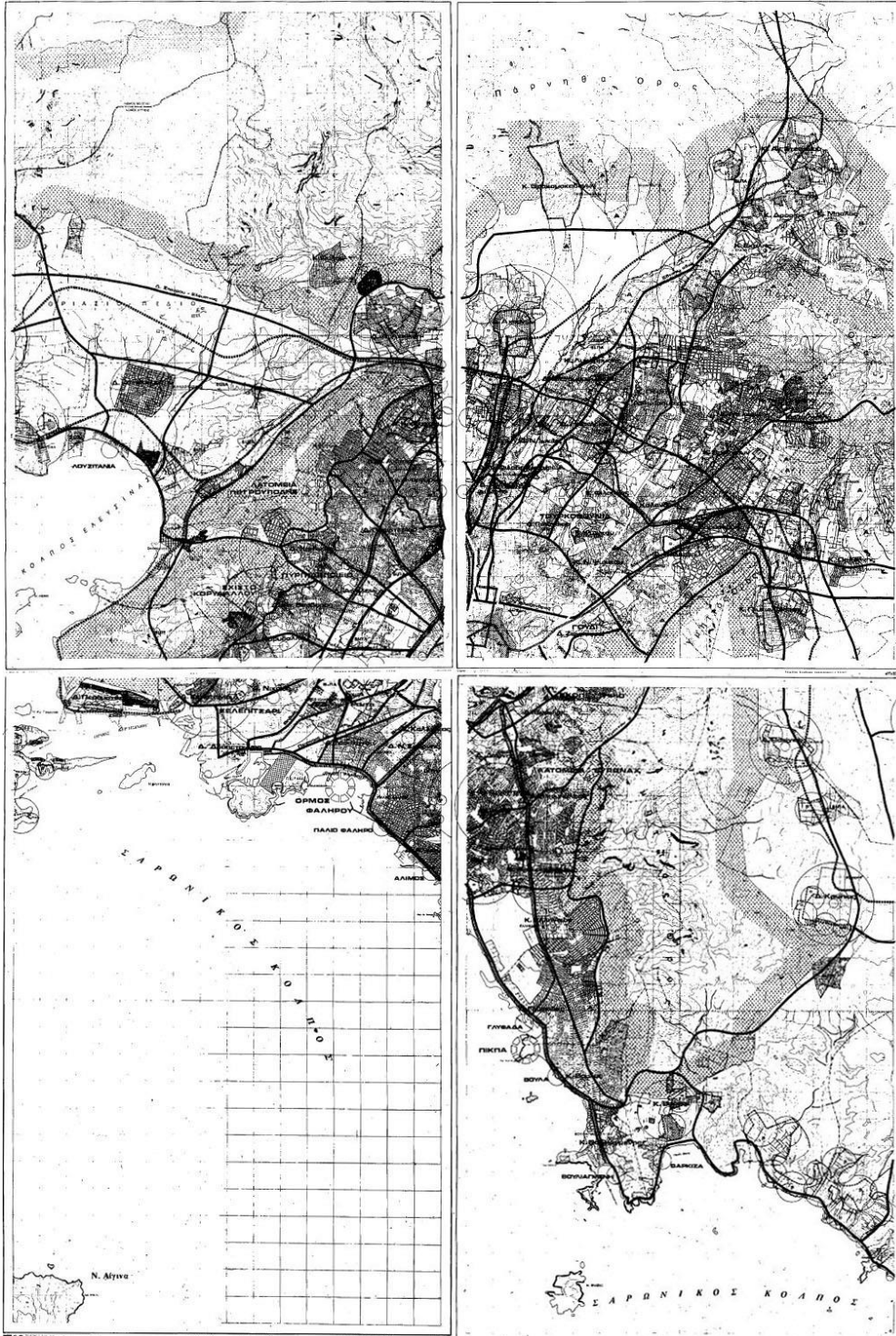
Σχέδιο Μάνου «Πρωτεύουσα 2000», 1979

Τέλος, το 1985 δημοσιεύεται ο Ν 1515/85 (υπουργός Αντώνης Τρίτσης) για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών. Τόσο η οικονομική βάση των νέων σχεδίων, η οποία είχε νομικά θωρακιστεί με τους Νόμους 947/79 και 1337/83, αλλά και με έκδοση και άλλων νομοθετημάτων τα οποία κατοχύρωναν αυτές τις οικονομικές διαδικασίες (Πράξεις Εφαρμογής, είσπραξη εισφορών σε γη ή σε χρήμα κλπ), όσο και η δημοσίευση σε νόμο του Ρυθμιστικού Σχεδίου (Νόμος 1515/85) κατέστησαν δυνατή για πρώτη φορά την στοιχειώδη εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας. Έτσι, θεσμοθετήθηκε και έγινε εφαρμόσιμος ο πολεοδομικός σχεδιασμός των ΡΣ στην Ελλάδα μετά το 1980.

Η διαφορά από τον Ν. 947/79 και τον Ν. 1337/83 είναι μεγάλη. Αν και φιλοδοξούσε στην προώθηση των συμφερόντων των πολλών (με την κλιμακωτή εισφορά σε γη κ.α.), με την αποπομπή του Τρίτη υπέστη διαδοχικές τροποποιήσεις που αλλοίωσαν τον χαρακτήρα του. Επίσης, στόχο είχε να εξοπλίσει τις υπηρεσίες του υπουργείου με σωστές και σύγχρονες πολεοδομικές μελέτες αλλά η επιδίωξη αυτή έπασχε από την ανάλογη πολιτική βούληση και από βασικές αρχές κατεύθυνσης του σχεδιασμού και της εφαρμογής του. Η προσπάθεια αυτή κατέληξε στην εκπόνηση χιλιάδων μελετών για τις Ελληνικές πόλεις από την ΕΠΑ (Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης), όπου κατά μεγάλο ποσοστό τους έπασχαν από μεθοδολογικής απόψεως, πληρότητα έρευνας και τεκμηριώσεως των προθέσεων και αποτελεσμάτων του σχεδιασμού, με τελικό αποτέλεσμα την παραγωγή μελετών που μείναν στα «συρτάρια».

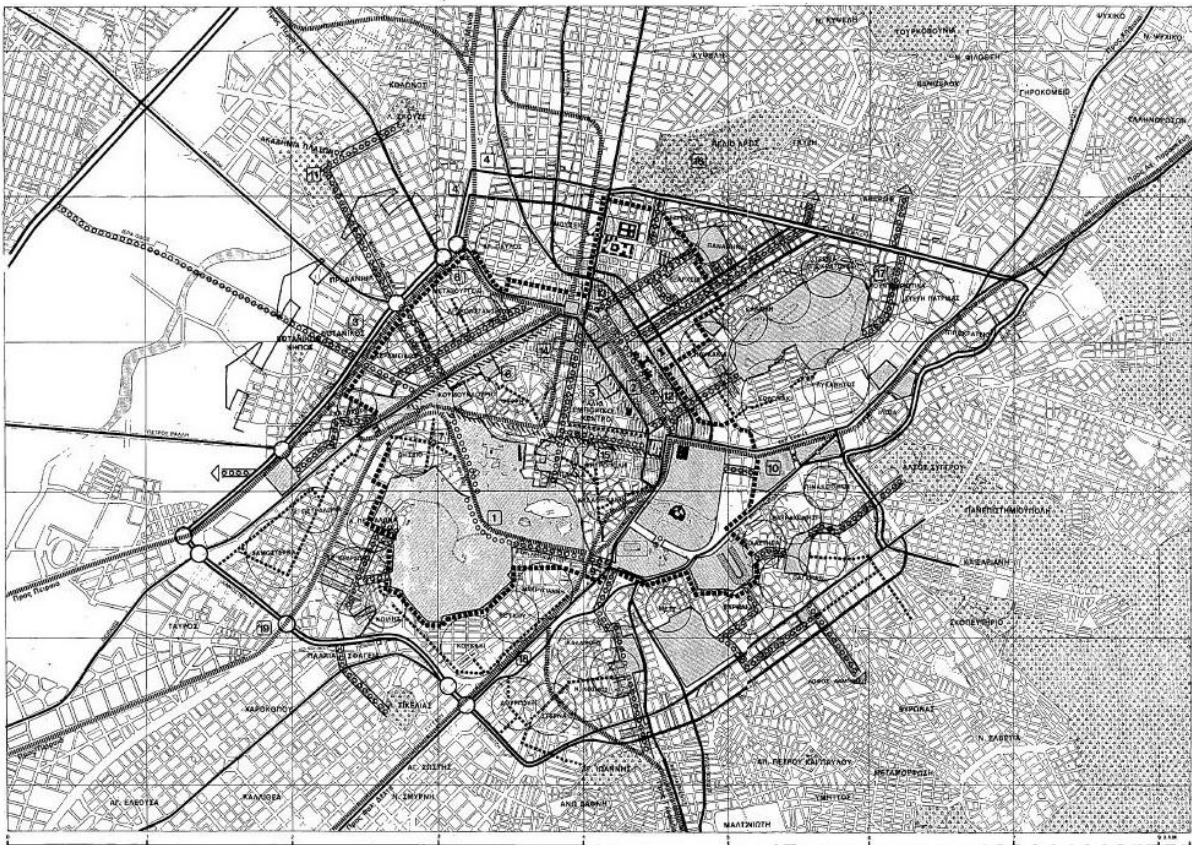
Από μια άλλη σκοπιά, μια δεύτερη βασική διαφορά των δυο ΡΣ, του Μάνου και του Τρίτη, ήταν η νομική βάση ανάπτυξης της στρατηγικής, η διατύπωση της σε λεπτομερείς χάρτες, και η ανάλυση των επιμέρους κανονιστικών πλαισίων για την υλοποίηση του σχεδιασμού. Στην πρώτη περίπτωση, σύμφωνα και με την ανάλυση του Γ. Σαρηγιάννη, το σχέδιο Μάνου στην περιγραφή της στρατηγικής και των στόχων έμεινε να μεν στις βάσεις μιας συλλογικής κοινής γραμμής που αναπτύχθηκε τις προηγούμενες δεκαετίες, αλλά χωρίς σαφήνεια στην διατύπωση, περιλαμβάνει ένα έγχρωμο σχέδιο σε κλίμακα 1:100.000 που διατηρεί μεγάλη ασάφεια και σε συγκεκριμένα μόνο σημεία ενδιαφέροντος αναπτύσσει μια λεπτομέρεια με έμφαση στην επενδυτική τους δυναμική (πχ παραλιακό μέτωπο για παραθερισμό και βιομηχανικές ζώνες στον Ασπρόπυργο).

Από την άλλη πλευρά έχουμε το σχέδιο Τρίτση, όπου αν και επιμένει σε ένα βαθμό σε γενικότητες και χωρίς σαφείς οδηγίες για σημαντικά φαινόμενα της εποχής (αστική διάχυση και επέκταση της πόλης) λόγω της σαφήνειας του σε επίπεδο χαρτών με σχέδια 1:25.000 όλης της Αττικής και ειδικότερα σχέδια 1:5.000 των κέντρων Αθήνας και Πειραιά, έχει χρησιμεύσει ως «νομικό κείμενο» σε προσφυγές στο ΣτΕ.



ΡΣΑ Τρίτση, Λεκανοπέδιο Αθήνας, τέσσερα σχέδια κλίμακα 1:25.000, 1985

Ως ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις το ΡΣΑ του '85, ήταν η χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και τη νέα πολεοδομική της δομή. Η ανασυγκρότηση του αστικού ιστού με την ανάσχεση της εξάπλωσης και την εξυγίανση της πόλης, τη δημιουργία πολυκεντρικής δομής, τον έλεγχο χρήσεων γης καθώς και των πυκνοτήτων, την ανασυγκρότηση της γειτονιάς καθώς και την αναβάθμιση και αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και του Πειραιά με έμφαση στη διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού τους χαρακτήρα. Το ΡΣΑ του 1985 αποτέλεσε ένα χωροταξικό και πολεοδομικό εργαλείο για τον συντονισμό και την εναρμόνιση πολιτικών ανάμεσα στην κεντρική, περιφερειακή και τοπική διοίκηση, καθώς και των λοιπών εμπλεκόμενων δημόσιων οργανισμών.



ΡΣΑ Τρίτση, κέντρο Αθήνας, κλίμακα 1:5.000, 1985

Οι στρατηγικοί στόχοι του Ρυθμιστικού Σχεδίου του 1985 απέβλεπαν στην «ανάσχεση της διόγκωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων και στον αναπροσανατολισμό των επενδύσεων στην περιφέρεια». Ανάλογη ήταν και η διαχείριση της πολιτικής για το κέντρο της Αθήνας: Ο στόχος του Ρυθμιστικού Σχεδίου του 1985 για αποσυμφόρηση του κέντρου, παράλληλα βέβαια και με τους παράγοντες της κτηματαγοράς όπως διαμορφώθηκαν κατά την αναπτυξιακή φάση της Αθήνας, οδήγησαν σε απομάκρυνση βασικών λειτουργιών από αυτό, κυρίως Υπουργείων και επιτελικών υπηρεσιών, και σε ανοχή της ανάπτυξης εμπορικών κέντρων μεγάλης κλίμακας στην περιφέρεια του κέντρου ή και εκτός Λεκανοπεδίου. Οι σημαντικές αυτές «απώλειες» για το Κέντρο Πόλης, ήρθαν να προστεθούν στην απαξίωση και απομάκρυνση παραγωγικών μονάδων και κατοικίας, δημιουργώντας επίσης ευνοϊκό έδαφος για την κρίση.

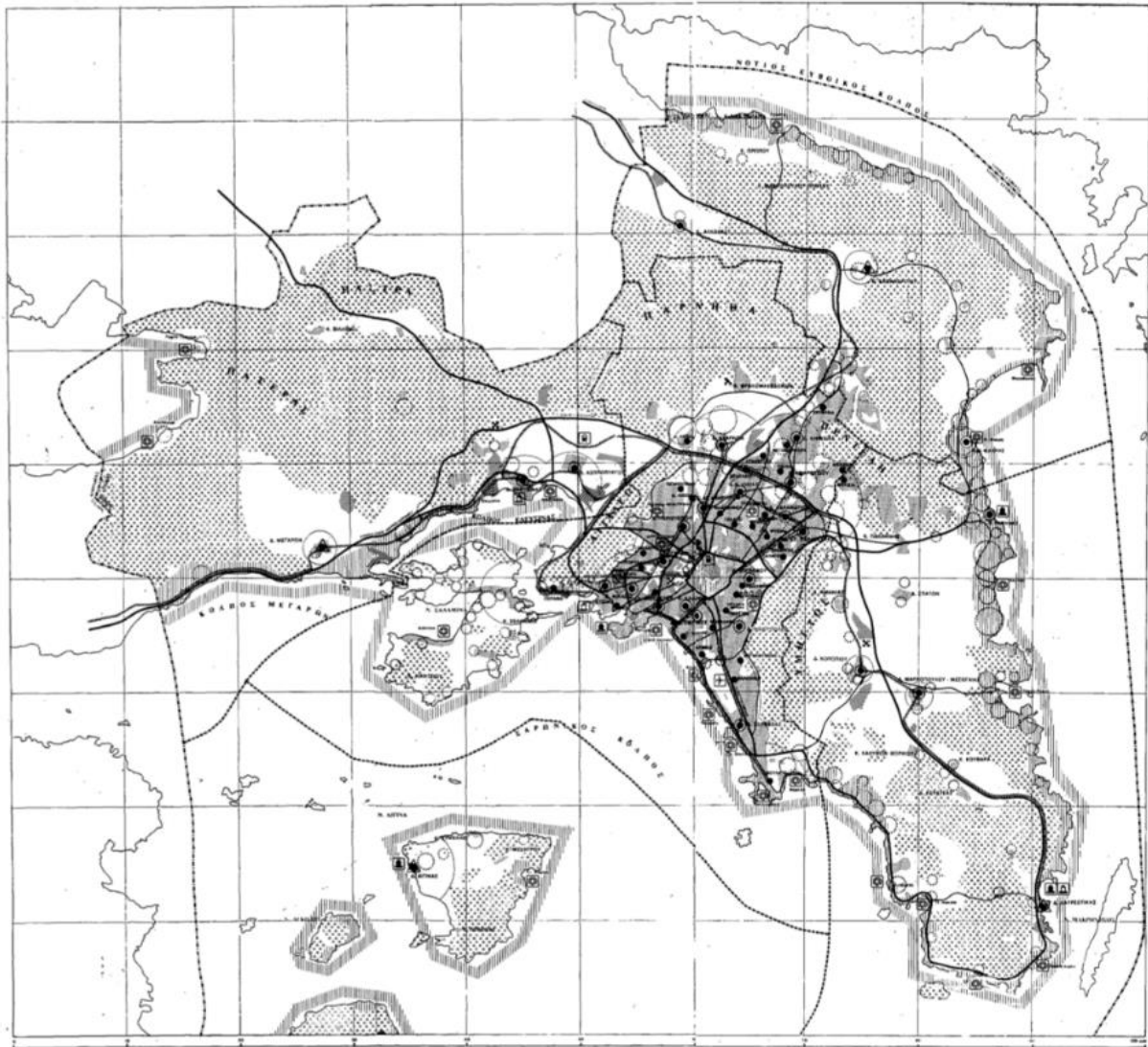
Στο ΡΣΑ του 1985 είναι πρόδηλο ότι ο σχεδιασμός εστιάζει καταρχήν στην Αθήνα και στην ευρύτερη περιοχή της και σε αυτή τη βάση αναφέρονται ρυθμίσεις στην εκτός Λεκανοπεδίου Αττική, άμεσα συνδεδεμένες / συμπληρωματικές ή και υποστηρικτικές των ρυθμίσεων για το Λεκανοπέδιο. Η κατεύθυνση είναι η οργανική σχέση του πολεοδομικού συγκροτήματος με την περιφέρειά του στην προοπτική, κυρίως, της προστασίας των φυσικών πόρων αλλά και της υποστήριξης ενός πολυκεντρικού μοντέλου. (Κλαμπατσέα 2009). Βασικοί στόχοι της οργάνωσης σε χωροταξικές υποενότητες αναφέρονταν:

- «η αξιοποίηση των παραγωγικών δυνατοτήτων κάθε υποενότητας, με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα, και ειδικότερα, πλήρη αξιοποίηση των ιδιαίτερων δυνατοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού της, των φυσικών και των πλουτοπαραγωγικών της πόρων».
- «η ισόρροπη κατανομή των κεντρικών λειτουργιών που καλύπτουν τις ανάγκες κάθε υποενότητας με σκοπό να λειτουργεί με σχετική αυτόρκεια».
- Η αποσυμφόρηση των κεντρικών περιοχών Αθήνας – Πειραιά και ταυτόχρονα, ανάσχεση της εξάπλωσης του αστικού ιστού. Σε αυτή την κατεύθυνση προωθούνταν η πολυκεντρική δομή της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με την «ανακατανομή βασικών χρήσεων και λειτουργιών», πάντα εντός του υφιστάμενου οικιστικού δικτύου.

Έτσι, προτείνονταν μέτρα για:

- «την ανάπτυξη των κέντρων των περιαστικών υποενοτήτων και συγκεκριμένα του Λαυρίου, των Μεγάρων και του Καπανδριτίου σε αστικά κέντρα μεσαίου μεγέθους με χωροθέτηση σ' αυτά κεντρικών λειτουργιών του επιπέδου της υποενοτήτας...»
- «την ανάπτυξη και οργάνωση δευτερευόντων αστικών κέντρων σε κάθε υποενοτήτα» σε οικισμούς που παρουσίαζαν αναπτυξιακές τάσεις, και
- την ενίσχυση, εντός του λεκανοπεδίου, ενός μεγάλου αριθμού κέντρων δήμων με υπερτοπική ακτινοβολία.
- Τελικά, στα πλαίσια, δημιουργίας της πολυκεντρικής δομής καθορίζονταν τα ακόλουθα κέντρα ανά κατηγορία:
- Μητροπολιτικά: στις κεντρικές περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά
- Κέντρα των υπόλοιπων χωροταξικών υποενοτήτων: στα Μέγαρα, Καπανδρίτι, Λαύριο και Αίγινα.
- Κέντρα δήμου με υπερτοπική σημασία: στους Αγ. Αναργύρους, Περιστερί, Αιγάλεω, Κορυδαλλό, Νίκαια, Μοσχάτο, Καλλιθέα, Ν. Σμύρνη, Γλυφάδα, Κηφισιά, Ζωγράφου, Αγ. Παρασκευή, Χαλάνδρι, Ν. Ιωνία, Ελευσίνα, Ασπρόπυργο, Αυλώνα, Ν. Μάρκη, Ραφήνα, Κορωπί, Μαρκόπουλο Μεσογαίας.
- Κέντρα δήμου, συνοικίας, γειτονιάς.

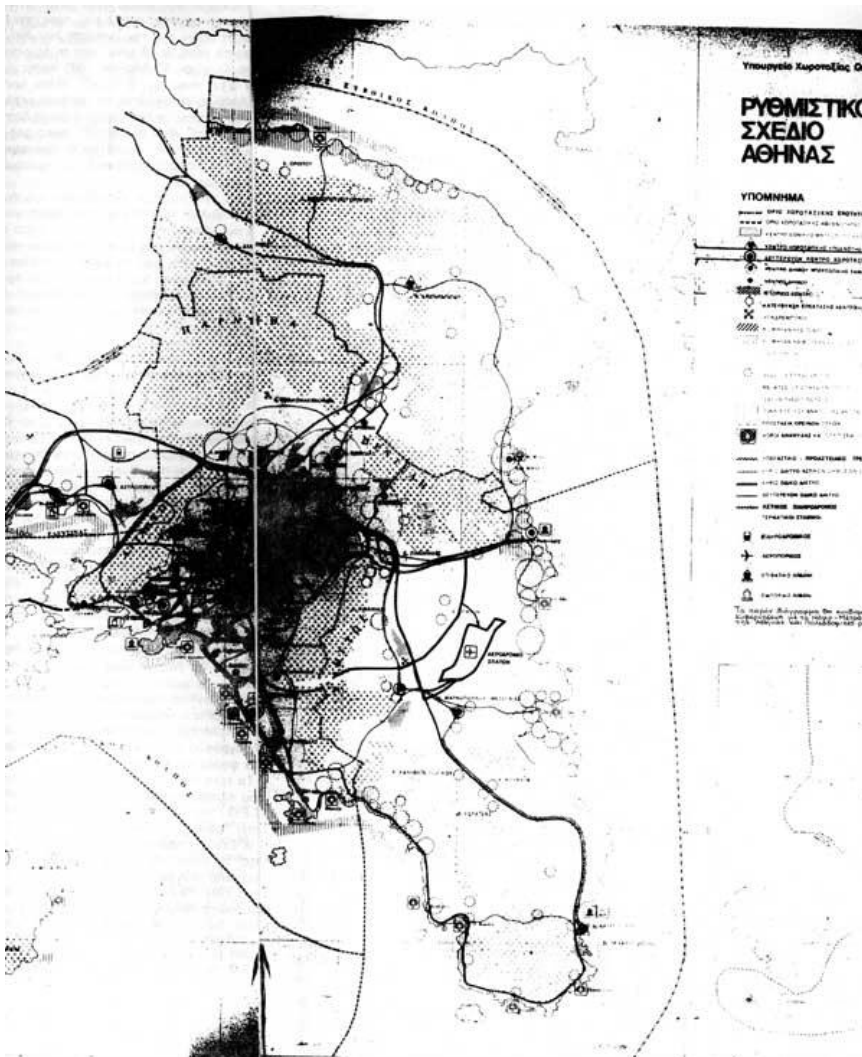
Η ανακατανομή και αποκέντρωση χρήσεων και λειτουργιών συνδέονταν, εξάλλου, με έναν από τους βασικούς στόχους του ρυθμιστικού του '85 που αφορούσε την άμβλυνση των κοινωνικών και χωρικών ανισοτήτων στην Αττική και το λεκανοπέδιο. Είναι γνωστό, ότι πολλές από τις κατευθύνσεις και συγκεκριμένες επιλογές του ΡΣΑ του '85 παρέμειναν σε επίπεδο προθέσεων, χωρίς να υποστηριχθούν από ικανά πλαίσια εφαρμογής. Εξίσου σημαντικό είναι να επισημανθούν οι αλλοιώσεις της λογικής του ρυθμιστικού, από τις τροποποιήσεις του το επόμενο διάστημα.



ΡΣΑ Τρίτση, 1985

Έτσι, με την τροποποίηση του 1992 (Ν. 2052/92) σημειώθηκαν δύο σημαντικές διαφοροποιήσεις σχετικά με τα πολεοδομικά κέντρα. Η πρώτη αφορούσε τη δυνατότητα «δημιουργίας νέων δυναμικών κέντρων σε αδόμητη γη», η οποία έρχονταν σε ευθεία αντίθεση με τη λογική της ενίσχυσης των υφιστάμενων κέντρων, αλλά και με την προστασία των αδόμητων αστικών εκτάσεων. Σε άμεση σχέση με τη δυνατότητα αυτή, εισάγονταν μια νέα κατηγορία στην ιεραρχία των πολεοδομικών κέντρων, τα δευτερεύοντα κέντρα χωροταξικής υποεπένδυσης Λεκανοπεδίου. Ως τέτοια ορίζονταν το Μαρούσι, το Ελληνικό, το Χαϊδάρι και το Μενίδι. Από εδώ και πέρα όμως τα προβλήματα αλλάζουν και οι μεταβολές στην οικονομική δομή της Αθήνας, εκφράζονται πλέον με νόμους επί του Ρυθμιστικού της Σχεδίου, με πρώτη και σημαντικότερη η οποία σήμανε και την έναρξη μιας νέας εποχής, την αναθεώρηση του Νόμου 1515/85 από τον Νόμο 2052/1992 «Μέτρα για την αντιμετώπιση

του νέφους και πολεοδομικές ρυθμίσεις», τότε Υπουργός Δημοσίων Έργων ήταν ο Αχιλλέας Καραμανλής. Η αναθεώρηση αυτή (άρθρο 11), έγκειται στην κατάργηση της χωροταξικής διάταξης του Λεκανοπεδίου με πάρα πολλά τοπικά κέντρα σε επίπεδο δήμου που είχε θεσπίσει ο 1515/85 με το σκεπτικό να είναι ο πολίτης σε απόσταση πεζού από τις κεντρικές λειτουργίες του τόπου του, και την θεσμοθέτηση τεσσάρων «υπερτοπικών χωριταξικών κέντρων», τα οποία ονόμασαν «δευτερεύοντα κέντρα χωροταξικής υποενοότητας Λεκανοπεδίου» με το σκεπτικό της αποσυμφόρησης του κέντρου των Αθηνών και του Πειραιά. Το σκεπτικό αυτό (της αποσυμφόρησης) είχε χρησιμοποιηθεί και στον ΑΝ395/68 ο οποίος απλά μετέφερε την οικοδόμηση στην περιφέρεια ικανοποιώντας αίτημα των κατασκευαστών εκείνης της εποχής που έβλεπαν την οικοδομική δραστηριότητα στο κέντρο να φθίνει λόγω των απαράδεκτων συνθηκών διαβίωσης και υπολόγιζαν σε μια νέα οικοδομική έκρηξη και πολυκατοικιοποίηση στα προάστια, πράγμα το οποίο και έγινε.

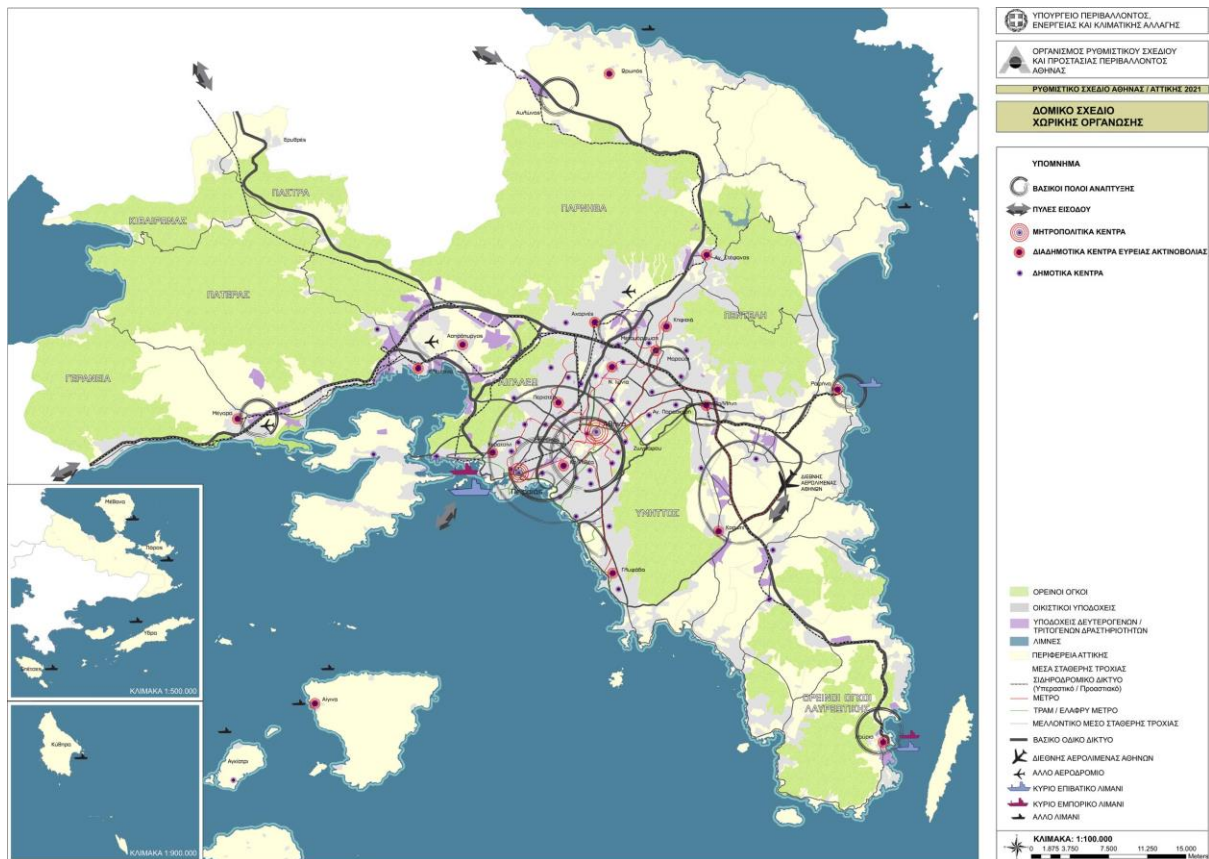


Τροποποίηση του ΡΣΑ, 1992

Το ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής

Το ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας–Αττικής είναι αυτό του 2014 με χρονική διάρκεια έως και το έτος 2021. Οι στρατηγικοί στόχοι του νέου ΡΣΑ εντάσσονται στο πλαίσιο της εθνικής και ευρωπαϊκής αναπτυξιακής και της χωρικής πολιτικής, για την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη, την βιώσιμη χωρική ανάπτυξη και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Στο επίπεδο της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, προωθείται ένα πολυκεντρικό και ιεραρχημένο σύστημα χωρικής οργάνωσης και η αντιμετώπιση του μη δομημένου περιβάλλοντος ως κρίσιμου παράγοντα για τη βιωσιμότητα, η οργάνωση της Αττικής σε ολοκληρωμένες Χωροταξικές Ενότητες (Χ.Ε.) με σχετική λειτουργική αυτοτέλεια, ιδιαίτερη φυσιογνωμία και συμπληρωματικότητα και η συγκρότηση συνεχούς δικτύου σημαντικών χώρων πρασίνου και αξιοποίηση ευνοϊκών χώρων για την ανάπτυξη της αστικής φύτευσης. Τέλος η στρατηγική αυτή, πλαισιώνεται και από την ανάπτυξη ενός συστήματος μεταφορών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας με τους εξής τρόπους:

- με τον ενιαίο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό και προσανατολισμό της χωρικής ανάπτυξης, κυρίως, προς τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς και σε συνάρθρωση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς
- με την ολοκλήρωση του βασικού οδικού δικτύου Αττικής
- με κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας
- με έμφαση στα ήπια μέσα μετακίνησης κ.α.



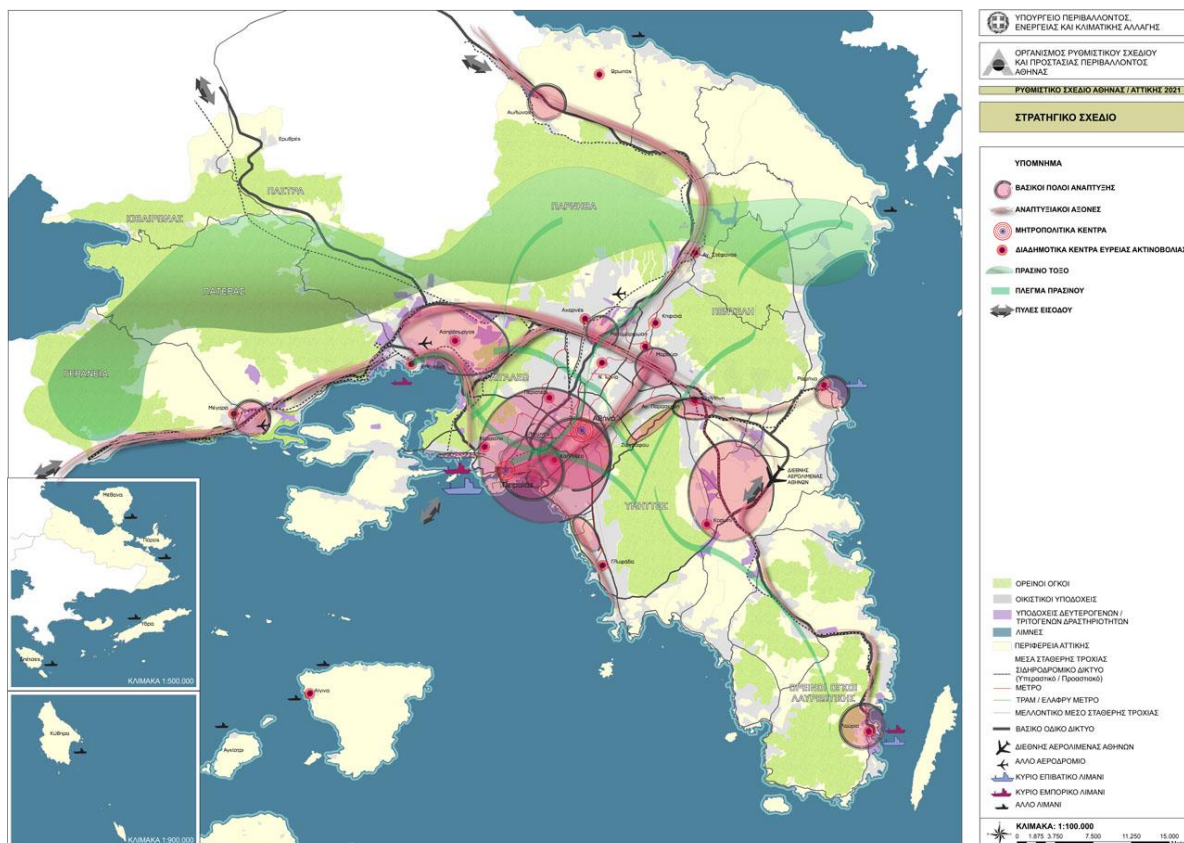
Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας–Αττικής 202, Δομικό σχέδιο χωρικής οργάνωσης, 2014

Κάτι που επίσης στηρίζει την πολυκεντρική στρατηγική ανάπτυξης του λεκανοπεδίου και κατά συνέπεια την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και την εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη επιτυγχάνεται:

1. με τη μείωση των αποστάσεων κατοικίας, εργασίας, κατανάλωσης και αναψυχής, με ανακατανομή των οικονομικών και κεντρικών λειτουργιών βάσει ενός ιεραρχημένου πλέγματος κέντρων σε όλη την έκταση της Περιφέρειας, με την αύξηση της προσπελασιμότητας από όλους, αλλά παράλληλα και με τη μείωση του συνολικού όγκου των μετακινήσεων και συνακόλουθα με τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπεμπόμενων ρύπων
2. με την ενδυνάμωση της πολυλειτουργικότητας των κέντρων όλων των βαθμίδων, με χρήσεις που αποτείνονται σε ομάδες διαφορετικής οικονομικής, ηλικιακής και πολιτισμικής ταυτότητας
3. με την προώθηση τοπικού σχεδιασμού για την ένταξη των παρεμβάσεων μικρής κλίμακας σε δίκτυο πρασίνου

Το πρότυπο χωρικής οργάνωσης της Αττικής διαμορφώνεται βάσει των στρατηγικών στόχων για την Περιφέρεια, ανταποκρίνεται στις αρχές της συμπαγούς πόλης.

«Ο αστικός χώρος αποτελεί ιεραρχημένο πολυκεντρικό σύστημα σαφώς οριοθετημένων αστικών συγκεντρώσεων. Το σύστημα αυτό συγκροτείται με κέντρο βάρους το συμπαγές αστικό συγκρότημα Αθήνας–Πειραιά και περιλαμβάνει τους συμπαγείς δορυφορικούς αστικούς πυρήνες και υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων στις περιοχές εκτός του Λεκανοπεδίου. Στις ως άνω περιοχές επιδιώκεται να αναπτυχθούν σχετική λειτουργική αυτοτέλεια, καθώς και οριζόντιες λειτουργικές αλληλεξαρτήσεις.»



Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας–Αττικής 2021, Στρατηγικό σχέδιο χωρικής οργάνωσης, 2014

Ο χώρος της Αττικής χωρίζεται σε τέσσερις ενότητες (Αθήνας – Πειραιά, Ανατολικής Αττικής, Δυτικής Αττικής και Νησιωτικής Αττικής) και σε δέκα υποενότητες, για τη βέλτιστη χωροταξική οργάνωση, με βάση τη γεωγραφική διάρθρωση και τα επιμέρους φυσιογνωμικά τους χαρακτηριστικά, λαμβάνοντας υπόψη τη νέα διοικητική διάρθρωση. Το Οικιστικό Δίκτυο που διαμορφώνεται έχει μια ιεράρχηση τριών επιπέδων, Μητροπολιτικά Κέντρα, Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας και Δημοτικά Κέντρα. Βασίζεται στη συμπληρωματικότητα, στην πολλαπλότητα των δραστηριοτήτων, στη διαφύλαξη της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας και στην αξιοποίηση των συνεργιών. Σημαντική αναπτυξιακή θέση του ΡΣΑ είναι η ενίσχυση των κέντρων–πυρήνων των δήμων, η αποθάρρυνση της περαιτέρω ανά άξονες ανάπτυξης των κεντρικών λειτουργιών και η αποφυγή της χωροθέτηση ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων μεγάλης κλίμακας σε περιοχές εκτός κέντρων και σε αδόμητη γη, για λόγους στήριξης της δυναμικότητας και της ζωτικότητας των κέντρων, αλλά και αποτελεσματικότερης διαχείρισης του εδαφικού πόρου και της κυκλοφορίας. Τα τρία αυτά επίπεδα ιεραρχίας διαμορφώνονται ως εξής στον Αττικό χώρο:

1. Μητροπολιτικά Κέντρα Αθήνας – Πειραιά

Τα κέντρα αυτά αποτελούν διπολικό σύστημα και λειτουργούν ταυτόχρονα σε τρία ιεραρχικά επίπεδα: ως Μητροπολιτικό Κέντρο του εθνικού χώρου, της Περιφέρειας Αττικής και ως κέντρο της Χωρικής Ενότητας Αθήνας – Πειραιά.

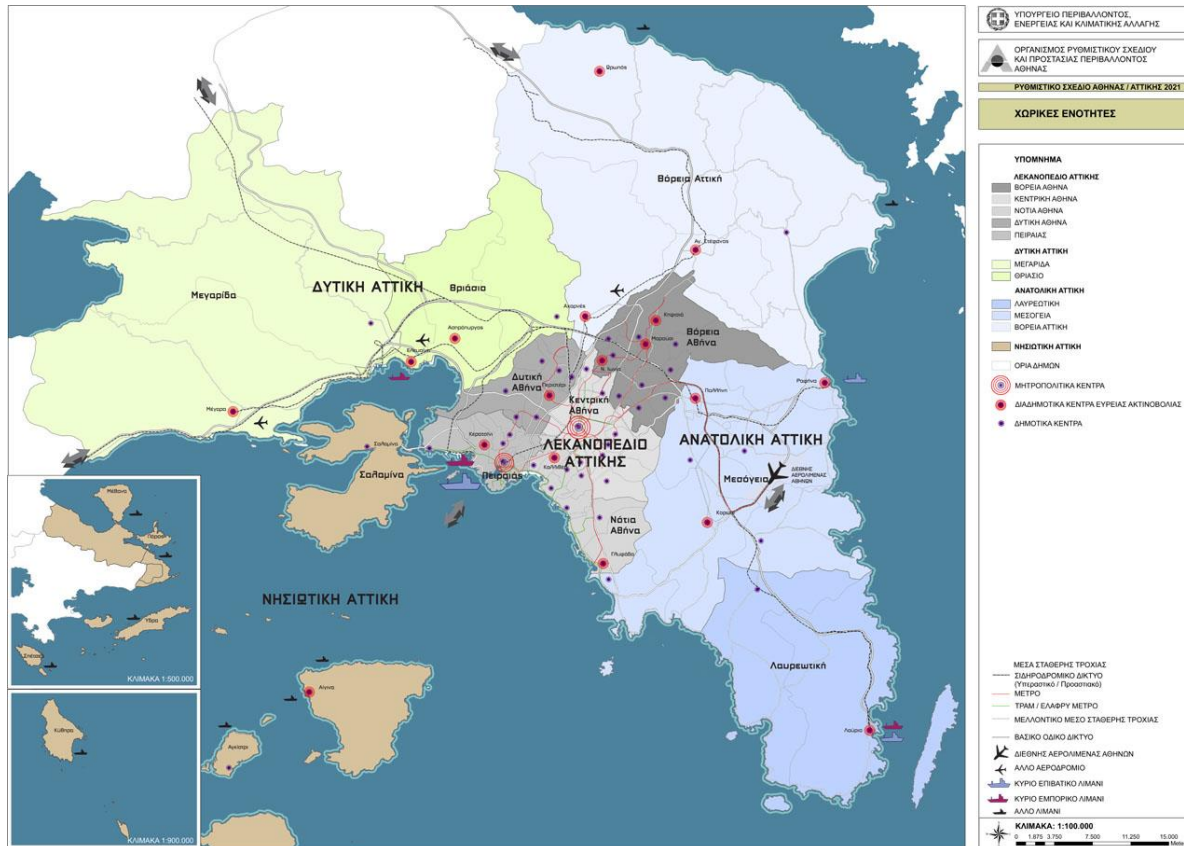
2. Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας (Δήμοι Καλλιθέας, Γλυφάδας, Αμαρουσίου, Νέας Ιωνίας και Περιστερίου, καθώς και οι δημοτικές ενότητες Κηφισιάς, Κερατσινίου και Δραπετσώνας)

Τα Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας αποτελούν τα δευτερεύοντα κέντρα ή συστήματα κέντρων της Χωρικής Ενότητας Λεκανοπεδίου που συγκεντρώνουν πολυδιάστατη ανάπτυξη και έχουν σημαντική εμβέλεια μέσα στη Χωρική Ενότητα στην οποία ανήκουν, αναδεικνύοντας τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της και μπορεί να περιλαμβάνουν και ορισμένες συμπληρωματικές δραστηριότητες μητροπολιτικής ακτινοβολίας. Συνιστούν δίκτυο συμπληρωματικών κέντρων πολλαπλών δραστηριοτήτων, τα οποία διατηρούν ταυτόχρονα τη λειτουργική τους αυτοτέλεια και ετερογένεια, προωθώντας την εσωτερική συνοχή και την ισόρροπη ανάπτυξη.

3. Δημοτικά Κέντρα

Για τα Δημοτικά Κέντρα, τα οποία συνιστούν έδρες Καλλικρατικών Δήμων κατεύθυνση είναι η ενίσχυση της επάρκειάς τους για την κάλυψη των τοπικών αναγκών σε υπηρεσίες και αγαθά, χωρίς την προσθήκη κυκλοφοριακών φόρτων,

καθώς και για την πρόσβαση σε εξυπηρετήσεις των κατοίκων που δεν έχουν δυνατότητα χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου. Η πολυ-λειτουργικότητα τους είναι στρατηγικής σημασίας για τη λειτουργία της πολυκεντρικής Περιφέρειας.



Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής 202, Χωρικές ενότητες, 2014

Στην παρούσα εργασία σημαντικό ρόλο παίζουν, όπως θα παρουσιαστεί και στη συνέχεια οι άξονες και οι πόλοι ανάπτυξης και πως οργανώνονται μέσα στην πόλη. Συγκροτείται και ενισχύεται πλέγμα αναπτυξιακών αξόνων και πόλων με στρατηγικό χαρακτήρα που εκτείνεται σε όλες τις Χωρικές Ενότητες. Το πλέγμα των αξόνων διαρθρώνεται σε τρία επίπεδα:

1. Αναπτυξιακοί Άξονες διεθνούς και εθνικής εμβέλειας

- Κεντρικός Άξονας του Πολεοδομικού Συγκροτήματος: Λ. Συγγρού, Λ. Κηφισίας (για τριτογενή ανάπτυξη)

- Αναπτυξιακός Άξονας Βορρά – Νότου: οδικού άξονα ΠΑΘΕ, Λ. Αθηνών, Πέτρου Ράλλη, Θηβών, Ελαιώνα, Κηφισού (δευτερογενής παραγωγή)
- Αναπτυξιακός Άξονας Ανατολής–Δύσης: Αττική Οδός και δυτικό σκέλος του οδικού άξονα ΠΑΘΕ (επιχειρηματικές δραστηριότητες και στις υπηρεσίες τριτογενούς τομέα στο ανατολικό τμήμα του, μεταποιητικές, εμπορευματικές, μεταφορικές και αποθηκευτικές λειτουργίες στο δυτικό τμήμα του).

2. Αναπτυξιακοί Άξονες μητροπολιτικής ακτινοβολίας

- Άξονας Θαλάσσιου Μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος: Φαληρικό όρμο μέχρι τη Βουλιαγμένη (ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού, τουρισμού, αναψυχής και αθλητισμού)
- Άξονας Οδού Πειραιώς (έμφαση στις πολιτιστικές λειτουργίες και στις δραστηριότητες αναψυχής)

3. Αναπτυξιακοί Άξονες ενδοπεριφερειακής σημασίας

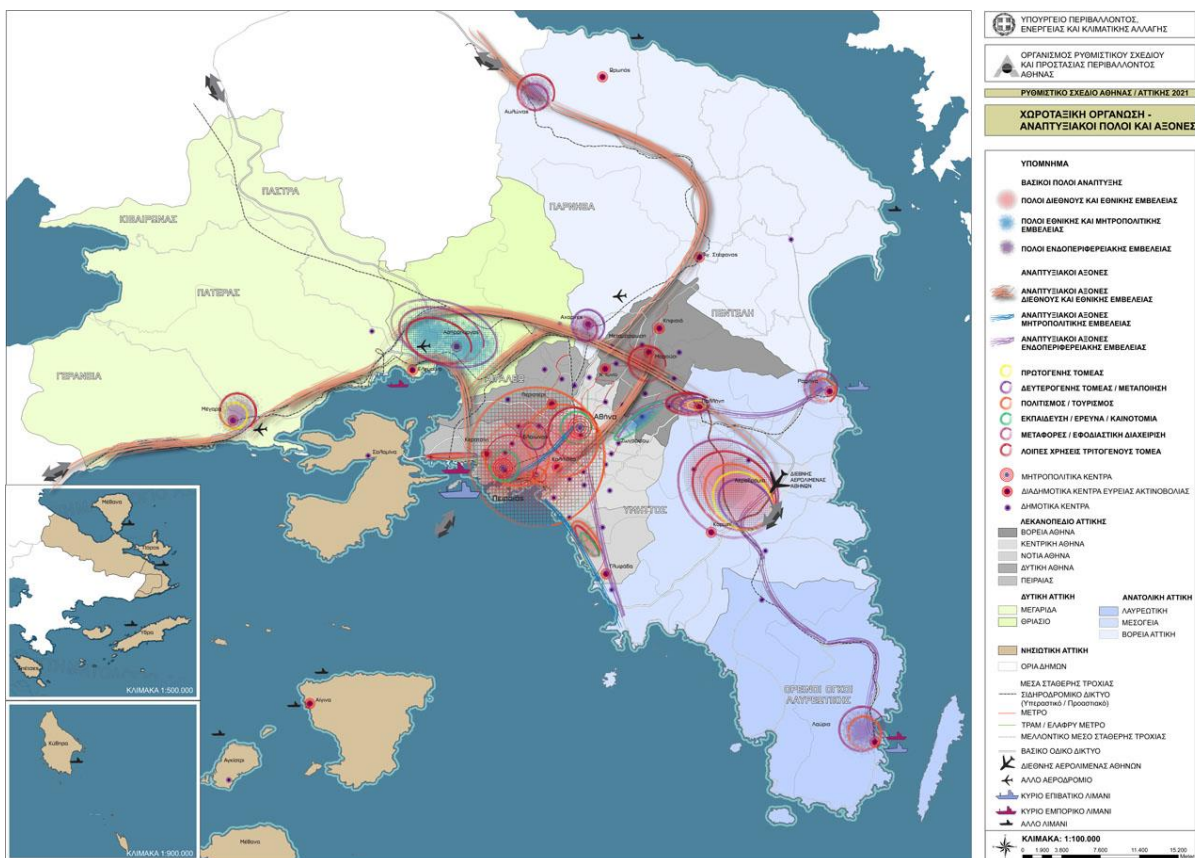
- Άξονας Λ. Βουλιαγμένης, (από την κεντρική περιοχή της Αθήνας προς Ελληνικό και Βουλιαγμένη)
- Άξονας Λ. Μεσογείων – Σταυρού – Ραφήνας
- Άξονας Αεροδρομίου – Λαυρίου

Οι πόλοι ανάπτυξης συντίθενται με τους άξονες ανάπτυξης, περιλαμβάνουν πλέγματα υπερτοπικών δραστηριοτήτων είτε σύνθετα και πολυδιάστατα είτε με εξειδικευμένο προσανατολισμό, και διαρθρώνονται στις τρεις παρακάτω κατηγορίες:

• Πόλοι διεθνούς και εθνικής εμβέλειας

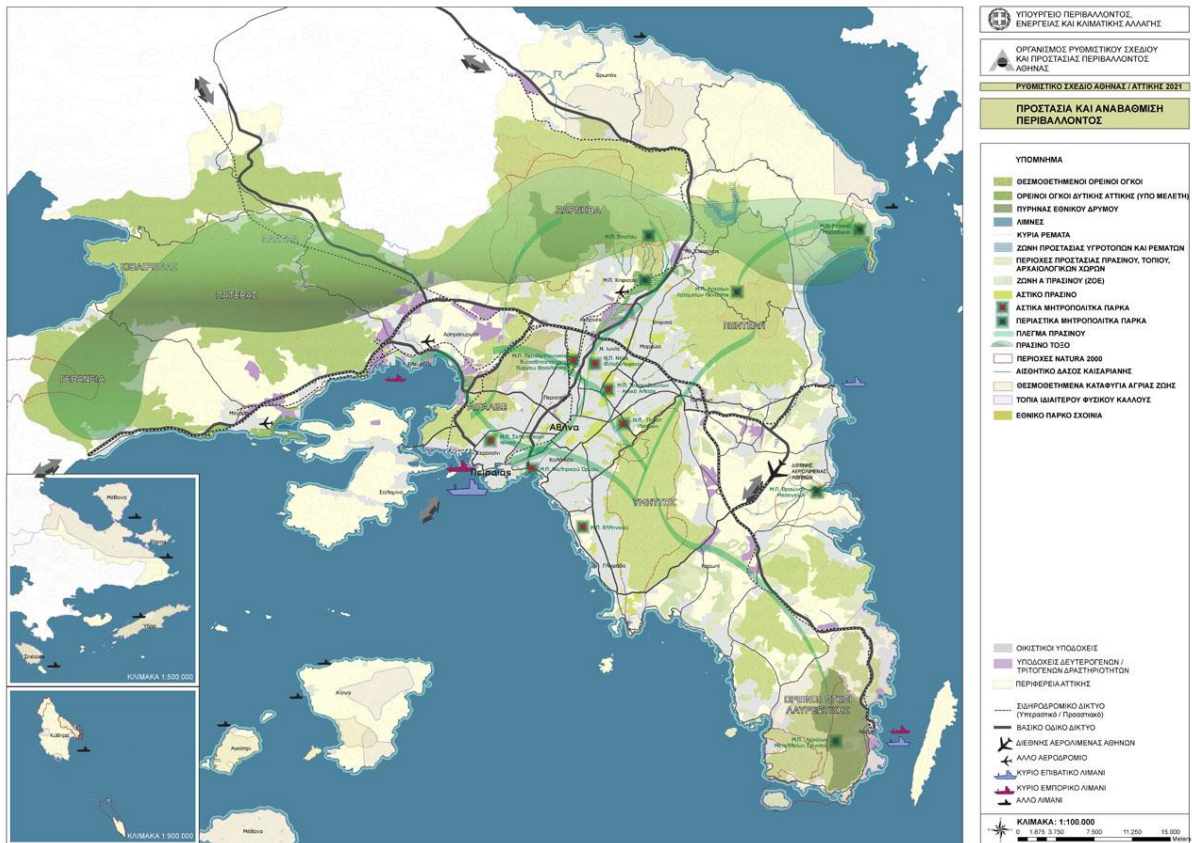
- Πόλος Αθήνας – Πειραιά (Το Μητροπολιτικό Κέντρο Αθήνας και Πειραιά, Περιοχή Επιβατικού Λιμένα Πειραιά, Ελαιώνας για επιχειρηματικά πάρκα)
- Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού – Αγίου Κοσμά (τουριστικός προορισμός, επιχειρηματικό κέντρο και χώρος αναψυχής στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου)
- Σύστημα πόλων Σταυρός – Παλλήνη – Σπάτα και Παιανία – Κορωπί (επιχειρήσεις, μεταφορές, αγροτική παραγωγή, μεταποίηση και υψηλή τεχνολογία)
- Πόλος Φαληρικού Όρμου (πολιτισμός και επιστήμη, αναψυχή, αθλητισμός και τουρισμός)

- **Πόλοι εθνικής και μητροπολιτικής εμβέλειας**
 - Θριάσιο: Λιμένας Ελευσίνας – Υποδοχές Παραγωγικών Δραστηριοτήτων Θριασίου (εμπορευματικές μεταφορές, στη βιομηχανία και ενέργεια, στις επιχειρήσεις και στην τεχνολογία και εφαρμοσμένη έρευνα)
 - Ερευνητικός – εκπαιδευτικός πόλος Ζωγράφου – Αγ. Παρασκευής (ανώτατη εκπαίδευση, ερευνητικά κέντρα, νοσοκομεία)
 - Μαρούσι (επιχειρήσεις, υπερτοπικό εμπόριο, αναψυχή, υπηρεσίες υγείας, αθλητισμός και διοίκηση)
- **Πόλοι ενδοπεριφερειακής εμβέλειας**
 - Αχαρνές, μεταξύ Εθνικής Οδού και Συγκοινωνιακού Κέντρου (μεταποίηση και στις μεταφορές)
 - Ραφήνα, (μεταφορές, τουρισμό και αναψυχή)
 - Λαύριο, (μεταφορές, τουρισμό και πολιτιστικές δραστηριότητες)
 - Αυλώνα και την ευρύτερη περιοχή του (επιχειρήσεις και εμπορευματικές μεταφορές)
 - Μέγαρα, (αγροτική παραγωγή, επιχειρήσεις και εμπορευματικές δραστηριότητες)



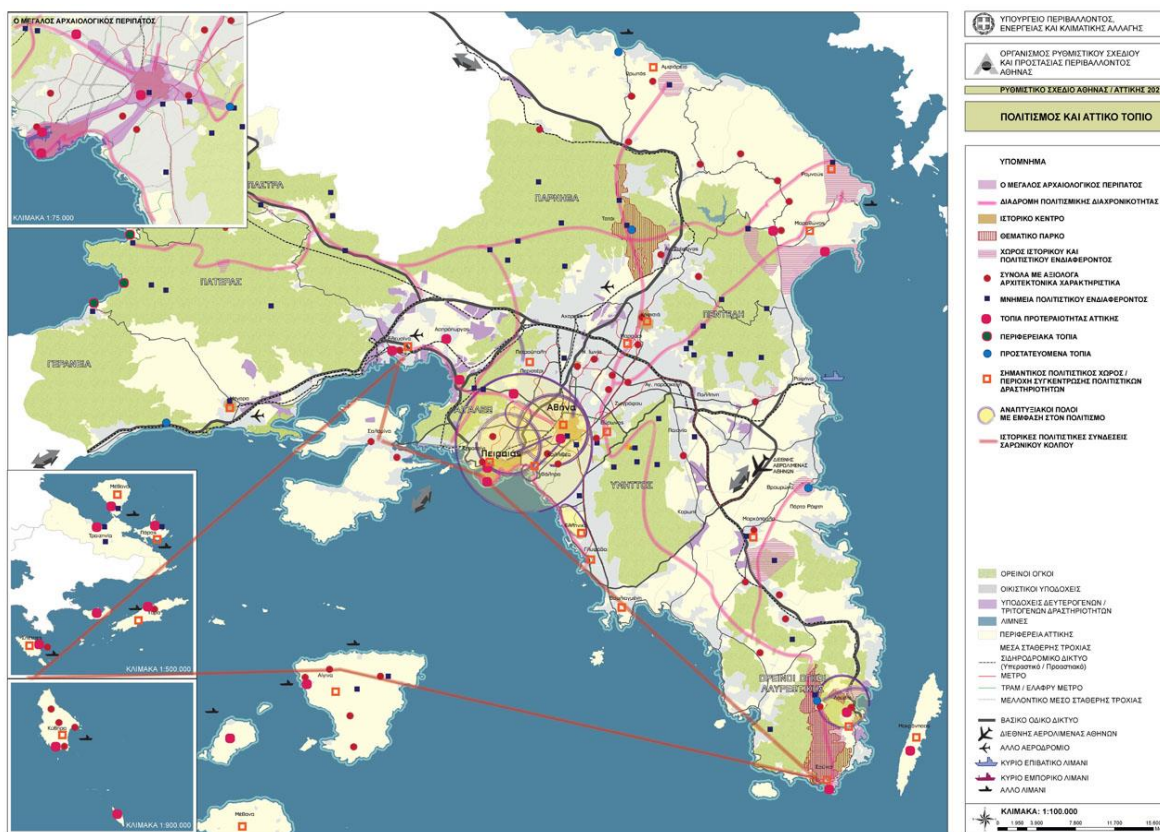
Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής 202, Χωρική οργάνωση, 2014

Ένα ακόμα καινοτόμο σύστημα παρεμβάσεων προτείνεται στο παρών ρυθμιστικό σχέδιο, αυτό της οργάνωσης του πλέγματος πρασίνου. Στόχος είναι η σύνδεση του συμπαγούς αστικού χώρου της Αθήνας με τους ορεινούς όγκους που περικλείουν το λεκανοπέδιο και η ανάπτυξη ενός δικτύου πεζοδρόμων που θα τονίσουν την πρόσβαση σε αυτούς όπως και θα βελτιώσουν το μικροκλίμα της πόλης. Επίσης στο πλέγμα αυτό προστίθενται κατά το δυνατόν όλοι οι αρχαιολογικοί χώροι, ιστορικοί τόποι, ιστορικά κέντρα, μνημεία, τοπία, ευαίσθητες περιοχές, σημαντικά ρέματα, ακτές, μητροπολιτικά πάρκα και χώροι πολιτισμού και αθλητισμού.



Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής 202, Προστασία και αναβάθμιση περιβάλλοντος, 2014

Τέλος, για την αποτελεσματικότητα της εσωτερικής συνοχής του συστήματος χωρικού σχεδιασμού, προτείνεται η σύνδεση του στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού με την πολεοδομική πολιτική μέσα από τα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού και αντίστοιχα θεσμικά εργαλεία. Πρέπει να ενισχυθεί η σχέση κανονιστικής – ρυθμιστικής πολιτικής του χωρικού σχεδιασμού μέσω της βέλτιστης αξιοποίησης κάθε επιπέδου του και τη συστηματοποίηση των ρυθμίσεών του, ιδίως όσον αφορά τα σχέδια χρήσεων γης. Επίσης είναι απαραίτητη η ενίσχυση των διαδικασιών συμμετοχής και διαβούλευσης με τους κοινωνικούς φορείς και τις παραγωγικές τάξεις. Προώθηση θεσμών κάθετης και οριζόντιας συνεργασίας μεταξύ αυτοδιοικητικών και κρατικών φορέων.



Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής 202, Πολιτισμός και Αττικό τοπίο, 2014

Συμπεράσματα

Μέσα από την απεικόνιση της εξέλιξης των πολεοδομικών και ρυθμιστικών σχεδίων της Αθήνας και σε συνέχεια του θεωρητικού μέρους των προηγούμενων κεφαλαίων να διαπιστώσουμε τα εξής. Αρχικά, η εντατική και βίαιη αστικοποίηση της Αθήνας αποκαλύπτει ότι η σημερινή μορφή της πόλης και η βιωσιμότητα της εξαρτάται άμεσα από την παρουσία του σχεδιασμού. Η διαπίστωση αυτή, αν και για κάποιους προφανής, πρέπει να τεθεί έτσι ώστε να μπορούμε να οικοδομήσουμε σε αυτό το πλαίσιο τα παρακάτω συμπεράσματα. Η Αθήνα όπως και πολλές άλλες πόλεις ανά τον κόσμο, μέσα στο πέρασμα του 20^{ου} αιώνα βίωσε το φαινόμενο του εξαστισμού και του εκμοντερνισμού σε συνθήκες «τέλειας καταιγίδας». Λόγω της ανεξέλεγκτης δυναμικής ανθρώπινων και όχι μόνο δυνάμεων και σχετικής απουσίας αυστηρών θεσμικών και κανονιστικών πολιτικών, εκτυλίχθηκε αβίαστα η αστική διάχυση της πόλης.

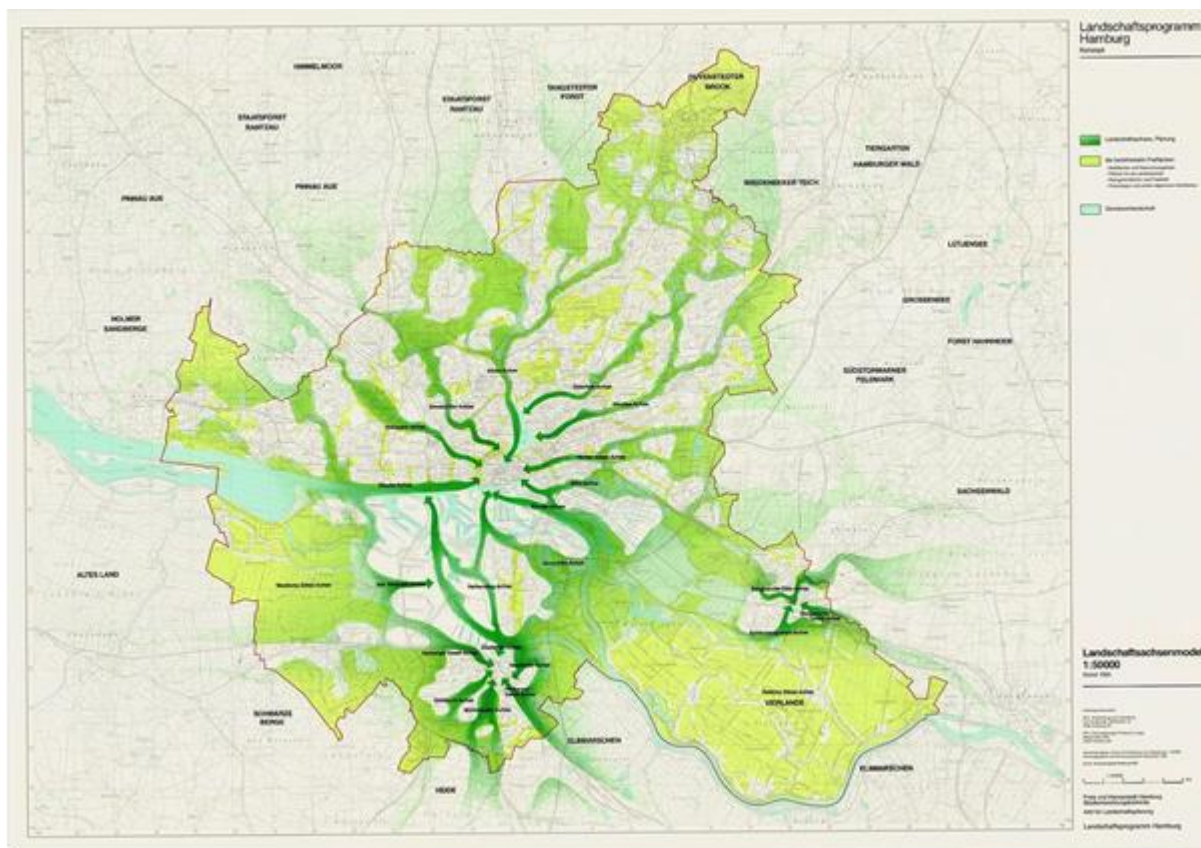
Παράλληλα, μέσα από την ανάλυση των σχεδίων για την Αθήνα, σε εξέλιξη παρατηρούμε μια δόκιμη επιμονή σε μια σειρά από ζητήματα για την πόλη όπως η συγκρότηση των ορίων της και η οργάνωση της εσωτερικής της δομής. Σε μεγαλύτερη ανάλυση, αυτή η κοινή επιδίωξη κάθε περίοδο μέσα στον περασμένο αιώνα, εκφραζόταν διαφορετικά. Τα πρώτα σχέδια με την οργάνωση του δικτύου των μεταφορών (λόγω της εισόδου των νεών μαζικών μέσων μετακίνησης) και την αρχιτεκτονική συγκρότηση της εικόνας και της ταυτότητας μιας πόλης «συμβόλου» και στην συνέχεια με την κυτταρική προσέγγιση μιας ήδη εκτεταμένης μητρόπολης, όπου μια σειρά από μοντελοποίησης παρήγαγαν τρόπους εξισορρόπησης της σχέσης του ιστορικού κέντρου με τις νέες επεκτάσεις της πόλης. Σε αυτήν την κατεύθυνση τα αποτελέσματα των μελετών δεν καρποφόρησαν στον πραγματικό χώρο της πόλης, μπορούμε να πούμε κυρίως λόγω της άρρητης γνώσης ότι η πόλη είναι ένας χώρος άρθρωσης ατομικών συμφερόντων σε ένα σύνολο που δεν μπορεί και δεν επιδιώκει να έχει συνοχή και η παραδοχή αυτή λειτούργησε ως ηθικό άλλοθι σε έναν ακραίο καιροσκοπισμό.

Το φαινόμενο αυτό σε επίπεδο αστικής δομής μορφοποιήθηκε μέσα από την ρήξη των ρόλων και των σχέσεων μεταξύ κέντρου και δικτύου. Η αναγκαία και συμπληρωματική σχέση αυτών των μελών κατάντησε ανταγωνιστική και υβριδική. Δυο βασικές παραδοχές στο συλλογικό μας ασυνείδητο είναι ότι μια λεωφόρος ενδείκνυται για εμπορικές

δραστηριότητες κάθε είδους και ότι το ένα κέντρο για να είναι επιτυχημένο είναι απαραίτητο να διατρέχεται από οδικό άξονα.

Επίσης, μέσα από την εξέλιξη των προτάσεων για την Αθήνα βλέπουμε και τους διαφορετικούς «τύπους» του σχεδιασμού. Στις αρχές του προηγούμενου αιώνα ο σχεδιασμός ήταν εξαιρετικά λεπτομερής, με στόχο την αισθητική και συλλογική συγκρότηση της πόλης ως φορέα μιας ιστορικής συνέχειας της κοινωνίας, που όμως πολλές φορές εξιδανίκευε τα πολιτικά και επιστημονικά της δεδομένα με αποτέλεσμα να επιδιώκει μια πόλη για μια νέα κοινωνία και όχι για την υπάρχουσα. Στην εξέλιξη του αντικειμένου της πολεοδομίας και της προσαρμογής στην δυναμική της ανάπτυξης της πόλης ο νέος «τύπος» προέβλεπε τυποποίηση και συστηματοποίηση την μεθοδολογίας του σχεδιασμού για δυο βασικούς λόγους, την συλλογή ενός ιστορικού της εξέλιξης της πόλης βάση κάποιων σταθερών, αλλά και την ευελιξία του ίδιου του αντικειμένου του σχεδιασμού σε επόμενες και περεταίρω επεκτάσεις. Ο σχεδιασμός αυτός βασίστηκε καθολικά στην ανάπτυξη των δικτύων, σε έκταση και σε μέγεθος, για την «προετοιμασία» δυνητικά μεγαλύτερων φόρτων και κατά συνέπεια οι υλοποιημένες προβολές, λειτούργησαν ως επιταχυντής και απορυθμιστής των μοτίβων μετακίνησης στην πόλη.

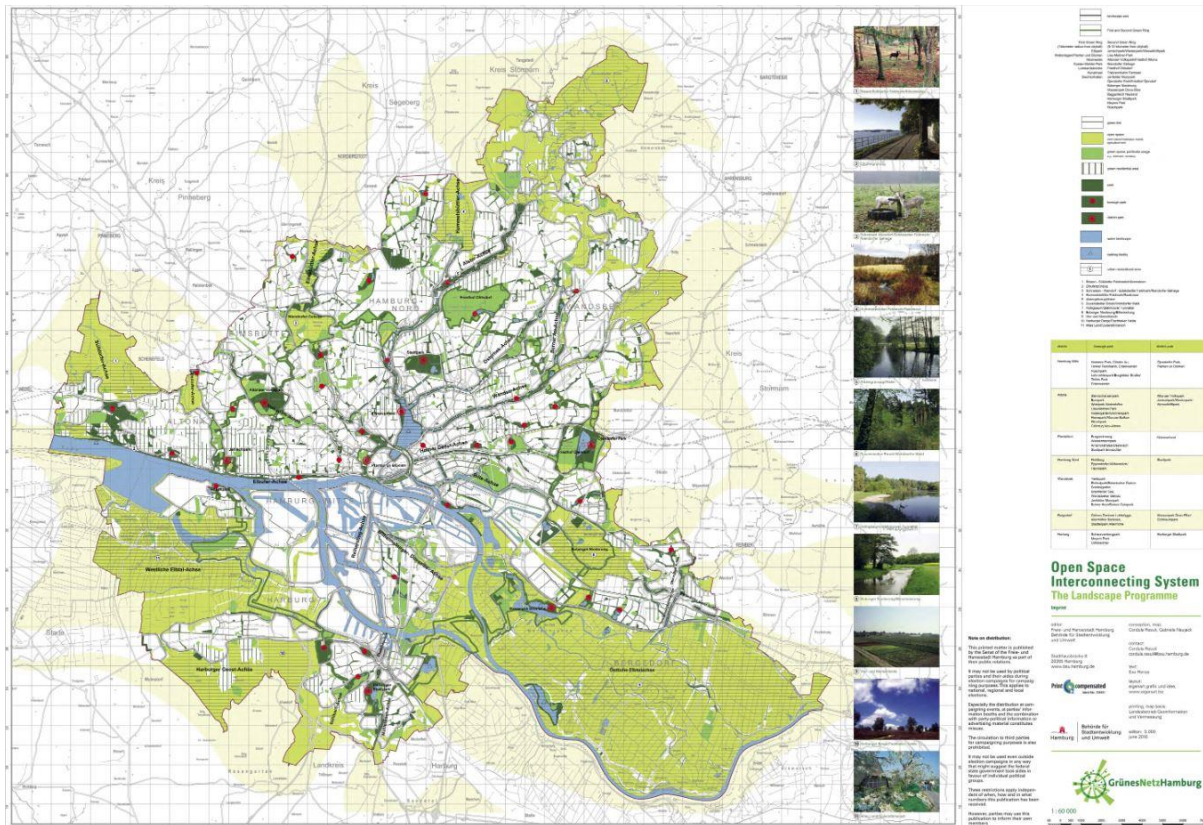
Τέλος καταλήγουμε στον τελευταίο και σύγχρονο τύπο σχεδιασμού, του στρατηγικού, ο σχεδιασμός έχει προσαρμοστεί στην αντίληψη της εξωγενούς εδαφικοποίησης απρόβλεπτων δυναμικών στον χώρο της πόλης, κυρίως μέσα από τους μηχανισμούς της αγοράς και των οικονομιών κλίμακας, και πλαισιώνει μια παλέτα πιθανών προγραμματικών στόχων που κατά κάποιο «ασαφή» τρόπο συγκλίνουν στους καθορισμένους μεσοπρόθεσμους στρατηγικούς στόχους. Αν και ο στρατηγικός σχεδιασμός δικαίως κατέχει κύριο ρόλο στην πολεοδομική πρακτική, δεν μπορούμε να αρνηθούμε ότι παράλληλα ταιριάζει στο σύνολο των αδυναμιών του με τις κακές πρακτικές της εποχής που πηγάζουν από την οργανωμένη απορρύθμιση των κανονιστικών πολιτικών για την χωρο-οικονομική ανταγωνιστικότητα των εν δυνάμει επενδύσεων. Πέραν του ότι ο σχεδιασμός παύει να είναι ιεραρχικός στην σχέση των επιπέδων, λόγω του ότι το μέρος κατέχει ένταση επένδυσης κεφαλαίου μεγαλύτερη από το όλον, λειτουργεί με επενδυτικά κριτήρια οικονομιών κλίμακας (μεγάλων επενδύσεων) και τοποθετεί το σύνολο της κοινωνίας είτε ως επωφελούμενο μιας ριζικά απορυθμισμένης οικονομικής γεωγραφίας είτε ως μέρος των επιπτώσεων ενός απαραίτητου έργου.



Εννοιολογικό σχέδιο τοπιακής διασύνδεσης Αμβούργου, 1985

Ο βασικός σχολιασμός του τελευταίου ρυθμιστικού, που κατά μεγάλο ποσοστό περιέχει και παραθέτει σημαντικές και δόκιμες θέσεις κινείται σε δυο επίπεδα. Πρώτα σε σχέση με τύπο του σχεδιασμού, δεν μπορεί να αποτελέσει δεσμευτικό σχέδιο με ισχυρή νομική βάση ειδικά στην περίπτωση της Αθήνας, μιας πρωτεύουσας κράτους που σχεδόν από την ίδρυση της πασχίζει να κατευθύνει την χωρική της ανάπτυξη και η αδράνεια των θεσμικών και κανονιστικών πολιτικών δεν επιτρέπει μεγάλες προσδοκίες. Ο «ανοικτός» τύπος του σχεδιασμού αν και επιτρέπει την προσαρμοστικότητα των χειρονομιών και την αποφυγή αγκυλώσεων σε πρώτο επίπεδο, δυστυχώς σε βαθύτερη ανάλυση προσφέρει την πολεοδόμηση της πόλης από ισχυρά επενδυτικά κεφάλαια. Επίσης ένας τέτοιος σχεδιασμός αν και μεγάλης κλίμακας αρνείται να δεσμευτεί σε ένα μέλλον της πόλης που να μπορεί να τεθεί σε διαβούλευση και να μπορέσει να εμπνεύσει τους πολίτες για μια βελτίωση των συνθηκών ζωής. Ένα ρυθμιστικό σχέδιο θα πρέπει να μπορεί να συντονίζει το σύνολο της κοινωνίας σε ένα κοινό στόχο και όπου η ανθρώπινη δραστηριότητα να αρθρώνεται στις κλίμακες της πόλης εποικοδομητικά.

Κλείνοντας την πρώτη θέση κρίνεται σημαντική η σύλληψη της πολεοδομίας ως καθοριστικού και ενεργού παράγοντα στην ανάπτυξη της πόλης και στη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, και η θέση αυτή μπορεί να ενεργοποιηθεί μόνο μέσα από σαφήνεια και την συνθετική τοποθέτηση - δέσμευση του σχεδιασμού.



Σχέδιο διασύνδεσης ανοικτών χώρων Αμβούργου, 2010

Η δεύτερη θέση σχετίζεται με την υπάρχουσα και προσδοκώμενη αστική δομή της πόλης. Κατά κοινή ομολογία οι θέσεις του ρυθμιστικού αποτελούν μια επισκόπηση κοινών και οικουμενικών επιδιώξεων για τις πόλεις. Οι θέσεις αυτές συνοψίζονται σε δυο βασικές ομάδες. Η πρώτη έχει να κάνει με τα κέντρα, την ιεράρχησή τους και τις σχέσεις τους και η δεύτερη έχει να κάνει με τα όρια, της υποδομής και τη σχέση του αστικού περιβάλλοντος και της ανθρώπινης δραστηριότητας με αυτές. Και οι δυο ομάδες θεμάτων είναι κύριας σημασίας για την ανάπτυξη της πόλης και δη της «βιώσιμης», που όπως είδαμε δυσκολευόμαστε σε διεθνές επίπεδο να ορίσουμε. Οι δυο ομάδες, στην παρούσα διπλωματική, πλαισιώθηκαν από τους δυο όρους του τίτλου της εργασίας και αν και συμπληρωματικοί και με διαφορετική θέση μέσα στο χώρο της πόλης (εσωτερικά κέντρα και όρια) διεκδικούν και ανταγωνίζονται για της χρήσεις γης και της παραγωγικές δραστηριότητες. Στο παρόν ρυθμιστικό σχέδιο αν και η επιμέρους πλαισίωση κατά μεγάλο ποσοστό προωθεί ξεχωριστά μια ισόρροπη

κατανομή και ιεράρχηση (η ιεράρχηση του πλέγματος των κέντρων, όπως και η δικτύωση του πλέγματος πρασίνου και των αξόνων ανάπτυξης), όταν προσπαθούμε να συσχετίσουμε τα δυο συστήματα μεταξύ τους παρατηρούμε ότι μοιράζονται εξίσου τον ίδιο (και μάλλον οι άξονες περισσότερο) και πεπερασμένου μεγέθους αναπτυξιακό ρόλο. Μπορεί οι άξονες ανάπτυξης και το πλέγμα πρασίνου να ενδείκνυνται για την τουριστική ανάπτυξη της πόλης, που κατατάσσεται ψηλά στην κλίμακα των παραγωγικών πόρων, αλλά κατά βάση, υποσκάπτει την πολυκεντρική ανάπτυξη της πόλης. Η δυναμικότητα των μεγάλων έργων υπεροπτικής επιρροής δεν παύει να προσελκύει και ουσιαστικά να στηρίζεται από της τοπικές κοινωνίες. Καταλήγουμε σε αυτό το πρώτο επίπεδο ανάλυσης ότι η σχέση των δυο συστημάτων είναι πολύπλοκη και χωρίς σαφή ορισμό των μεγεθών και των σχέσεων όλες οι θετικές προθέσεις του σχεδιασμού καταλήγουν στην εκμετάλλευση της πόλης από τους λίγους και σε βάρος των τοπικών κοινωνιών. Στη συνέχεια θα αναλύσουμε το ερευνητικό πρόγραμμα «Η Στρατηγική των Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων: Μητροπολιτικοί Δακτύλιοι και Αστικές Λεωφόροι. Ένταξη στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη» που αποτελεί μία εξειδικευμένη στρατηγική μελέτη της διαχείρισης του πλέγματος πρασίνου και των αξόνων ανάπτυξης του ΡΣΑ 2021.

5.2. Ερευνητικό πρόγραμμα Αστικών παρεμβάσεων, ως μία έρευνα διασυνοριακών σχέσεων

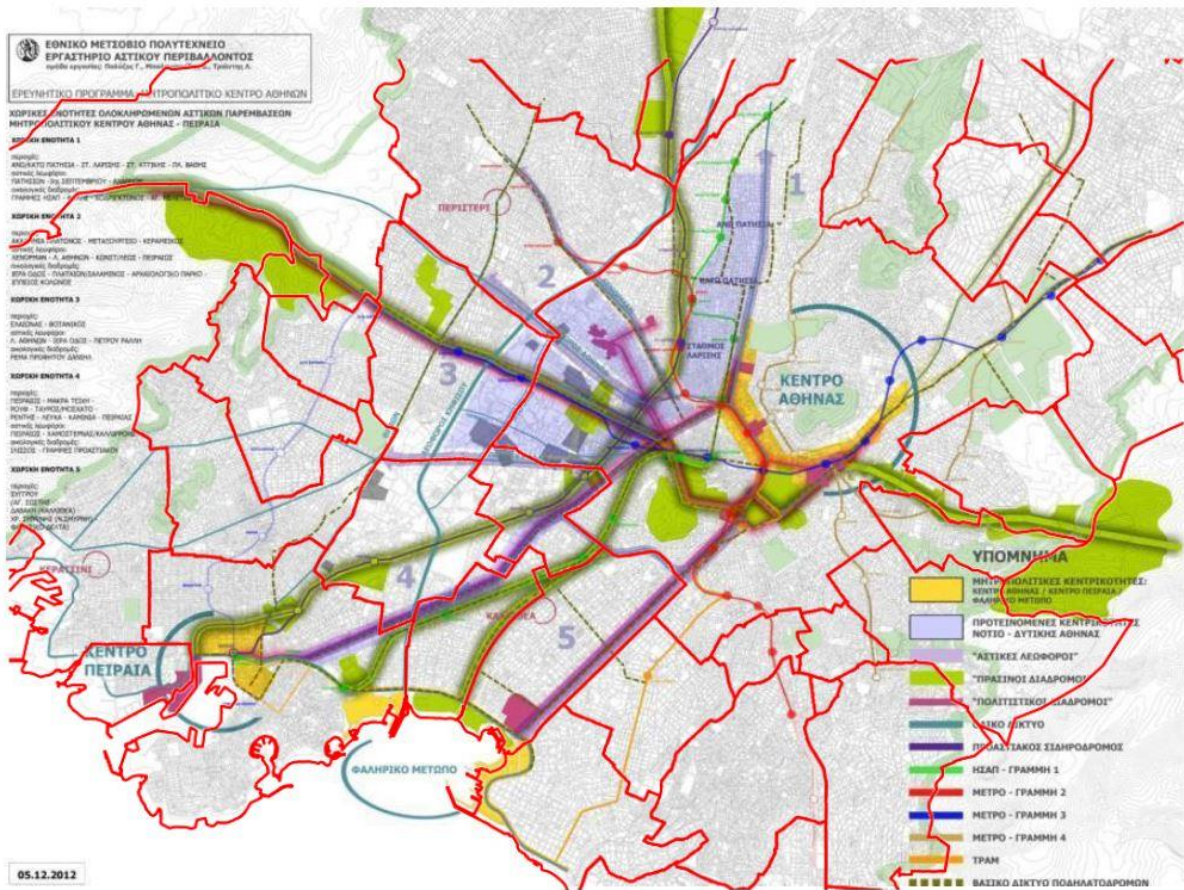
Η δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών

Η «Στρατηγική των Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων: Μητροπολιτικοί Δακτύλιοι και Αστικές Λεωφόροι. Ένταξη στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη» κινείται στη μεγάλη κλίμακα της πόλης, εξετάζοντας το πλαίσιο και τις προοπτικές υλοποίησης ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων σε επιλεγμένα τμήματα του Λεκανοπεδίου Αθηνών. Η ανάγκη τεκμηρίωσης και υλοποίησης Προγραμμάτων Ολοκληρωμένης Αστικής Ανασυγκρότησης γίνεται επιτακτική με δεδομένη τόσο τη συγκυρία της κρίσης, η οποία εκδηλώνεται έντονα στα μεγάλα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα στην Αθήνα, όσο και την υποβάθμιση μεγάλων τμημάτων του αστικού χώρου λόγω της έλλειψη κατάλληλου σχεδιασμού και των αντίστοιχων πολιτικών κατευθύνσεων.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις του προγράμματος έχουν μητροπολιτικό χαρακτήρα, είναι κατεξοχήν **διαδημοτικές**. Υπερβαίνουν δηλαδή τα καθιερωμένα διοικητικά όρια και συνδέουν διαφορετικές περιοχές μεταξύ τους, λαμβάνοντας υπόψη κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές συνιστώσες. Μπορούν επίσης να περιγραφούν ως παρεμβάσεις **στρατηγικού** χαρακτήρα, με κύριο πεδίο αναφοράς περιοχές των Μητροπολιτικών Κέντρων Αθήνας και Πειραιά, αλλά και με ευρύτερη επιρροή στο Νότιο και Δυτικό τμήμα του Λεκανοπεδίου. Οι παρεμβάσεις αυτές είναι επίσης **πολυτομεακές και πιλοτικές**, καθώς συνδυάζουν πολλαπλές παραμέτρους και εισάγουν καινοτόμες μεθόδους σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων.

Οι προτεινόμενες μελέτες περίπτωσης, ενταγμένες στις πολιτικές ανάκτησης και ενδυνάμωσης του αστικού ιστού και της προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας, έχουν ρόλο **συμβουλευτικό**. Απευθύνονται πρωτίστως στην Περιφέρεια Αττικής, δεν παύουν όμως να αφορούν την Κεντρική Διοίκηση και την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Συγκροτούν ένα πλέγμα στρατηγικών κατευθύνσεων και στοχευμένων προτάσεων, οι οποίες θα μπορούν να ενταχθούν σε τρέχοντες προγραμματισμούς και, κυρίως, να καθοδηγήσουν νέους με έτος στόχο το 2020, οπότε λήγει η επόμενη προγραμματική περίοδος. Σε ένα μεταβαλλόμενο

περιβάλλον ως προς τις αρμοδιότητες και τα επίπεδα του χωρικού σχεδιασμού, οι προτάσεις αυτές συμβάλλουν στην υπέρβαση του αποσπασματικού αθροίσματος επιμέρους δημοτικών έργων και στη διατύπωση μίας πιο **συνεκτικής** πολιτικής για το σύνολο της λειτουργικής ενότητας Πόλη Αθήνας / Περιφέρεια Αττικής.



Διαδημοτικές σχέσεις προκύπτουν καθώς οι μεγάλες χειρονομίες διαπερνούν τα όρια των Δήμων

Προκλήσεις

- Χωρο-κοινωνικές ανισότητες
 - Η διαίρεση ανάμεσα σε Ανατολική και Δυτική Αθήνα παραμένει ισχυρή
 - Χωρο-κοινωνικοί διαχωρισμοί, σε σύγκριση με άλλες μητροπόλεις της βόρειας και κεντρικής Ευρώπης
 - Δημογραφική γήρανση από τις Κεντρικές Περιοχές
 - Πληθυσμιακή μείωση του Δήμου Αθηναίων
 - Αντίστοιχη μείωση, αν και σε μικρότερο βαθμό, παρατηρείται και για τον Πειραιά
- Περιβαλλοντικές ανισότητες
 - Η περιβαλλοντική υστέρηση των Κεντρικών και Νοτιοδυτικών περιοχών
 - Ανομοιογένεια της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και υψηλές θερμοκρασίες στο σύνολο της πόλης
 - Περιβαλλοντική υστέρηση των Κεντρικών, Δυτικών και Νοτιοδυτικών περιοχών του Λεκανοπεδίου
 - Χαρακτηριστικό είναι ότι οι πρωτογενείς ρύποι (NO₂, NO) παρουσιάζουν μια «επιμονή» στην Κεντρική Αθήνα, τον Πειραιά, τις Δυτικές και Νότιες περιοχές
 - Φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας
- Γραμμική παρόδια ανάπτυξη
 - Διαμόρφωση παρόδιων ζωνών, οικονομικών και επιχειρηματικών κυρίως δραστηριοτήτων
 - Έντονος κυκλοφοριακός φόρτος
 - Σημαντική αύξηση των τιμών γης και οικοδομής κατά μήκος των συγκεκριμένων οδικών αξόνων
 - Εκτοπισμό λιγότερο αποδοτικών λειτουργιών, όπως η κατοικία και το μικρό λιανικό εμπόριο.
 - Αστική διάχυση

Η «γραμμική παρόδια ανάπτυξη» ως αιτία υποβάθμισης

Ήδη από τις δεκαετίες του 1950 και του 1960, παρατηρούμε το φαινόμενο της γραμμικής παρόδιας ανάπτυξης, όταν το κύριο οδικό δίκτυο της Πρωτεύουσας (Κηφισίας, Συγγρού, Πατησίων, Βουλιαγμένης, Μεσογείων κ.ά.) καλύπτεται σταδιακά από κτίρια γραφείων και εμπορίου, δημόσιες υπηρεσίες, βιοτεχνίες και μικρές βιομηχανίες, ανάλογα με την περίπτωση. Η αυξημένη συγκέντρωση τέτοιου είδους δραστηριοτήτων προκάλεσε έντονο κυκλοφοριακό φόρτο, καθώς επίσης σημαντική αύξηση των τιμών γης και οικοδομής κατά μήκος των συγκεκριμένων οδικών αξόνων, με αποτέλεσμα τον εκτοπισμό λιγότερο αποδοτικών λειτουργιών όπως η κατοικία, το μικρό λιανικό εμπόριο, οι αποθήκες κ.ά. Ακόμα και στις πρώτες δεκαετίες της μεταπολίτευσης, τα θεσμοθετημένα «κέντρα δήμων», με εξαίρεση αυτά των δήμων Αθηναίων και Πειραιά, δεν παρουσίασαν μεγάλη ελκυστικότητα για τις κεντρικές λειτουργίες σε σχέση με τις παρόδιες ζώνες κεντρικών οδικών αξόνων.

Το πλαίσιο των αστικών πολιτικών στο ευρωπαϊκό επίπεδο

Το ερευνητικό πρόγραμμα αστικών παρεμβάσεων συμβαδίζει και τροφοδοτείται από το πλούσιο παραχθέν έργο για τις αστικές πολιτικές της ΕΕ. Η πολεοδομική διάσταση έχει τεθεί ψηλά στις προτεραιότητες της ευρωπαϊκής πολιτικής τα τελευταία δέκα χρόνια, όπως αποτυπώνεται επανειλημμένα:

- στη Στρατηγική της Λισσαβόνας (Μάρτιος, 2000)
- στην ανανεωμένη Στρατηγική της ΕΕ για την Αειφόρο Ανάπτυξη (Ιούνιος, 2006)
- στο Χάρτη της Λειψίας (2007)
- στη Διακήρυξη του Τολέδο για την Αστική Ανάπτυξη (2010)
- στην πρόσφατη στρατηγική Ευρώπη 2020 (Ιούνιος, 2010).

Τα κράτη μέλη της ΕΕ δεσμεύονται να προωθήσουν τη δημόσια συζήτηση στις χώρες τους σχετικά με τον τρόπο ενσωμάτωσης των ευρωπαϊκών κατευθύνσεων στις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αναπτυξιακές πολιτικές.

Χρησιμοποιούν το μέσο της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης / ανασυγκρότησης και τη σχετική διακυβέρνηση για την εφαρμογή του, θεσπίζοντας το απαραίτητο πλαίσιο και προωθώντας την καθιέρωση μιας ισορροπημένης εδαφικής οργάνωσης, με βάση μία ευρωπαϊκή **πολυκεντρική** αστική διάρθρωση.

Βασικό εργαλείο για την στήριξη ολοκληρωμένων σχεδίων αστικής ανάπτυξης αποτελεί η Κοινή Ευρωπαϊκή Υποστήριξη για Βιώσιμες Επενδύσεις σε Αστικές Περιοχές (**Jessica**, Joint European Support for Investment in City Areas). Στο πλαίσιο αυτό, οι χρηματοδοτήσεις πραγματοποιούνται από τα Ταμεία Αστικής Ανάπτυξης και επενδύουν σε **συμπράξεις μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα** (ΣΔΙΤ), καθώς και σε άλλα επιλέξιμα έργα, τα οποία πρέπει να περιλαμβάνονται σε **Ολοκληρωμένα Σχέδια Αειφόρου Αστικής Ανάπτυξης**. Σε κάθε περίπτωση, η ένταξη των χρηματοδοτήσεων στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς προϋποθέτει ένα εγκεκριμένο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα.

Σαφείς αναφορές γίνονται σε Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις, στην προώθηση της **Βιώσιμης Κινητικότητας**, αλλά και στην Ολοκληρωμένη Χωρική Ανάπτυξη. Σχετικά τονίζεται ότι οι μητροπολιτικές περιοχές, οι περιοχές αποβιομηχάνισης, αλλά και οι περιοχές που περισσότερο δοκιμάζονται από την οικονομική κρίση, περιλαμβάνονται στις περιοχές όπου θα εφαρμοσθούν οι δράσεις χωρικής ανάπτυξης. Το παρόν ερευνητικό πρόγραμμα υποστηρίζει με έμφαση τη διαμόρφωση μιας συνολικής χωρικής στρατηγικής για την Αθήνα / Αττική.

Αντικείμενο και στόχοι των Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων Αστικής Παρέμβασης Μητροπολιτικού Επιπέδου

Με τον όρο Προγράμματα Ολοκληρωμένης Αστικής Ανασυγκρότησης εννοούνται τα προγράμματα τα οποία:

- Έχουν **στρατηγικό** χαρακτήρα και προωθούν κατευθύνσεις και στόχους που έχουν χαραχτεί υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού.
- Έχουν **πολυτομεακό** χαρακτήρα, δηλαδή χαρακτηρίζονται από μία ολοκληρωμένη θεώρηση του σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του.
- Έχουν **μητροπολιτική** εμβέλεια, δηλαδή αφορούν και επηρεάζουν το σχεδιασμό ευρύτερων αστικών περιοχών και αναπτύσσονται σε **διαδημοτικό** επίπεδο, σε διαλεκτική όμως σχέση με το τοπικό επίπεδο.
- Ο σχεδιασμός τους ολοκληρώνεται και σε **επιχειρησιακό** επίπεδο και υπακούει στο συντονισμό μεταξύ των τομεακών κρατικών πολιτικών και των εμπλεκόμενων φορέων

Τα προγράμματα αυτά προϋποθέτουν το συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων σε τρία επίπεδα:

- Την **Κεντρική Διοίκηση**, αρμόδια υπουργεία, με συντονιστικό ρόλο το ΥΠΕΚΑ, διυπουργικές επιτροπές, κ.ά.
- Την **Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση**, στην περίπτωση μας την Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση Αττικής
- Την **Τοπική Αυτοδιοίκηση**, διαδημοτικές ενώσεις και αναπτυξιακοί σύνδεσμοι

Παράλληλα, προϋποθέτουν τη **συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας** μέσα από την ενημέρωση φορέων και ομάδων και τη συμμετοχή τους στη **δημόσια διαβούλευση**. Για τον προγραμματισμό και υλοποίηση των Προγραμμάτων Ολοκληρωμένης Αστικής Ανασυγκρότησης, το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο προέβλεψε στα τέλη της δεκαετίας του 1990 σχετικές διατάξεις, με το Αρ.12 του Ν.2742/99 περί «Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και άλλες Διατάξεις». Το 2012 θεσμοθετήθηκαν οι Προδιαγραφές

Σύνταξης των ΣΟΑΠ, βάσει της Υ.Α. Αρ. 18150. Τα Σχέδια αυτά αποτελούν το πλέον σύνθετο εργαλείο πολυτομεακού σχεδιασμού στη χώρα μας και το οποίο ανταποκρίνεται στις κατευθύνσεις των ευρωπαϊκών πολιτικών συνοχής, καθώς εντάσσεται στη λογική των χρηματοδοτήσεων από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και όχι μόνο.

Ο Δήμος Αθηναίων επεξεργάζεται ΣΟΑΠ για το Κέντρο Αθήνας με τίτλο: «Διερεύνηση κοινωνικών, αναπτυξιακών και περιβαλλοντικών παραμέτρων και διαμόρφωση στρατηγικής αστικής παρέμβασης στην περιοχή του Δήμου Αθηναίων και ειδικότερα στην ευρύτερη κεντρική ζώνη του». Το ΣΟΑΠ αυτό θα αποτελέσει μερικώς «ολοκληρωμένο πρόγραμμα», διότι δεν έχει ενταχθεί σε ευρύτερη χωρική αναπτυξιακή στρατηγική και δεν προβλέπει δικτύσεις. Παράλληλα, τα τελευταία χρόνια, οι Περιφέρειες, ως ενδιάμεσο διοικητικό επίπεδο μεταξύ του Εθνικού και του Τοπικού, αποκτούν έναν συνεχώς πιο διευρυμένο και αναβαθμισμένο ρόλο στις χώρες της ΕΕ. Η διοικητική αποκέντρωση και η μεταβίβαση αρμοδιοτήτων αποτελεί σταθερή κατεύθυνση των ευρωπαϊκών πολιτικών ήδη από τον Ευρωπαϊκό Χάρτη για την Τοπική Αυτονομία (1988), μέχρι τη Λευκή Βίβλο για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση (2001) και πιο πρόσφατα την Εδαφική Ατζέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2020 (2011).

Στην Ελλάδα, σημαντικό σταθμό στις διαδικασίες αποκέντρωσης αποτέλεσε ο Ν.3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης», πιο γνωστός με το όνομα **Καλλικράτης** (2011). Ανάμεσα στις νέες αρμοδιότητες των Περιφερειών, που επαναπροσδιόρισε ο Καλλικράτης, περιλαμβάνονται ο «περιφερειακός αναπτυξιακός σχεδιασμός», όπως και οι στρατηγικές κατευθύνσεις χωροταξικού σχεδιασμού, αλλά και η προώθηση μητροπολιτικής σημασίας παρεμβάσεων. Θα πρέπει πάντως να τονιστεί ότι μέχρι και σήμερα ο **περιφερειακός σχεδιασμός** παραμένει σε μεγάλο βαθμό στις αρμοδιότητες της κεντρικής διοίκησης. Οι Περιφέρειες είναι τα πλέον κατάλληλα όργανα να αναλάβουν το στρατηγικό, μητροπολιτικό σχεδιασμό, και αυτό για λόγους αποκέντρωσης, αμεσότερης σχέσης με τις τοπικές κοινωνίες, αλλά και εξασφάλισης μεγαλύτερης απορρόφησης των πόρων του νέου ΕΣΠΑ.

Η ιεραρχική σχέση των Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) στο σύστημα Χωροταξικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού.

Εκ των ανωτέρω συνάγεται κατ' αρχάς ότι, ανεξαρτήτως της θεώρησης των ΣΟΑΠ, είτε ως εργαλείων **αμιγούς χωροταξικού σχεδιασμού**, είτε ως μέσου **συνδυασμένης άσκησης χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής** (αντιστοίχως προς τα εγκεκριμένα Ρυθμιστικά Σχέδια Αθήνας και Θεσσαλονίκης), πάντως, πρόκειται για επίπεδο σχεδιασμού **υπερκείμενο των ΓΠΣ**, που οφείλουν να συμμορφώνονται με αυτό, **και υποκείμενο του χωροταξικών σχεδίων** (ΕΠΧΣΑΑ, ΠΠΧΣΑΑ, Ειδικά ΠΧΣΑΑ και ΡΣ) της περιοχής στην οποία αφορά, προς τα οποία οφείλει να υπακούει. Τα ΣΟΑΠ αποτελούν εργαλείο σχεδιασμού **αναπτυξιακού χαρακτήρα**, που δεν περιορίζεται μόνο στο σκέλος της πολεοδομικής παρέμβασης, και αποσκοπεί στην επίλυση των προβλημάτων της περιοχής επέμβασης, με την υλοποίηση συγκεκριμένου προγράμματος δράσης όπως εξειδικεύεται με τα προβλεπόμενα έργα και επεμβάσεις (Μέλισσας 2013).

Οι αστικές λεωφόροι / πράσινοι διάδρομοι / πολιτιστικοί διάδρομοι

Αστικές λεωφόροι

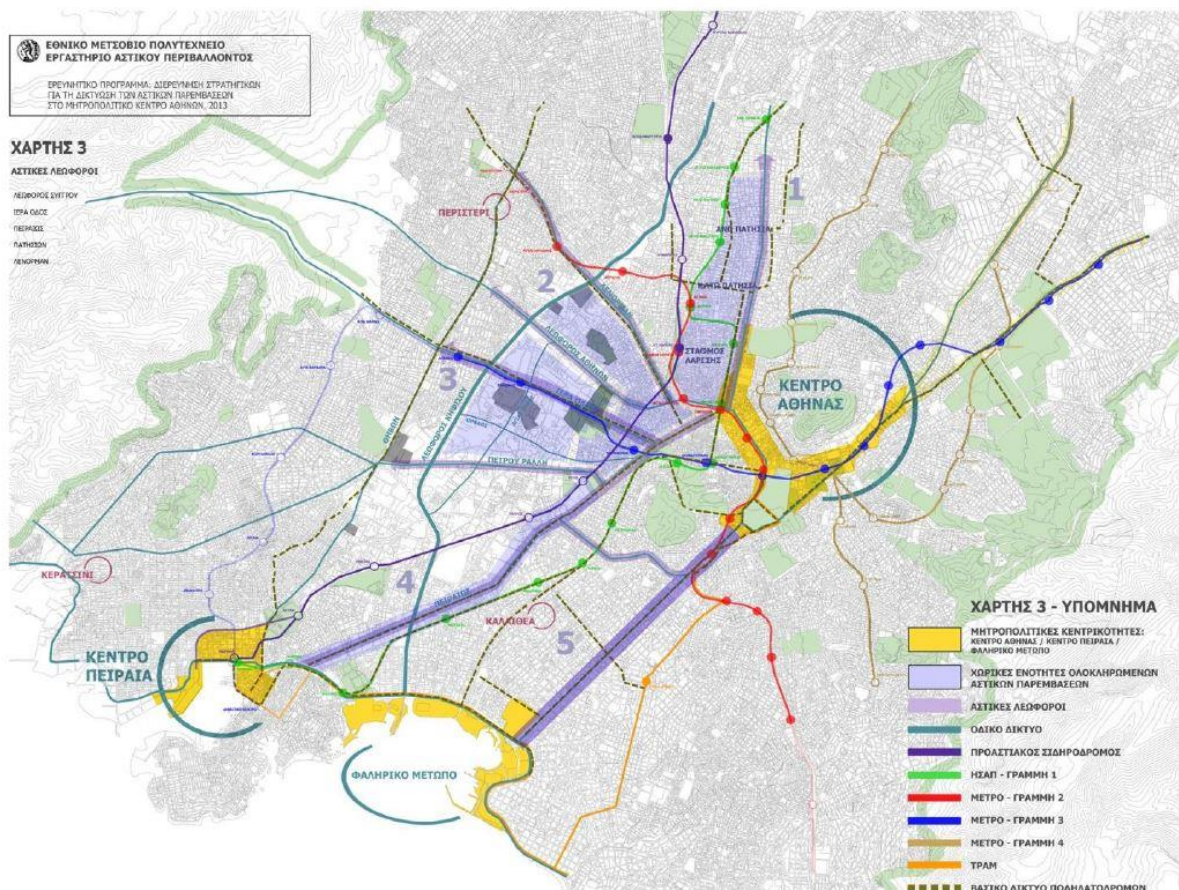
Η πρώτη ομάδα παρεμβάσεων, αναφέρεται στην μετατροπή των αστικών αυτοκινητοδρόμων, αλλά και άλλων οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας που διατρέχουν και κατακερματίζουν τα κέντρα των πόλεων, σε σύγχρονες Αστικές Λεωφόρους. Η πρώτη λοιπόν έννοια / κλειδί που προτείνεται για την άσκηση σύγχρονης πολεοδομικής πολιτικής είναι η μετατροπή των οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας σε Αστικές Λεωφόρους (avenue ή boulevard urbain) ή αλλιώς **άξονες ήπιας κυκλοφορίας** (voie ή autoroute apaisée). Η μετατροπή έγκειται στη μείωση λωρίδων κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων, χωρίς ωστόσο την πλήρη κατάργησή τους. Ο χώρος πρωτίστως αποδίδεται:

- Στους πεζούς, ως πεζόδρομοι
- Στους ποδηλάτες, ως ποδηλατόδρομοι ή διάδρομοι για rollers
- Στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ως αποκλειστικές λωρίδες λεωφορείων ή μέσων σταθερής τροχιάς, καθώς και
- Σε εντατικές φυτεύσεις, ως δεντροστοιχίες, νησίδες πρασίνου ή γραμμικά πάρκα

Η μετατροπή των οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας σε Αστικές Λεωφόρους συνοδεύεται κατά κανόνα από **συμπληρωματικά μέτρα στον παράπλευρο δημόσιο χώρο**, με σκοπό την επιπλέον μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου. Τέτοια μέτρα είναι ο εντατικός έλεγχος της παράνομης στάθμευσης, καθώς επίσης ο περιορισμός και η τιμολόγηση της επιτρεπόμενης. Παράλληλα, σχεδιάζεται η απορρόφηση όσων μετακινούνταν προηγουμένως με ΙΧ αυτοκίνητα από άλλα μέσα μετακίνησης. Στη θέση των λωρίδων κυκλοφορίας αυτοκινήτων που καταργούνται, απελευθερώνεται χώρος για επιπλέον δρομολόγια των υφιστάμενων γραμμών ΜΜΜ, καθώς επίσης για την εγκατάσταση νέων μέσων μετακίνησης, όπως συνηθέστερα το Τραμ. Τα υφιστάμενα και τα νέα ΜΜΜ αναβαθμίζονται σε ΜΜΜ υψηλής ποιότητας και προδιαγραφών, με περισσότερα δρομολόγια, ηλεκτρονικούς πίνακες ενημέρωσης του επιβατικού κοινού ή νέα οχήματα σε αποκλειστικές λωρίδες κυκλοφορίας. Η κωδικοποίηση των θετικών συνεπειών της

μετατροπής των μεγάλων οδικών αξόνων σε σύγχρονες Αστικές Λεωφόρους, συνοψίζεται στα πιο κάτω:

- Αστική αναζωογόνηση του παρόδιου, και όχι μόνο, αστικού χώρου
- Τόνωση της τοπικής οικονομίας
- Περιορισμός της κατανάλωσης καυσίμων / βελτίωση του μικροκλίματος
- Προσβασιμότητα για όλους
- Δημιουργία μιας νέας αστικότητας
- Εξοικονόμηση κόστους συντήρησης των μεγάλης κλίμακας οδικών κατασκευών ή της επανακατασκευής οδικών υποδομών.



Αστικές λεωφόροι, Εργαστήριο Αστικού περιβάλλοντος Ε.Μ.Π., 2013

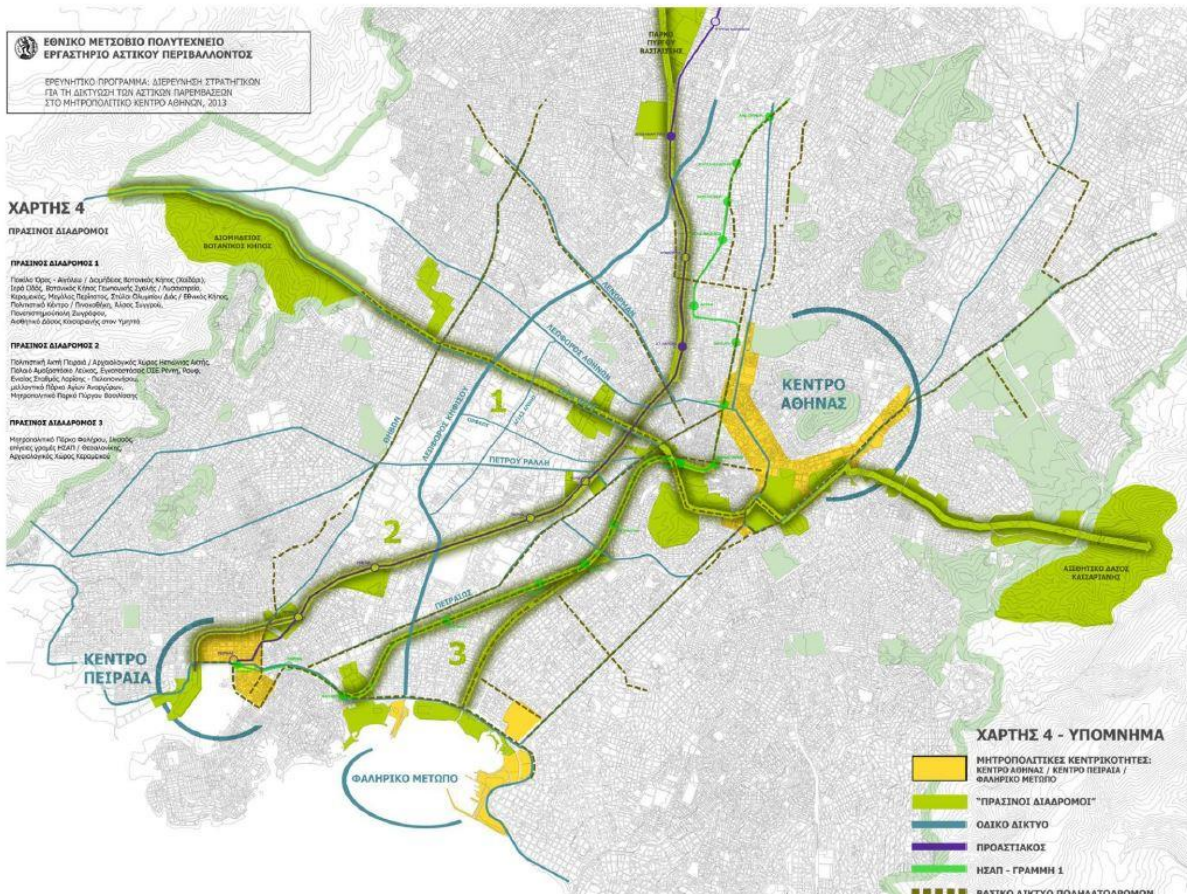
Δίκτυο Μητροπολιτικών Πράσινων Διαδρόμων

Δεύτερος άξονας είναι η συγκρότηση ενός Δικτύου Πράσινων Διαδρόμων σε επίπεδο Μητροπολιτικής Αθήνας. Ενώνει το εξωαστικό και περιαστικό πράσινο των ορεινών όγκων με μεγάλους και μικρότερους αδόμητους χώρους στο εσωτερικό της πόλης και διέρχονται από σημαντικούς τόπους ιστορικού ενδιαφέροντος. Οι Πράσινοι Διάδρομοι στο επίπεδο της Μητροπολιτικής Αθήνας, ταυτίζονται με τις κοίτες των ανοιχτών **ρεμάτων** και παραποτάμων, διασχίζουν ή εφάπτονται με **λόφους και μητροπολιτικά πάρκα**, μεγαλύτερους ή μικρότερους χώρους πρασίνου, καθώς και με άλλες **κοινόχρηστες εγκαταστάσεις της πόλης**, όπως αθλητικά κέντρα, σχολικά συγκροτήματα ή ακόμα και νεκροταφεία. Εκμεταλλεύονται **ανενεργές αστικές υποδομές** όπως, σιδηροδρομικές γραμμές και στρατόπεδα. Οι Πράσινοι Διάδρομοι λειτουργούν επίσης και ως «ραχοκοκαλιές» για την **καλύτερη δικτύωση του περιαστικού πρασίνου**, των υφιστάμενων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, αλλά και όσων διεκδικούνται στη συνέχεια προς όφελος της πόλης και των τοπικών αναγκών.

Στη Μητροπολιτική Αθήνα προτείνεται η δημιουργία ενός Δικτύου επτά (7) Μητροπολιτικών Πράσινων Διαδρόμων.

- **Πράσινος Διάδρομος 1:** Από Υμηττό / Αισθητικό Δάσος Καισαριανής / Μονή Καισαριανής έως Αιγάλεω / Διομήδειος Βοτανικός Κήπος (Χαϊδάρι) / Μονή Δαφνίου (μήκος περίπου 18χλμ)
- **Πράσινος Διάδρομος 2:** Από Υμηττό / Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδή / Αγ. Ιωάννης Θεολόγος έως Ποικίλο Όρος / Θέατρο Πέτρας Πετρούπολης και Θέατρο Φοίνικα Περιστερίου (μήκος περίπου 17 χλμ.)
- **Πράσινος Διάδρομος 3:** Κηφισός. Από Πάρνηθα / Κτήμα Τατοΐου έως Τρεις Γέφυρες (μήκος περίπου 15 χλμ.)
- **Πράσινος Διάδρομος 4:** Ρέμα Εσχατιάς. Από Πάρνηθα / Μητροπολιτικό Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης – Τρεις Γέφυρες – Προαστιακός έως Πολιτιστικό Πάρκο Πειραιά / Ηετιώνεια Ακτή (μήκος περίπου 25 χλμ)
- **Πράσινος Διάδρομος 5:** Ρεματιά Χαλανδρίου / Ποδονίφτης. Από Πεντέλη / Αρχαία Λατομεία έως Τρεις Γέφυρες (18 χλμ.)

- Πράσινος Διάδρομος 6: Νότιο τμήμα Ιλισού. Από Μητροπολιτικό Πάρκο Φαλήρου έως Πλατεία Θησείου και ως Κονώνειο Τείχος Πειραιά (μήκος περίπου 13 χλμ)
- Πράσινος Διάδρομος 7: Ρέμα Πικροδάφνης. Από Παλαιό Φάληρο έως Υμηττό / Θέατρο Βράχων (μήκος περίπου 9 χλμ.)



Πράσινοι Διάδρομοι, Εργαστήριο Αστικού περιβάλλοντος Ε.Μ.Π., 2013

Δίκτυο Μητροπολιτών Πολιτιστικών Διάδρομων

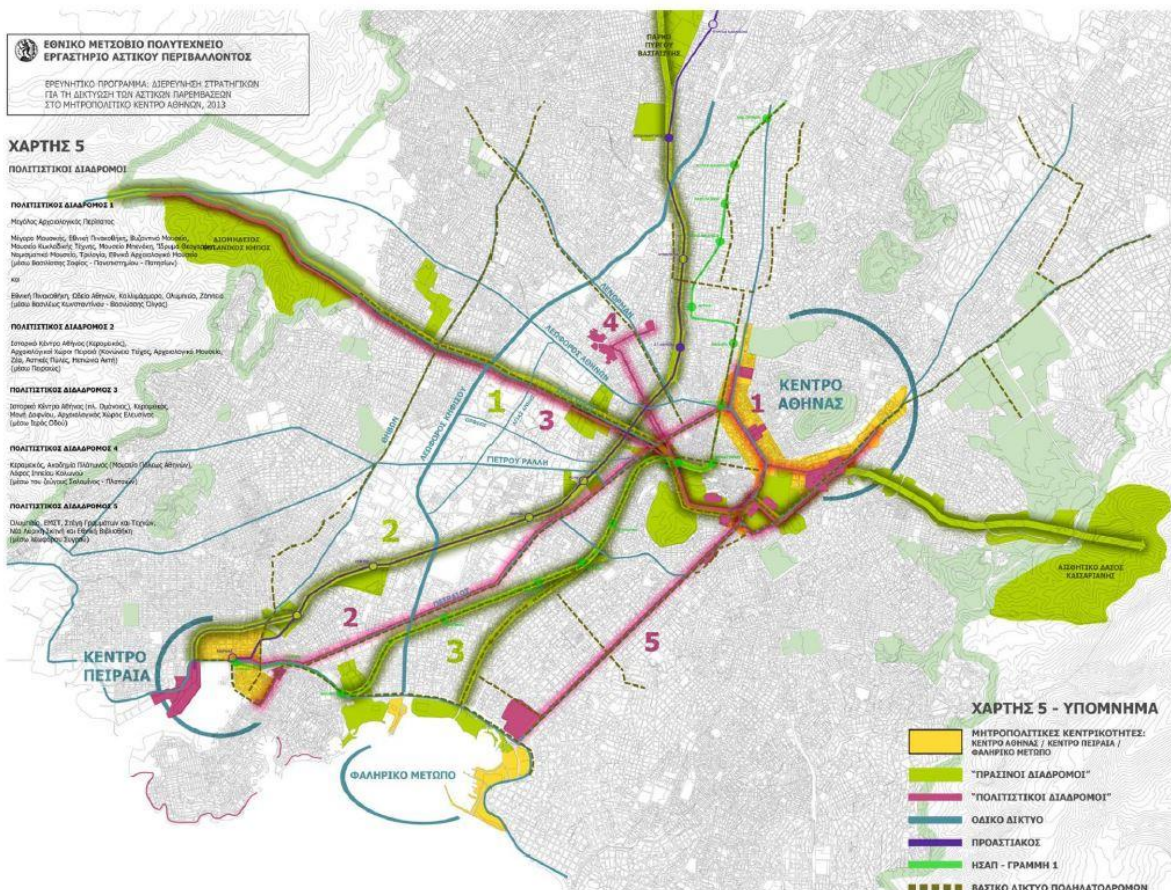
Τελευταίος άξονας παρεμβάσεων είναι το Πλέγμα Πολιτιστικών Διαδρόμων που οργανώνεται στη Μητροπολιτική Αθήνα. Έχει ως στόχο να αναδείξει τη διαχρονικότητα των σημαντικότερων τόπων και μνημείων που συναντάμε, τόσο στο εσωτερικό της όσο και στον εξωαστικό χώρο της Αττικής. Πρόθεσή του να ενώσει τους κεντρικούς αρχαιολογικούς / πολιτιστικούς χώρους με τα σημαντικότερα μνημεία και τοπία. Το προτεινόμενο Δίκτυο Μητροπολιτικών Πολιτιστικών Διαδρόμων λαμβάνει υπόψη του τους υφιστάμενους χώρους πολιτιστικών / εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων μεγάλης εμβέλειας, οι οποίοι ήδη λειτουργούν ή βρίσκονται σε φάση προγραμματισμού.

- Ολοκλήρωση Υφισταμένου Πολιτιστικού Διαδρόμου 1:

Ο Μεγάλος Αρχαιολογικός Περίπατος και οι άξονες πάνω στους οποίους βρίσκονται οι σημαντικότεροι χώροι πολιτισμού της Πρωτεύουσας, από Μέγαρο Μουσικής έως περιοχή Κουντουριώτικα / Διπλής Ανάπλασης / Άρειος Πάγος / Νοσοκομείο Ελπίς / Προσφυγικά και δυτικά από Κεραμεικό έως Ακαδημία Πλάτωνος (μήκος περίπου 4 χλμ.).

Προτείνονται τέσσερις (4) νέοι Μητροπολιτικοί Πολιτιστικοί Διάδρομοι, συνολικού μήκους 30 περίπου χλμ.:

- Πολιτιστικός Διάδρομος 2: Οδός Πειραιώς, από Ομόνοια έως Αστικές Πύλες Πειραιά (μήκος περίπου 10 χλμ.)
- Πολιτιστικός Διάδρομος 3: Ιερά Οδός, από Κεραμεικό έως Μονή Δαφνίου (μήκος περίπου 8 χλμ.)
- Πολιτιστικός Διάδρομος 4: Ζεύγος οδών Πλαταιών και Σαλαμίνας, από Κεραμεικό έως Ακαδημία Πλάτωνος / Ίππιο Κολωνό (μήκος περίπου 2 χλμ.)
- Πολιτιστικός Διάδρομος 5: Λεωφ. Συγγρού, από Στύλους Ολυμπίου Διός έως Λυρική Σκηνή / Εθνική Βιβλιοθήκη στο Φάληρο (μήκος περίπου 5 χλμ.)

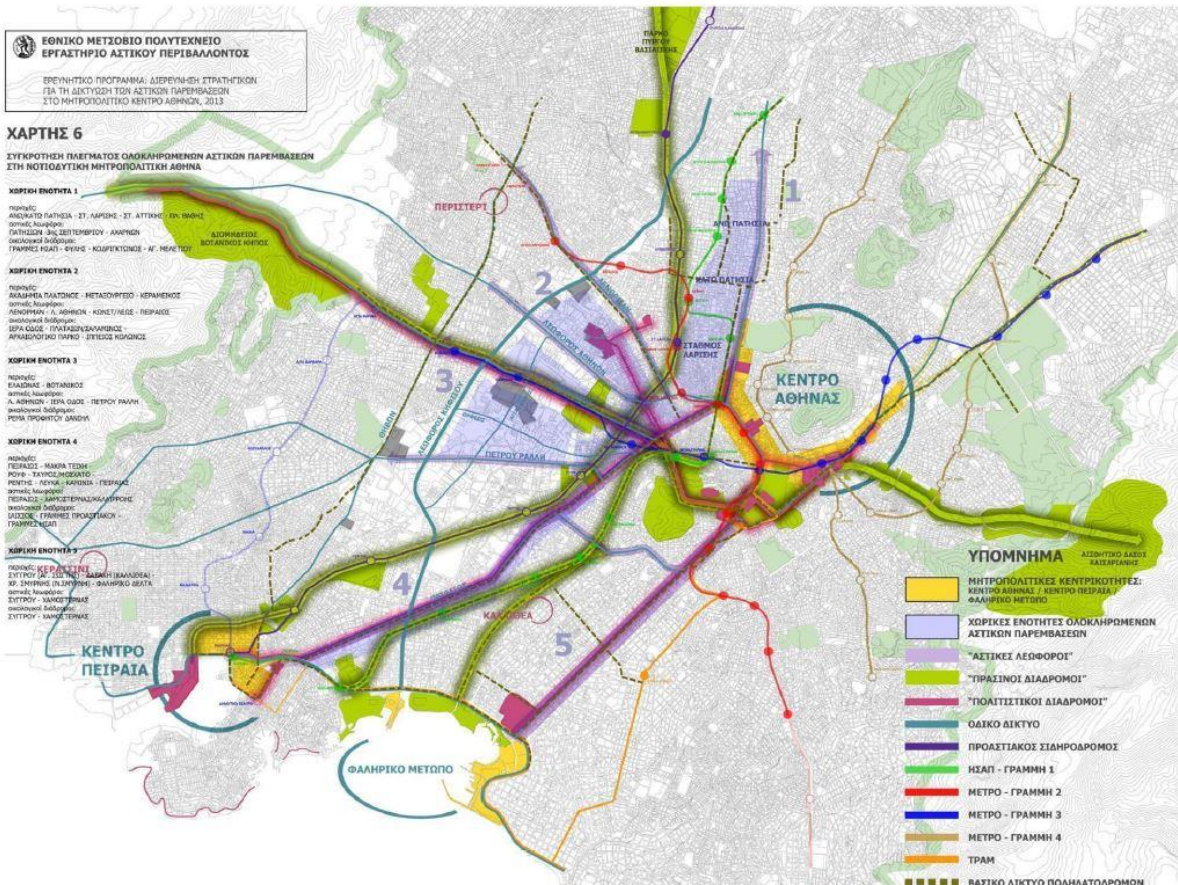


Πολιτιστικές Διαδρομές, Εργαστήριο Αστικού περιβάλλοντος Ε.Μ.Π., 2013

Είναι σημαντικό να διευκρινιστεί ότι τα παραπάνω τρία εργαλεία αστικής ανασυγκρότησης που προτείνονται - Αστικές Λεωφόροι / Πράσινοι Διάδρομοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι - είναι επιθυμητό να **συνδυάζονται**. Οι Μητροπολιτικοί Πράσινοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι είναι σκόπιμο να συνδυαστούν με αντίστοιχες πορείες – διαδρομές στον εξωαστικό χώρο, οι οποίες να οδηγούν στους σημαντικότερους πολιτιστικούς προορισμούς της Αττικής, καθώς και με τους προστατευμένους ορεινούς όγκους, όπου πέρα από τις περιβαλλοντικές αξίες, περιοχές Natura, Καταφύγια Άγριας Ζωής ή τα Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους, συγκεντρώνονται και σημαντικά διαχρονικά πολιτιστικά τοπία.

Στο εκτός Μητροπολιτικής Αθήνας τμήμα της Αττικής, προτείνονται δώδεκα (12) μεγάλοι Πολιτιστικοί / Περιβαλλοντικοί Διάδρομοι:

- Διάδρομος 1: Αθήνα / Υμηττός – Λαυρεωτική – Σούνιο (μήκος διαδρομής 46 χλμ.)
- Διάδρομος 2: Αθήνα / Υμηττός – Βραυρώνα (μήκος διαδρομής 21 χλμ.)
- Διάδρομος 3: Αθήνα / Καλλιμάρμαρο Στάδιο -Μαραθώνας (μήκος διαδρομής 42 χλμ.)
- Διάδρομος 4: Αθήνα / Ακρόπολη – Αρχαία Λατομεία Πεντέλης (μήκος διαδρομής 22 χλμ.)
- Διάδρομος 5: Αθήνα / Αχαρνές – Κτήμα Τατοΐου – Ραμνούς – Αμφιαράειο (το μήκος διαδρομής με αφετηρία είτε τη Ραμνούντα είτε το Αμφιαράειο έως Αχαρνές είναι 50 χλμ)
- Διάδρομος 6: Αθήνα / Αχαρνές – Αυλώνας (μήκος διαδρομής 55 χλμ.)
- Διάδρομος 7: Αθήνα / Αχαρνές – Πύλη – Δερβενοχώρια (μήκος διαδρομής 36 χλμ.)
- Διάδρομος 8: Αθήνα / Αιγάλεω – Ελευσίνα (μήκος διαδρομής 21 χλμ.)
- Διάδρομος 9: Ελευσίνα – Οινόη (μήκος διαδρομής 25 χλμ.)
- Διάδρομος 10: Ελευσίνα – Θήβα (μήκος διαδρομής 52 χλμ.)
- Διάδρομος 11: Ελευσίνα – Μέγαρα – Πόρτο Γερμενό / Αιγόςθενα (μήκος διαδρομής 60 χλμ.)
- Διάδρομος 12: Πειραιάς – Σαλαμίνα / Κυνοσούρα – Σούνιο / Μακρόνησος – Αίγινα – Αρχαία Επίδαυρος.

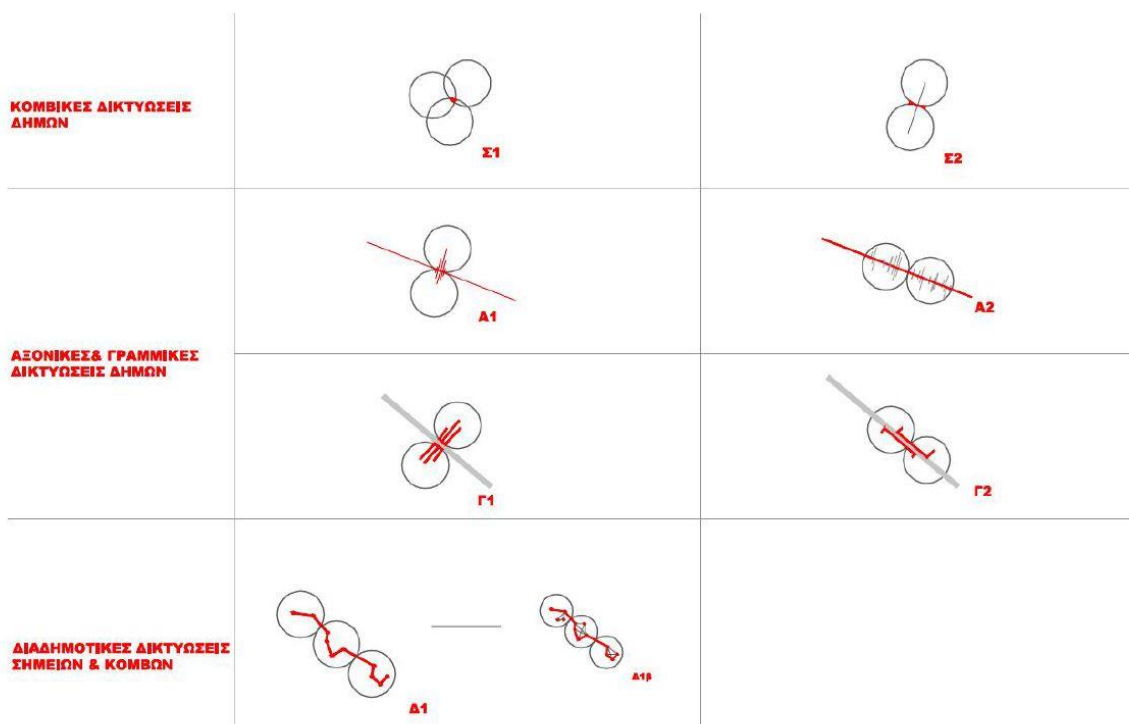


Πλέγμα Αστικών Παρεμβάσεων, Εργαστήριο Αστικού περιβάλλοντος Ε.Μ.Π., 2013

Η τυπολογία των παρεμβάσεων ως προς την αποκατάσταση των διαδημοτικών σχέσεων κατά τις μεγάλες χειρονομίες

Διαδημοτικές δικτυώσεις δήμων

Κατά την ερευνητική ομάδα, για την ανάπτυξη της μελέτης κρίθηκε απαραίτητη η ανάδειξη τυπολογιών διαδημοτικής δικτύωσης, ώστε να μπορούν να αξιολογηθούν οι επιμέρους παρεμβάσεις αλλά και να ενταχθούν σε περιπτώσεις με κοινά χαρακτηριστικά. Τα χαρακτηριστικά αυτά στο μέλλον και σε μια ευρύτερη περιοχή εφαρμογής θα μπορέσουν να ικανοποιήσουν προβληματικές διαδημοτικές σχέσεις με μεγαλύτερη ευκολία, λόγω της συσσωρευμένης γνώσης και της εμπειρίας πρότερων εφαρμογών στο ενδοπεριφερειακό περιβάλλον. Οι τυπολογίες διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες, αυτές των κομβικών, των αξονικών και των διαδημοτικών δικτυώσεων δήμων.



A. Κομβικές δικτυώσεις δήμων.

Πρόκειται για τις σημειακές σχέσεις των δήμων στους κόμβους.

Σ1. Δικτυώσεις σε **κόμβο με χρήση**. Συσχετισμός μέσα από έναν κοινό χώρο-κόμβο όπου οι δήμοι συναντιούνται. Ο κόμβος είναι χώρος "θετικός", δηλαδή έχει ήδη χρήσεις.

Σ2. Δικτυώσεις σε **κόμβο κενού χρήσης**. Συσχετισμός των δήμων μέσα από έναν μόνο κόμβο που είναι όμως "αρνητικός", υπό την έννοια ότι δεν έχει χρήση, δεν κατοικείται, σε αντιδιαστολή με την περίπτωση Σ1. Είναι «μη-τόπος». Πρόκειται για την τυπολογία των ανισόπεδων κόμβων της εθνικής οδού και των γραμμών τρένου. Η διεύρυνση αυτής της ελάχιστης επαφής των δήμων στον κόμβο θα ορίσει έναν χώρο κατοικήσιμο, ο οποίος θα λειτουργεί ως ένας χώρος μεταβατικός. Ο χώρος αυτός μπορεί να μην ενώσει ποτέ ουσιαστικά τις εκατέρωθεν χρήσεις, αλλά θα συμβάλλει στη συνέργειά τους. Υπό μία έννοια η εκμετάλλευση των χώρων που δημιουργούνται από τους ανισόπεδους κόμβους, παράγει νέα «οικόπεδα» στην επικράτεια και δικαιοδοσία της περιφέρειας

B. Αξονικές και γραμμικές δικτυώσεις δήμων.

Πρόκειται για τις σχέσεις των δήμων μέσα από **μεγάλους οδικούς άξονες ή γραμμικά όρια**, όπως οι γραμμές του τρένου, τα ποτάμια και τα ρέματα.

A1. Δικτυώσεις **εγκαρσίως** διαπερατού άξονα στα **όρια** των δήμων. Συσχετισμός μέσα από έναν οδικό άξονα, που αποτελεί κοινό όριο δήμων, όπως η Συγγρού, που λειτουργεί ως μία **διεπαφή**. Ο συσχετισμός επιτυγχάνεται με “συρραφές” των εκατέρωθεν του άξονα δρόμων και σημείων. Πρόκειται για τοπική σχέση δήμων που προϋποθέτει χωρική γειτνίαση. Καθώς ο άξονας αποτελεί όριο, οι συρραφές γίνονται ανάμεσα στα επιμέρους επίκεντρα των Δήμων που βρίσκονται εκατέρωθεν του άξονα, διαχέοντας την επιμέρους κεντρικότητά τους.

A2. Δικτυώσεις **εγκαρσίως** διαπερατού άξονα στα **επίκεντρα** των δήμων. Συσχετισμός μέσα από έναν οδικό άξονα που διατρέχει και ενώνει τους δήμους σε «σουβλάκι». Τέτοιοι άξονες μπορεί να ενώνουν τους διαφορετικούς δήμους, αλλά αν είναι πολύ ισχυροί μπορεί να δημιουργούν ρήγμα στο εσωτερικό του κάθε ενός ξεχωριστά, όπως η Αθηνών. Είναι απαραίτητο να ενισχυθούν οι δημοτικές σχέσεις εκατέρωθεν του άξονα

προκειμένου να μη δημιουργούνται “αστικά τείχη” εντός των δήμων. Πρόκειται για μία σχέση υπερτοπική καθώς συνδέει και χωρικά απομακρυσμένους δήμους.

Γ1. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα όρια των δήμων. Συσχετισμός μέσα από ένα κοινό γραμμικό όριο, που διαμορφώνει μια αυτόνομη και αδιάβατη χωρική διαδρομή. Το όριο κυριολεκτικά διαπερνάται μόνο σημειακά. Πρόκειται περισσότερο για μία “συνάντηση”, μία οπτική επαφή και μία κοινή αναφορά των δήμων εκατέρωθεν του ορίου και όχι για μια χωρική σχέση πρόσβασης. Με κατάλληλη διαμόρφωση των δημοτικών παρειών του ορίου μπορεί να επιτευχθεί κοινή ή αντίστοιχη χρήση του χώρου από τους δήμους, που ίσως ενισχύσει τον ενωτικό του χαρακτήρα. Αν ο χώρος γίνει κατοικήσιμος τότε συγκροτείται ένας κυριολεκτικά τόπος συνάντησης των εκατέρωθεν δήμων.

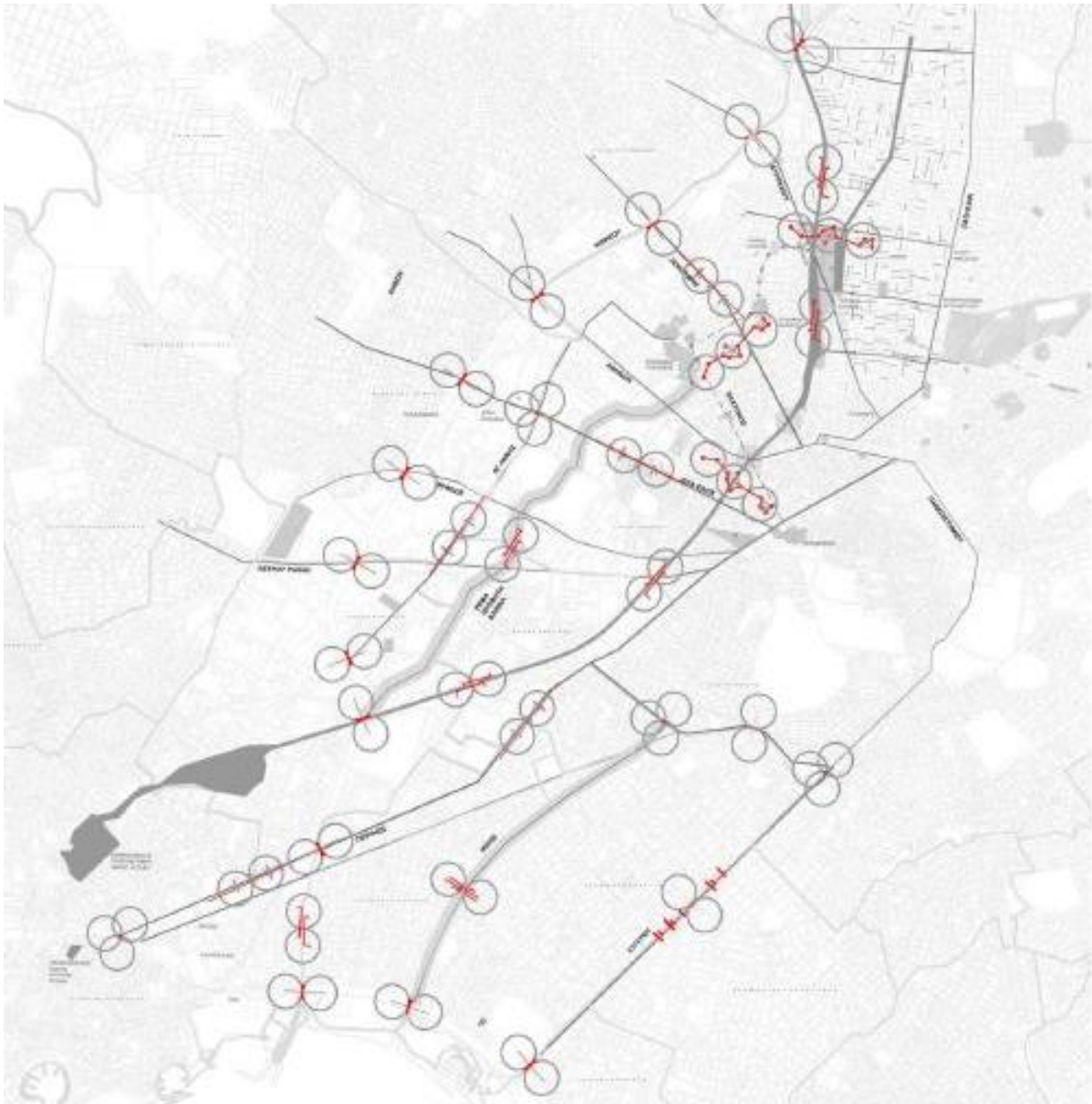
Γ2. Δικτυώσεις κατά μήκος αδιαπέραστου άξονα στα επίκεντρα των δήμων. Συσχετισμός μέσα από ένα γραμμικό όριο, που διαμορφώνει μια αυτόνομη και αδιάβατη χωρική διαδρομή και διατρέχει διαφορετικούς δήμους (όπως οι γραμμές ΟΣΕ και ΗΣΑΠ). Αν και οι γραμμικότητες αυτές διατρέχουν επάλληλους δήμους, συχνά δημιουργούν αδιάβατα όρια στο εσωτερικό αυτών δημιουργώντας αποκλεισμούς, που οφείλουν να αρθούν. Συχνά είναι πιο δυνατή η διαδημοτική ένωση περιοχών που βρίσκονται στην ίδια “όχθη”, παρά των περιοχών του ίδιου δήμου που βρίσκονται εκατέρωθεν του ορίου. Οι δήμοι “γυρνούν την πλάτη” στο εσωτερικό τους όριο με αποτέλεσμα να αποδυναμώνουν την ικανότητά του να αποτελέσει διαδημοτικό συνδετήριο άξονα.

Γ. Διαδημοτικές δικτυώσεις σημείων και κόμβων.

Πρόκειται για τη δικτύωση σημείων ενδιαφέροντος διαφορετικών δήμων μέσω εναλλακτικών αστικών διαδρομών. Πρόκειται για τυπολογίες που έχουν τοπική και υπερτοπική διάσταση, όπως είναι για παράδειγμα οι προτεινόμενοι μεγάλοι Πολιτιστικοί Διάδρομοι. Οι υποπεριπτώσεις αφορούν σε δημοτικές σχέσεις που αναπτύσσονται σε σχέση με τις διαδημοτικές δικτυώσεις και τις ενισχύουν.

Δ1. Δικτυώσεις διεγερόμενων σημείων κατά τη διέλευση αστικών διαδρομών. Σημεία ενδιαφέροντος διαφορετικών δήμων συνδέονται σε εναλλακτικές γραμμικές διαδρομές που υπερβαίνουν τους κεντρικούς άξονες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο

προτεινόμενος Πολιτιστικός Διάδρομος 4. Τα σημεία ενδιαφέροντος του κάθε δήμου μπορεί να αποκτήσουν μεγαλύτερη εμβέλεια αν συνδεθούν με το διαδημοτικό δίκτυο, ενώ οι ενδοδημοτικές δικτυώσεις επίσης ενισχύονται από τη συνέργειά τους με αυτό (Υποπερίπτωση Δ1β).



Οι Τυπολογίες στο χώρο παρέμβασης, Εργαστήριο Αστικού περιβάλλοντος Ε.Μ.Π., 2013

Αστικό Τείχος – Αστική Νησίδα

Ένα άλλο εργαλείο που παράγεται μέσα από το ερευνητικό πρόγραμμα είναι η ομαδοποίηση των αστικών φραγμών μέσα από δυο κατηγορίες τύπων, του **Αστικού Τείχους** και της **Αστικής Νησίδας**. Μέσα από την εμπειρική παρατήρηση της πόλης, οι ομάδα έρευνας «ανακαλύπτει» μια σειρά ορίων εντός της πόλης που διαμορφώνουν «διαπερατότητα» στην καθημερινή συνθήκη της πόλης. Οι περιοχές που ορίζονται από τις αλληλοτομήσεις των γραμμικών αυτών αστικών τειχών (και περιβάλλονται από αυτά) εμφανίζονται ως αστικές νησίδες και προκύπτουν ως απομονωμένα αποσπάσματα της πόλης που μοιάζει να έχουν ωριμάσει εντός των τειχών. Οι σχέσεις που αναπτύσσονται στα μέτωπα των ορίων αυτών εκφράζουν ουσιαστικά τις αντίστοιχες δυναμικές από και προς αυτά και ο εντοπισμός τους βοηθά το ξεπέραςμα και τον επαναπροσδιορισμό τους. Ακολουθεί η ομαδοποίηση των αστικών φραγών στον άξονα των Χρήσεων:

3+2 τύποι Αστικών Τειχών

- Αστικό τείχος / Υπερτοπική Παρεμβολή
- Αστικό τείχος/ Διατοπικό Σύνορο
- Αστικό τείχος/ Τοπικός Διαιρέτης
- Αστικό τείχος/ Μητροπολιτικό εσωτερικό σύνορο
- Αστικό τείχος/ Μητροπολιτικό άκρο

Αστικές Νησίδες

- Αστική Νησίδα/ Αυτοτελής Οικιστική Ζώνη
- Αστική Νησίδα/ Διακριτή Λειτουργική Ζώνη

Μελέτη περίπτωσης: Λεωφόρος Συγγρού – Αστική λεωφόρος

Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο οι αστικές παρεμβάσεις στόχο έχουν την περιβαλλοντική αναβάθμιση, την βιώσιμη κινητικότητα και την λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κλειστών δρόμων ταχείας κυκλοφορίας. Συγκεκριμένα για την Συγγρού, η μετατροπή του αυτοκινητόδρομου σε αστική λεωφόρο, στοχεύει στην αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού, μεταξύ των εκατέρωθεν περιοχών και τη βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης και κίνησης κατά μήκος του άξονα, στην κατεύθυνση της σύνθεσης του μητροπολιτικού και τοπικού του χαρακτήρα.

Ειδικότερα στοιχεία:

- Περιορισμός της κίνησης των αυτοκινήτων με μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας.
- Διεύρυνση του πεζοδρομίου και κατάργηση των παράδρομων και απόδοση τους στους πεζούς.
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμου.
- Προώθηση της κατασκευής γραμμής τραμ επί της Λεωφόρου.
- Ανάδειξη της συνάντησης των οδών Δαβάκη και Αγ. Φωτεινής με τη Συγγρού ως σημείο διεπαφής των εκατέρωθεν γειτονιών.
- Εκτεταμένη φύτευση σε όλο το μήκος της λεωφόρου.
- Αναπροσαρμογή των υπόγειων διαβάσεων των αυτοκινήτων σε όφελος της εγκάρσιας προς τη λεωφόρο πεζής κίνησης.

Δυνατότητα χρηματοδότησης – υλοποίησης

Εκτός από την ένταξη του έργου σε ένα ΣΟΑΠ, που θα αφορά την ευρύτερη περιοχή, εξασφαλίζοντας με αυτό τον τρόπο ένα σημαντικό μέρος των απαιτούμενων πόρων, θεωρούμε πρωτεύον στοιχείο για την συγκεκριμένη παρέμβαση την επεξεργασία ενός επιχειρησιακού πλάνου, σύμφωνα με το οποίο η Περιφέρεια θα έχει τη δυνατότητα να αξιοποιήσει το γεγονός ότι πάνω στον άξονα δραστηριοποιούνται ισχυρές οικονομικές

δυνάμεις προωθώντας τη **συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα και την διεκδίκηση της υλοποίησης προκαθορισμένων τμημάτων του έργου ως αντάλλαγμα του κέρδους που προσφέρεται στον ιδιώτη από την υπεραξία του ακινήτου του**. Το μέτρο προτείνεται, ανεξάρτητα από την συγκυρία της κρίσης που διανύουμε, ως συνεργασία με επιλεγμένους ιδιώτες και όχι με τη μορφή δημοτικού ή φορολογικού τέλους, προκειμένου να μην επιβαρυνθούν οι μικρές ιδιοκτησίες και επιχειρήσεις.

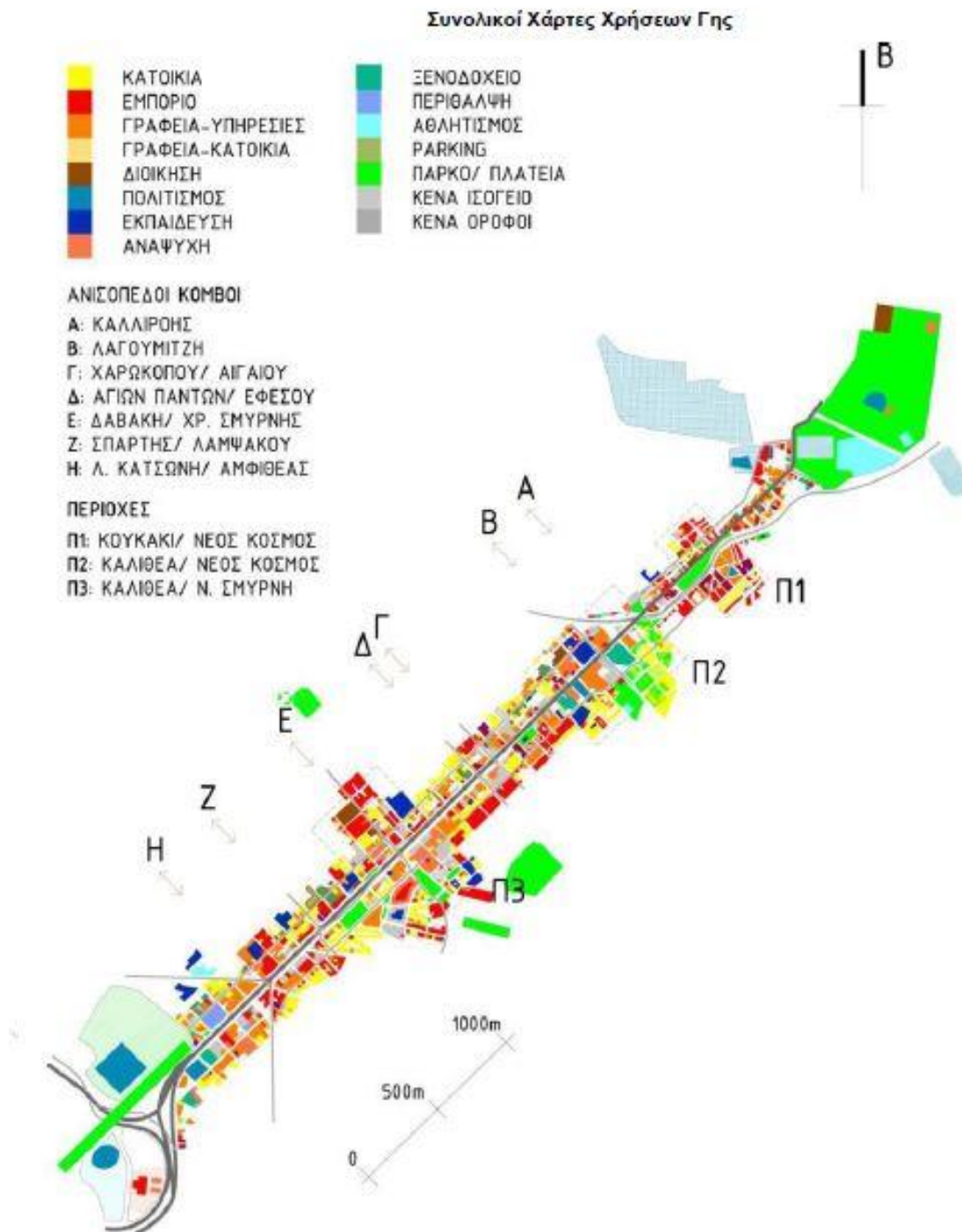
Δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)

Η περίπτωση του έργου αναβάθμισης της Συγγρού σε αστική λεωφόρο αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα παρέμβασης σε διαδημοτικό όριο, γεγονός που προσφέρει ταυτόχρονα την δυνατότητα δράσης τόσο σε μητροπολιτική κλίμακα, όσο και σε τοπικό επίπεδο. Η περιοχή που έχει επιλεγεί να προταθεί το έργο μπορεί να περιγραφεί από τις κατηγορίες πολεοδομικών χαρακτηριστικών, που έχουν οριστεί ως προδιαγραφές ένταξης σε ΣΟΑΠ, σύμφωνα με το ΦΕΚ 1341Δ'/2012.

Αφετέρου, μέσω του έργου, ενεργοποιούνται οι ακόλουθες δράσεις του Σχεδίου Επιχειρησιακού Προγράμματος της Περιφέρειας 2012-2014 :

- Βελτίωση της ποιότητας ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος (1.1)
- Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικών αναπλάσεων και εφαρμογή σημαντικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την **τόνωση της περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής** (1.4)
- Επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς και ενίσχυση των λοιπών ΜΜΜ, προώθηση συνεκτικών δικτύων ήπιας μετακίνησης και βελτίωση της βατότητας και της ασφάλειας του οδικού δικτύου (1.5)
- Ανάδειξη των πολιτιστικών πόρων της Αττικής και προβολή της σύγχρονης πολιτιστικής δημιουργίας και διεθνώς (2.2)
- Εμπλουτισμός, διαφοροποίηση του **περιφερειακού τουριστικού προϊόντος** και ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού (3.3)
- Ανάπτυξη και βελτίωση των χώρων πρασίνου σε κάθε γειτονιά (1.4)

- Βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης και της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και προσέλκυση νέων επενδυτών (3.1)



ΛΕΩΦΩΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ / ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΥΝΟΛΟ ΙΣΟΓΕΙΩΝ

Συμπεράσματα

Γενικά για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών

Η έρευνα του εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος επιτελεί σημαντική προσέγγιση των διαδημοτικών και ενδοπεριφερειακών προβλημάτων αποδεικνύοντας ότι δεν υπάρχουν «στεγανά» στη εκτύλιξη των ροών φυσικών και ανθρώπινων στο χώρο. Μια μελέτη αυτού του είδους, επιλέγει τις σημαντικότερες, δυναμικότερες και πιο προβληματικές περιοχές της Αθήνας και προσπαθεί να οργανώσει ένα σύνολο δράσεων που να ενοποιούν και να ενισχύουν τα οφέλη των επιμέρους τοπικών χειρισμών.

Βιώσιμη ανάπτυξη, εθνική και τοπική

Από μία βασική διάσταση, μπορούμε να αναπτύξουμε μερικά συμπεράσματα για το είδος της βιώσιμης ανάπτυξης που προωθεί η έρευνα. Είναι ένα σύνολο αναπλάσεων που πέραν της προφανούς και πολυπόθητης αυτάρκειας και εσωτερικής οργάνωσης των πόρων και των ροών (οικονομικών, παραγωγικών, κλιματικών κ.α.), στοχεύει σε μια εξωστρεφή ανάπτυξη στα εσωτερικά όρια της πόλης που θα αυξήσει σε μεγάλο βαθμό της «εστίες» ανάπτυξης της, και αυτός ο πληθωρισμός αν δεν συντονιστεί με παράλληλες δράσεις ίσως να έχει επιπτώσεις στην κατανομή των πόρων και στην βασική πολυκεντρική δομή. Πέραν όμως της θεώρησης ενός κλειστού συστήματος πόλης, όπως η Αυτάρκης πόλη, μπορεί ο σχεδιασμός να στοχεύει στην εισροή τουριστικών ροών έτσι ώστε να ακολουθήσει τις απαιτήσεις από τα «έξω» για ανταγωνιστικότητα και μεγέθυνση της επενδυτικής δραστηριότητας.

Η Αθήνα τις τελευταίες δεκαετίες μέσα από τον εθνικό σχεδιασμό και τα ΡΣ, στοχεύει να γίνει μια σημαντική και ανταγωνιστική ευρωπαϊκή μητρόπολη, είτε των Βαλκανίων είτε της Ανατολικής Μεσογείου. Στον αγώνα αυτόν, μέσα στα χρόνια οι δυνάμεις των διεθνών αγορών και της Ευρωπαϊκής πολιτικής έχουν ξεκαθαρίσει και έχουν βρει τον τρόπο να φτάσουν μέχρι και το τοπικό επίπεδο. Αυτή η μεγάλη διαφορά σε σχέση με το παρελθόν της Αθήνας και του Εθνικού σχεδιασμού δεν επιτρέπει περιθώριο λάθους και μη

πρόβλεψης των επιπτώσεων, όπως και σε παρεκκλίσεις από βασικούς αντικειμενικούς στόχους της Αθήνας που ακόμα εδώ και έναν αιώνα δεν έχουν ολοκληρωθεί.

Κριτική του τύπου και της εννοιολογικής διάταξης του σχεδιασμού

Αν και όπως προαναφέρθηκε μέσα στην εργασία, η έρευνα αυτή αποτελεί ένα σημαντικό δείγμα αλλαγής και εκσυγχρονισμού του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, δεν παύει όμως να δημιουργεί θετικούς προβληματισμούς ως προς την εννοιολογική του τοποθέτηση και σχεδιασμό γενικής διάταξης.

Ως προς τον τύπο του σχεδιασμού, είναι ξεκάθαρο από την περιγραφή του ερευνητικού προγράμματος ότι αναφερόμαστε σε στρατηγικό τύπο. Όμως κατά τον συγγραφέα, είναι δυο οι βασικοί στόχοι του σχεδιασμού αυτού στο επίπεδο που αναφέρεται και στην χρονική του συγκυρία μετά το ΡΣΑ 2021, το να δώσει σαφήνεια στις ήδη υπάρχουσες στρατηγικές τοποθετήσεις του ρυθμιστικού σχεδίου, υπακούοντας σε αυτές και παράλληλα να φέρει στην επιφάνεια του επιπέδου σχεδιασμού του λεκανοπεδίου τις τοπικές στρατηγικές και ιδιαιτερότητες των τοπικών αυτοδιοικήσεων. Σε μεγάλο βαθμό προσπαθεί το ερευνητικό πρόγραμμα να «γεφυρώσει» αυτό το τεράστιο χάσμα, αλλά λόγω μη υπάρχουσας πρότερης εμπειρίας στο επίπεδο αυτό και της μεγάλης έκτασης της ανάλυσης δεν πετυχαίνει να ορίσει ένα σαφές σχέδιο. Αποτελεί μια πολύ σημαντική συνεισφορά σε ένα επίπεδο γενικής οργάνωσης και εννοιολογικής διάταξης. Όμως και υπό αυτό το πρίσμα ανοίγονται αρκετά ζητήματα. Σε επίπεδο έρευνας και χαρτών, παρατηρείται η μη μελέτη των δικτύων σε σχέση με την πολυκεντρική αστική δομή της πόλης (υπάρχουσα και επιδιωκόμενη) ως ένα ενιαίο σύνολο. Ειδικά στο στρατηγικό επίπεδο ανάλυσης θα ήταν δόκιμη η επίθεση των πλεγμάτων ιεραρχημένων κέντρων μαζί με το πλέγμα των αξόνων ανάπτυξης. Με την απουσία ενός τέτοιου σχεδίου διατηρείται ασάφεια (που θα προσεγγισθεί στη συνέχεια με μεγαλύτερη λεπτομέρεια) πάνω στην σχέση των δυο συστημάτων. Οι κατηγοριοποιήσεις που επιχειρείται μέσα στο ερευνητικό πρόγραμμα των δικτυακών σχέσεων των κόμβων και των αξόνων αν και κινείται στην σωστή κατεύθυνση, δεν μπορεί να δώσει μια συνολική εικόνα των μεταλλαγών της αστικής οικολογίας και γεωγραφίας του ευρύτερου χώρου, αλλά περιορίζεται σε σημειακές παρατηρήσεις. Τέλος η θέσπιση του όρου-εργαλείου

του αστικού τείχους κατά τον συγγραφέα προεξοφλεί μια τάση εγκλεισμού και δεν επιτρέπει σε ένα μεγαλύτερο φάσμα ανάλυσης του ορίου πέραν μιας κατά βάση αρνητικής έννοιας.

Μια βασική θέση που ακολουθεί την εννοιολογική συγκρότηση της έρευνας είναι το θέμα της «αδιαπερατότητας» των ορίων. Τα όρια, που σε αυτήν την περίπτωση είναι οι μεγάλες μεταφορικές υποδομές της πόλης, αντιμετωπίζονται ως το κύριο εμπόδιο στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Κρίνονται ως προβληματικά και αναπτύσσονται προσεγγίσεις σημειακής ή αξονικής αποδυνάμωσης και διάτρησής τους. Κατά την εξέλιξη του πρώτου μέρους της εργασίας παρατηρήσαμε ότι η σχέση βιώσιμης κινητικότητας και πολυκεντρικής αστικής ανάπτυξης αλληλοσυμπληρώνονται. Βιώσιμη κινητικότητα δεν σημαίνει μεγιστοποίηση των πιθανών προορισμών του πεζού, αλλά, ιεράρχηση των μεταφορών και σεβασμός των πιο ευαίσθητων τύπων μετακίνησης στο χώρο της πόλης. Επίσης τα κινητικά πεδία του Δοξιάδη αποκαλύπτουν την οικονομία των διαφόρων τύπων μεταφορών μέσα στην πόλη και στην περίπτωση του ερευνητικού προγράμματος, τους πιθανούς χρήστες και επωφελούμενους ενός έργου παρέμβασης.

Καταλήγουμε στο ζήτημα της αστικής δομής και της πολυκεντρικότητας. Η υπερπροσφορά πεζής μετακίνησης στην πόλη δεν προτρέπει στην συγκρότηση ισχυρών κεντρικότητων και ουσιαστικά δίνουν το πλεονέκτημα σε υπεραγορές μεγάλα έργα «ναυαρχίδες» να «κατασκευάσουν» μια τεχνητή πύκνωση και να αποσύρουν την κατανάλωση και την ίδια την κοινωνία από τα πραγματικά τοπικά κέντρα. Επίσης στην κλίμακα του λεκανοπεδίου, φανταζόμαστε δυο ειδών συνέπειες. Πρώτα, στην εγκάρσια διασυννοριακή παρέμβαση, δυο ή περισσότεροι δήμοι θα συναντηθούν σε ένα υπερ-κέντρο πάνω στον άξονα συμβολής και θα αναπτύξουν μια μη προβλεπόμενη ιεραρχική κλίμακα κέντρου ανάμεσα στα δημοτικά και τα διαδημοτικά κέντρα, που όπως είδαμε παραπάνω στο ΡΣΑ τα δεύτερα τοποθετούνται στα κέντρα στρατηγικών δήμων. Δεύτερο και σε συνέχεια του συλλογισμού, η κατά μήκος δυνατότητα ανάπτυξης του υπερ-κέντρου είναι άκρως προβληματική γιατί ουσιαστικά επανέρχεται με νέους όρους η γραμμική παρόδια ανάπτυξη άλλα πλέον, εξευγενισμένη με πιο ήπια μέσα μεταφοράς (τραμ) και μεγαλύτερης δυναμικότητάς (μετρό) που μπορούν να επεκταθούν ανεξέλεγκτα και να θέσουν σε προβληματική κατάσταση τα διαδημοτικά κέντρα και να βρεθούν κάτω από τα μητροπολιτικά. Πιθανώς οι προβολές να φαντάζουν απαισιόδοξες αλλά για την αποφυγή τέτοιων πιθανών προοπτικών μπορεί να απαιτείται μια διαφορετική εννοιολογική χάραξη.

Καταλήγουμε στο κομβικό ζήτημα αυτής της έρευνας, που αναφέρεται στα κριτήρια επιλογής των μεταφορικών υποδομών αυτής της κλίμακας και όχι άλλης. Στην παρούσα εργασία αναπτύσσεται η υπόθεση ότι τα διαδημοτικά σύνορα δεν περιορίζονται στις μεγάλες οδικές αρτηρίες και άλλες μεταφορικές υποδομές αλλά και στα «κρυμμένα» διαδημοτικά όρια των δήμων που τις περισσότερες φορές ακολουθούν τις εξάρσεις και υποχωρήσεις του φυσικού ανάγλυφου της πόλης. Μέσα σε αυτή την εσωτερική διασυνοριακή ζώνη της Αθήνας μπορούμε να δούμε τις μεγαλύτερες ανισότητες αφού τις περισσότερες φορές αναπτύσσεται άναρχη δόμηση και κάλυψη ρεμάτων, οι δημοτικές αρχές αδιαφορούν για της υποδομές και σε αυτή την παρακμή των ορίων εντείνεται η αίσθηση της διάχυσης της πόλης και της αποσύνθεσης της τοπικής ταυτότητάς και συλλογικής συνείδησης των τοπικών κοινωνιών.

Η υπόθεση αυτή υποστηρίζει ότι η παρουσία των ορίων σε αρκετές περιπτώσεις είναι ζωτικής σημασίας στην διάρθρωση της πόλης και με το ενδιαφέρον μας για αυτά μπορούμε να την ανασυγκροτήσουμε από μέσα προς τα έξω. Η επιμέλεια αυτών των ορίων μπορεί να μην αποσβένεται σε μεγάλες επενδύσεις και εξωστρέφεια, αλλά θέτει την πρόθεση ενός οδικού χάρτη για την πόλη, όπου οι επισκέπτες δεν θα προσεγγίζουν μια γραμμική υπεροπτική και «ξένη» πόλη της Αθήνας που θα τους κρατάει στα όρια αλλά την εκμετάλλευση της όποιας δυναμικής για την εσωτερική αλλαγή της πόλης εκ των έσω.

Για την οικολογική διάσταση του σχεδιασμού

Όπως είδαμε και από την ανάλυση της μελέτης περίπτωσης, η διαστάσεις ακόμα και των παρεμβάσεων αστικής κλίμακας επηρεάζονται από όλα τα επίπεδα σχεδιασμού και για την διεξαγωγή συμπερασμάτων είναι σε ένα βαθμό απαραίτητη η συστηματοποίηση της ανάλυσης των ροών και των εντάσεων στις κλίμακες ώστε να μπορούν να αντληθούν συμπεράσματα γόνιμα προς διαβούλευση και επεξεργασία. Η σύγκλιση στρατηγικών επιδιώξεων από πολλαπλές κλίμακες θέτει ένα πρόβλημα ιεράρχησης των προτεραιοτήτων του σχεδιασμού και κατά συνέπεια και ένα πρόβλημα στην διαδικασία κλιμάκωσης και αποκλιμάκωσης του.

Με τη φράση αυτή, αναφερόμαστε στην διαδικασία ανάλυσης και σύνθεσης που κατά βάση ταυτίζεται με μια προσέγγιση από το γενικό στο ειδικό. Σήμερα, στο πλαίσιο της αξιοποίησης του χώρου, μέχρι και στις πιο μικρές και ευαίσθητες κλίμακες, από διεθνής,

εθνικές, περιφερειακές και τοπικές στρατηγικές, καθιστά την ποσοτική ιεράρχηση των προτεραιοτήτων και την επακόλουθη απαγωγική προσέγγιση αναποτελεσματική, αν όχι άδικη. Μια βαθύτερη γνώση των ποιοτικών ιδιοτήτων και καταλυτικών σχέσεων των μερών και μικρών παραγόντων που αρθρώνονται σε σύνολά μπορεί να ανοίξει ευαίσθητες και εξίσου αποτελεσματικές προσεγγίσεις του σχεδιασμού.

Για τον λόγο αυτό, κρίνονται εξίσου απαραίτητα στο σχεδιασμό τα μακρο αναπτυξιακά στοιχεία και τα μικρο αναπτυξιακά. Τα πρώτα βασίζονται στην οικονομία κλίμακας, που απαιτείται εμπροσθοβαρής «επένδυση» και απόδοση σε μεγάλους μόνο κύκλους «εργασιών» και τα δεύτερα βασίζονται στην κατάλυση, μέσα από την γνώση των υπερβατικών δυνατοτήτων των μικρών παραγόντων να δημιουργούν αλυσώσεις και τον κλιμακούμενων σχέσεων μέχρι τις μεγαλύτερες τάξεις. Σε αυτήν την οικο-συστημική προσέγγιση οι αστικές δομές και τα δίκτυα δεν περιορίζονται σε ρητά σύνολα που εξυπηρετούνται δομιστικά αλλά και σε άρρητες, αφανής που μπορούν να κριθούν πιο αποτελεσματικά στην αξιοποίηση τους από τον σχεδιασμό.

Κλείνοντας τον κύκλο των συμπερασμάτων επιστρέφουμε σε ένα βασικό προβληματισμό της εργασίας για την επιστημολογική δομή της πολεοδομίας, όχι ως ενός ξεχωριστού αντικειμένου των επιστημών αλλά ως ανενεργό μέρος του κοινού επιστημονικού χώρου και γίνεσθαι που στις ευρύτερες προκλήσεις της εποχής μπορεί να αποτελέσει παράγοντα μιας νέας θέσπισης της σημασίας των επιστημών, της πολλαπλότητας των γνωσιακών πεδίων και την αποτελεσματικότητα στην σύνθεση τους για την ανθρώπινη ευημερία. Σε συνέχεια της σκέψης του Λατούρ, οι νέα επιστήμη δεν είναι καθόλου νέα, προϋπήρχε της μοντέρνας θεώρησης των επιστημών και δεν διαιρεί τα σύνολα, όπως οι ανθρώπινες κοινωνίες, σε αντικείμενα περιορισμένων διαστάσεων κάθε φορά, αλλά αντίθετα, προσπαθεί να αναγνώσει τον πυκνό ιστό που αναπτύσσεται μεταξύ υποκειμένου και αντικειμένου και ενοποιεί την δράση μέσα από το τρίπτυχο επιστήμης, πολιτικής και τέχνης.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

1. Αγγελίδης Μ. (1989), *Το κέντρο της Αθήνας και οι τάσεις εξέλιξης του*. Περιλαμβάνεται στο: Burgel Guy, Η νεοελληνική πόλη, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα.
2. Αγγελίδης, Μ. (1997), *Το οικιστικό δίκτυο στην Ελλάδα – Υπάρχουσα κατάσταση, πρότυπο πολιτικής, χωροταξική εξειδίκευση*, Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΜΠ.
3. Αγγελίδης, Μ. (2000), *Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη*, Αθήνα: Συμμετρία.
4. Αγγελίδης, Μ. (2001), *Η έννοια και η σημασία της πολυκεντρικότητας στην ανάλυση και τον σχεδιασμό της χωρικής ανάπτυξης*, Συνέδριο: Νέα πολυκεντρικότητα και χωρική ανάπτυξη
5. Αγγελίδης, Μ. (2004), *Οι Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Χωρική Ανάπτυξη, Μια μεγάλη πρόκληση για την Ελλάδα*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π.
6. Αραβαντινός Α. (1997), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
7. Βασενχόβεν Λ. (2002) *"Η δημοκρατικότητα του σχεδιασμού του χώρου και η αμφισβήτηση του ορθολογικού 'μοντέλου'"*, Αειχώρος, 1(1): 30-50.
8. Γεμενετζή, Γ. (2011), *Αστική Διάχυση και Οικιστικό Δίκτυο: έννοιες και εργαλεία ανάλυσης με εφαρμογή στην Περιοχή Επιρροής της Θεσσαλονίκης*, Διδακτορική Διατριβή, Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ-Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
9. Γεμενετζή, Γ. (2010), *Οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας: προς μια αναδύμενη πολυκεντρικότητα*, Γεωγραφίες 16: 166-189
10. Γεμενετζή, Γ. (2010), *Αλληλεπιδράσεις ανάμεσα στο φαινόμενο της αστικής διάχυσης και τη δομή του οικιστικού δικτύου: διαπιστώσεις από τη Θεσσαλονίκη*, Γεωγραφίες 16: 85-103
11. Γεράρδη, Κ. (2001), *Η μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας: προοπτικές και κατευθύνσεις πολυκεντρικής ανάπτυξης*, Συνέδριο: Νέα πολυκεντρικότητα και χωρική ανάπτυξη

12. Γιαννακού Α., Σεϊτανίδης Σ., Φούρκας Β. (2010): *Διερεύνηση της επίδρασης της Εγγατίας οδού και των καθέτων αξόνων στην πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη της Βόρειας Ελλάδας*, Αειχώρος 13: 30-61
13. Δεμαθάς, Ζ. (2001), *Τα ελληνικά αστικά κέντρα: Ανάπτυξη – ανταγωνιστικότητα – πολυκεντρικότητα, δυναμική και σχεδιασμός*, Συνέδριο: Νέα πολυκεντρικότητα και χωρική ανάπτυξη
14. Ε.Μ.Πολυτεχνείο-Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας Σχ. Αρχ/νων – ΥΠΕΧΩΔΕ – ΥΠΕΘΟ – Laboratoire de géographie urbaine-Univ. de Paris X, Συντονιστής: Μ. Αγγελίδης, (2004), *Συνέδριο: Νέα πολυκεντρικότητα και χωρική ανάπτυξη: οι αστικές περιοχές, οι μικρές και μεσαίες πόλεις και η ύπαιθρος - Προοπτικές, σχεδιασμός, διακυβέρνηση*, Αθήνα 14-15 Σεπτεμβρίου 2001, ΕΜΠ,.
15. Καπαμά Κ. (2011), *Διασυνοριακή συνεργασία Ελλάδας - Βουλγαρίας με έμφαση στην ανατολική Μακεδονία – Θράκη*, Πτυχιακή εργασία
16. Καραμανώφ Μ. (2010), *Βιώσιμο κράτος και δημόσια κτήση: Τα όρια των ιδιωτικοποιήσεων*
17. Κύρτσης Α. (2006), *Κωνσταντίνος Α. Δοξιάδης. Κείμενα, σχέδια, οικισμοί*, Ίκαρος
18. Λατούρ Μ. (2000 [1991]), *Ουδέποτε υπήρξαμε μοντέρνοι*, μτφ. Φ. Τερζάκης
19. Λουκάκης, Π. (2001), *Οι «αστικές συμμαχίες» ως προοπτική της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών οικισμών στο πλαίσιο της χωρικής ανάπτυξης στη Ευρώπη*, Συνέδριο: Νέα πολυκεντρικότητα και χωρική ανάπτυξη
20. Μαρμαράς Ε. (2002), *Σχεδιασμός και Οικιστικός Χώρος*, Ελληνικά Γράμματα
21. Μέλισσας Δ. (2013), *Η ιεραρχική σχέση των Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) στο σύστημα Χωροταξικού – Πολεοδομικού Σχεδιασμού.*, στο συλλογικό έργο Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών.
22. Μεταξάς, Θ., & Λαλένης, Κ. (2006). *Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός ως τύπος σχεδιασμού και ως εργαλείο αποτελεσματικής Αστικής Διαχείρισης*. Αειχώρος, 5(1), 4–37.
23. Μπαλούτσος Γ., Ρούσσοι Α., *Το Ανθρωπόκαινο: η νέα γεωλογική εποχή για τον πλανήτη μας και οι προοπτικές επιβίωσης του ανθρώπου με αυτό στο μέλλον*
24. Μπούκτσιν. Μ. (1979), *Τα όρια της πόλης. Η διαλεκτική της ιστορικής ανάπτυξης των πόλεων*
25. Παρμενίδης Γ., Τουρνικιώτης Π., Πολύζος Γ., Βοζάνη Α., Παπαλεξόπουλος Δ., Μέλισσας Δ.(2013), κ.α., *Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών*

παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών, Ερευνητικό πρόγραμμα, Περιφέρεια Αττικής – Σχολή αρχιτεκτόνων Ε.Μ.Π..

26. Πολύζος Γ. (1985), Η Αθήνα πρωτεύουσα του ελληνισμού σ. 24-46 από το, *Η Αθήνα στον 20^ο αιώνα. 1900-1940, Αθήνα ελληνική πρωτεύουσα*, Υπουργείο Πολιτισμού, Αθήνα 1985.
27. Πολυχρονόπουλος Δ., Σερράος Κ. (2001), *Πολεοδομικοί μετασχηματισμοί και αλλοιώσεις του φυσικού χώρου από το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας. Τάσεις και ευκαιρίες, Αρχιτέκτονες*, περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, τεύχος 27, Μάρτιος /Απρίλιος 2001, Αθήνα.
28. Σαριγιάννης, Γ. (2000), *Αθήνα 1830-2000, εξέλιξη - πολεοδομία – μεταφορές*, Συμμετρία
29. Σαριγιάννης, Γ. (2010), *Τα ρυθμιστικά σχέδια Αθηνών και οι μεταβολές των πλαισίων τους*,
<http://www.greekarchitects.gr/gr/%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B9%CF%84%CE%B5%CE%BA%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CF%82-%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%B5%CF%82/%CF%84%CE%B1-%CF%81%CF%85%CE%B8%CE%BC%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AC-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%B1-%CE%B1%CE%B8%CE%B7%CE%BD%CF%8E%CE%BD-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BF%CE%B9-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CE%AD%CF%82-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CF%80%CE%BB%CE%B1%CE%B9%CF%83%CE%AF%CF%89%CE%BD-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-id3464> , τελευταία επίσκεψη: 14/02/2017
30. Σαριγιάννης, Γ. (2012), *Μικρή κριτική στο «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών 2021»*, Προοδευτικές προθέσεις-αντιδραστικές διατάξεις. (Α' μέρος),
[http://www.greekarchitects.gr/gr/%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B9%CF%84%CE%B5%CE%BA%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CF%82-%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%81%CE%AE-%CE%BA%CF%81%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CF%83%CF%84%CE%BF-%C2%AB%CF%81%CF%85%CE%B8%CE%BC%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%BF-](http://www.greekarchitects.gr/gr/%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B9%CF%84%CE%B5%CE%BA%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CF%82-%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%B5%CF%82/%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%81%CE%AE-%CE%BA%CF%81%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CF%83%CF%84%CE%BF-%C2%AB%CF%81%CF%85%CE%B8%CE%BC%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%BF-)

<http://www.greekarchitects.gr/gr/%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B9%CF%84%CE%B5%CE%BA%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CF%82-%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%B5%CF%82/%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%81%CE%AE-%CE%BA%CF%81%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CF%83%CF%84%CE%BF-%C2%AB%CF%81%CF%85%CE%B8%CE%BC%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%BF-%CE%B1%CE%B8%CE%B7%CE%BD%CF%8E%CE%BD-2021% C2%BB-id5228>,

τελευταία επίσκεψη: 14/02/2017

31. Σαριγιάννης, Γ. (2012), *Μικρή κριτική στο «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών 2021»*, *Προοδευτικές προθέσεις-αντιδραστικές διατάξεις. (B' μέρος)*,
<http://www.greekarchitects.gr/gr/%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B9%CF%84%CE%B5%CE%BA%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CF%82-%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%B5%CF%82/%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%81%CE%AE-%CE%BA%CF%81%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CF%83%CF%84%CE%BF-%C2%AB%CF%81%CF%85%CE%B8%CE%BC%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%BF-%CE%B1%CE%B8%CE%B7%CE%BD%CF%8E%CE%BD-2021% C2%BB-id5253>,
τελευταία επίσκεψη: 14/02/2017
32. Σαριγιάννης, Γ. (2015), *Ιδεολογία και πολεοδομία, Ciam, Le Corbusier, Δεσποτόπουλος, Προβελέγγιος*,
<http://www.greekarchitects.gr/gr/%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B9%CF%84%CE%B5%CE%BA%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CF%82-%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%B5%CF%82/%CE%B9%CE%B4%CE%B5%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%AF%CE%B1-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CE%BC%CE%AF%CE%B1-id9967>, τελευταία επίσκεψη: 14/02/2017
33. Σερράος Κ. (2000), *Η διάρθρωση εντατικών χρήσεων γης μέσα από την πρακτική του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα - Σχετικές κατευθυντήριες αρχές*, στο: ΕΜΠ, ΣΠΕ, Χρήσεις γης και κυκλοφορία στο Κύριο Οδικό Δίκτυο –Επιπτώσεις στον αστικό χώρο. Αθήνα
34. Σίνος Σ. (2012), *Θεωρία και πράξη στην προμοντέρνα αρχιτεκτονική*, Εκδόσεις Πατάκη
35. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (2009), *Ο Κωνσταντίνος Δοξιάδης και το έργο του*. Συλλογικό έργο. Επιμ. Γ. Καζάζη, ΤΕΕ
36. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (1966), *Πρακτικά Έ Πανελλήνιου Συνεδρίου Αρχιτεκτόνων. Τα προβλήματα της μειζονος περιοχής Αθηνών*, ΤΕΕ
37. Τραυλός, Ι. (1960), *Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών*, Καπόν

38. Φιλίπιδης Δ. (2015), *Κωνσταντίνος Α. Δοξιάδης. Αναφορά στον Ιππόδαμο*, Μέλισσα

Ξενόγλωσση

1. Alberti, M. (1996), *Measuring urban sustainability*, Environmental Impact Assessment Review, 16: 381-424.
2. Alberti, M. (2005). *The Effects of Urban Patterns on Ecosystem Function*. International Regional Science Review, 28(2), 168–192.
3. Albrechts, L., Lievois (2004), *The Flemish diamond: urban network in the making*, European Planning Studies
4. Allen S. (1997), "*Infrastructural Urbanism*", Cambridge Journal of Architecture: Scroope 9, Cambridge, GB
5. Allen S. (1999), *Stan Allen Architect: Points + Lines*, Princeton Architectural Press
6. Alonso, W. (1964), *Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent*, Harvard University Press, Cambridge, MA.
7. Anas, A. (1982), *Residential location markets and urban transportation: economic theory, econometrics and policy analysis with discrete choice models*, Academic Press, New York.
8. Anas, A., Arnott, R. and Small, K.A. (1998), *Urban Spatial Structure*, Journal of Economic Literature, 36(3): 1426-1464.
9. Birch, E. L., and S. M. Wachter, editors. 2008. *Growing greener cities: urban sustainability in the twenty-first century*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia, Pennsylvania, USA.
10. Bailey, N., & Turok, I. (2001). *Central Scotland as a polycentric urban region: useful planning concept or chimera?* Urban Studies, 38(4), 697–715.
11. Breitung W., 2002. *Transformation of a boundary regime: The Hong Kong and Mainland China case*. Environment and Planning, A 34: 1749–1762.
12. Breitung W., 2007. *Overcoming borders, living with borders. Macao and the integration with China*. Instituto Cultural do Governo da R.A.E. de Macau, Macau.
13. Breitung W., 2009a. *Macao residents as border people. A changing border regime from a socio-cultural perspective*. Journal of Current Chinese Affairs, 38(1): 101–127.
14. Breitung W., 2009b. *Cities and borders – an introduction*. Review of Culture, 30: 6–17 (bilingual English and Portuguese)

15. Breitung W. (2011), *Borders and the city: Intra-urban boundaries in Guangzhou (China)*. *Quaestiones Geographicae* 30(4), Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, pp. 55–61.
16. Brunet-Jailly E., 2005. *Theorizing borders – an interdisciplinary perspective*. *Geopolitics*, 10: 633–649.
17. Cadenasso, M. L., S. T. A. Pickett, B. McGrath, and V. Marshall. 2013. *Ecological heterogeneity in urban ecosystems: reconceptualized land cover models as a bridge to urban design*. Pages 107–129 in S. T. A. Pickett, M. L. Cadenasso and B. McGrath, editors. *Resilience in ecology and urban design: linking theory and practice for sustainable cities*. Springer, New York, New York, USA.
18. Campbell, S. (1996) *Green cities, growing cities, just cities? Urban planning and the contradictions of sustainable development*. *Journal of the American Planning Association*
19. Castells, M. (2000), *The information age: economy, society and culture: Volume I, the rise of the network society (2nd)*, Blackwell, Oxford.
20. Castells, M. and Hall, P. (1994), *Technopoles of the world: the making of 21st century industrial complexes*, Routledge, London.
21. Cervero, C. (2002), *Built environments and mode choice: toward a normative framework*, *Transportation Research Part D*, 7: 265-284.
22. Cervero, R. (1989), *Jobs-housing balancing and regional mobility*, *Journal of the American Planning Association*, 55(2): 136-150.
23. Cervero, R. (1996a), *Jobs-housing balance revisited: trends and impacts in the San Francisco Bay Area*, *Journal of the American Planning Association*, 62(4): 492-511.
24. Cervero, R. (1996b), *Mixed land-uses and commuting: evidence from the American Housing Survey*, *Transportation Research Part A*, 30(5): 361-377.
25. Cervero, R. (1998), *The transit metropolis: a global inquiry*, Island Press, Washington, D. C.
26. Cervero, R. and Wu, K.L. (1997), *Polycentrism, commuting and residential location in the San Francisco Bay Area*, *Environment and Planning A*, 29(5): 865-886.
27. Chadwick G. (1971) *"A Systems View of Planning; Towards a Theory of the Urban and regional planning Process"* Oxford: Pergamon Press.
28. Champion, A.G. (2001), *A changing demographic regime and evolving polycentric urban regions: consequences for the size, composition and distribution of city populations*, *Urban Studies*

29. Chapin, F. S. III, et al. 2011. *Earth stewardship: science for action to sustain the human-Earth system*. Ecosphere 2: Article 89.
30. Childers, D. L., Pickett, S. T. A., Grove, J. M., Ogden, L., & Whitmer, A. (2014). *Advancing urban sustainability theory and action: Challenges and opportunities*. Landscape and Urban Planning, 125, 320–328.
31. Choay F. (1969), *The Modern City: Planning in the 19th Century*, George Braziller
32. Connelly, S. (2007) *Mapping sustainable development as a contested concept*. Local Environment
33. Corner, J. (2006). *Terra fluxus*. In C. Waldheim (Ed.), *The landscape urbanism reader* (pp. 21-33). Princeton NJ: Princeton Architectural Press.
34. Council of Europe (CoE), United Nations Development Programme (UNDP) and Local Government Initiative (LGI) (2010) , *IMC (Inter-municipal cooperation) Toolkit Manual*
35. Cox D.B. (2007) "*Elements of strategic planning: Methods, metrics and concepts for building dynamic Strategic Planning Processes*", American Institute of Architects, 2007.
36. Davoudi, S. (2000) *Sustainability: a new vision for the British planning system*. Planning Perspectives
37. Davoudi, S. (2003), *Polycentricity in European spatial planning: from an analytical tool to a normative agenda*, European Planning Studies, 11(8): 979-999.
38. Daly, H. E. (1991) *Steady-state economics*, Washington, DC, Island Press.
39. Daly, H. E. (1992) *Steady-state economics: concepts, questions, policies*. GAIA
40. Dieleman, F.M., Faludi, A. (1998), *polynucleated metropolitan regions in north-west Europe: theme of the special issue*, European Planning Studies
41. Doxiadis C.A. (1968), *Ekistics: An introduction to the Science of Human Settlements* Oxford University Press, London
42. Doxiadis C.A. (1977), *Ecology and Ekistics*, Wesrview Press
43. Duranton, G. and Puga, D. (2001), *From sectoral to functional urban specialization*, Centre for Economic Policy Research Working Paper No.2971.
44. ECOTEC (1993), *Reducing transport emissions through planning*, HMSO, London.
45. ESPON (2003), *ESPON Project 1.1.1: The role, Specific Situation and Potentials Of Urban Areas as Nodes in a Polycentric Development – Third Interim Report, part 3*, Luxembourg: ESPON

46. ESPON (2005), *ESPON Project 1.1.1: Potentials for polycentric development in Europe, Final Report*, March, Luxembourg: ESPON
47. ESPON (2006), *ESPON Project 1.4.4: Preparatory Study on feasibility of Flows analysis, Draft Final Report*, Luxembourg: ESPON
48. Ewing, R. and Cervero, R. (2001), *Travel and the built environment: a synthesis*, Transportation Research Record, 1780: 87-114.
49. Ewing, R. and Cervero, R. (2010), *Travel and the built environment*, Journal of the American Planning Association, 76(3): 265-294.
50. Fainstein S. (2000) "*New Directions in Planning Theory*", Urban Affairs Review, 35(4): 451-478.
51. Fainstein S. και Fainstein N. (1996/2003), "*City Planning and Political Values: An Updated View*", στο Campbell S. and Fainstein S. (επ.), Readings in Planning Theory, Oxford: Blackwell Publishers, σσ. 265-287.
52. Faludi A. και Valk A. J. van der (1994) *Rule and Order: Ducth Planning Doctrine in the 20th century*, Dordrecht: Kluwer.
53. Faludi, A. (2000). *The Performance of Spatial Planning*. Planning Practice and Research, 15(4), 299–318.
54. Felson, A., and Pickett, S. T. A. (2005), "*Designed Experiments: New Approaches to Studying Urban Ecosystems*," Frontiers in Ecology and Environment 3: 549-556.
55. Fincher C. (1982) "*What is Strategic Planning?*" Research in Higher Education, 16(4): 373-376
56. Fontenot, A. (2015). *Notes Toward a History of Non-Planning*. Places Journal.
57. Garreau, J. (1991), *Edge city: life on the new frontier*, Doubleday, New York.
58. Geddes P. (1915), "*Cities in Evolution*", Edinburgh, revised edition edited by Jacqueline Tyrwhitt, London 1949.
59. Glaeser, E., Kallal, H.D., Scheinkman, J.A. and Shleifer, A. (1992), *Growth in cities*, The Journal of Political Economy, 100(6): 1126-1152.
60. Glaeser, E., Kolko, J. and Saiz, A. (2001), *Consumer city*, Journal of Economic Geography, 1: 27-50.
61. Gløersen, E. (2005). *Faut-il des visions spatiales pour construire une Europe polycentrique ?* Territoires 2030 Analyses et Débats (DATAR), mai(1), 65–88.
62. Goldsmith A.A. (1996) "*Strategic thinking in international development: Using management tools to see the big picture*", World Development, 24 (9): 1431-1439.
63. Goode, D. 2014. *Nature in towns and cities*. Harper Collins, London

64. Gordon, I.R. (2008), *Density and the built environment*, Energy Policy, 36: 4652-4656.
65. Gordon, I.R. and McCann, P. (2000), *Industrial clusters: complexes, agglomerations and/or social networks?*, Urban Studies, 37(3): 513-532.
66. Gordon, P., Kumar, A. and Richardson, H.W. (1989), *'The influence of metropolitan spatial structure on commuting time'*, Journal of Urban Economics, 26(2): 138-151.
67. Gordon, P., Richardson, H.W. and Wong, H.L.(1986), *"The distribution of population and employment in a polycentric city: the case of Los Angeles"*, Environmental Planning
68. Gordon, P. and Richardson, H.W. (1996), *'Beyond polycentricity: the dispersed metropolis, Los Angeles, 1970-1990'*, Journal of the American Planning Association, 62(3): 289-295.
69. Gordon, P., Richardson, H.W. and Jun, M. (1991), *'The commuting paradox: evidence from the top twenty'*, Journal of the American Planning Association, 57(4):16-420.
70. Graham S. & Marvin S., 2001. *Splintering urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge, New York.
71. Graham, D. (2003), *Industrial concentration and agglomeration in London*, Centre for Transport Studies, Imperial College London, London.
72. Graham, D. (2005), *Wider economic benefits of transport improvements: link between agglomeration and productivity*, Centre for Transport Studies, Imperial College London, London.
73. Grimm, N., J. M. Grove, S. T. A. Pickett, and C. Redman. 2000. *Integrated approaches to long-term studies of urban ecological systems*. BioScience 50:571–584.
74. Guy, S. & Marvin, S. (2000) *Models and pathways: The diversity of sustainable urban futures*
75. Hagan S. (2014), *Ecological Urbanism: The Nature of the City*, Routledge
76. Hall, J.W., Dawson, R.J., Barr, S.L., Batty, M., Bristow, A.L., Carney, S., Dagoumas, A., Ford, A.C., Harpham, C., Tight, M.R., Walsh, C.L., Watters, H. and Zanni, A.M. (2010), *'City-scale integrated assessment of climate impacts, adaptation and mitigation'*, in Bose, R.K. (ed.) *Energy efficient cities: assessment tools and benchmarking practices*, The World Bank, Washington D.C.
77. Hall, P. (1998a), *Cities in civilization*, Pantheon, New York.
78. Hall, P. (1998b), *Cities of tomorrow*, Oxford, London.
79. Hall, P. (1999), *'The future of cities'*, Computers, Environment and Urban Systems, 23: 173-185.

80. Hall, P. and Pain, K. (2006), *The polycentric metropolis: learning from mega-city regions in Europe*, Earthscan, London.
81. Hamilton, F.E.I. (1984), '*Industrial restructuring: an international problem*', *Geoforum*, 15: 349-64.
82. Harris, C.D. and Ullman, E.L. (1945), '*The nature of cities*', *Annals, American Academy of Political and Social Sciences*, 242: 7-17.
83. Harvey, D. (1978), '*The urban process under capitalism*', *International Journal of Urban and Regional Research*, 2(1): 101-31.
84. Harvey, D. (1996) *Justice, Nature and Geography of Difference*, Oxford, Blackwell
85. Harvey, D. (2001), '*Globalization and the "spatial fix"*', *Geographische Revue*, 2: 23-30.
86. Healy P., Khakee A., Motte A., Needham B. (1997) *Making Strategic Spatial Plans: Innovation in Europe*, London: UCL Press.
87. Haughton, G. & Hunter, C. (1994) *Sustainable cities*, London, Routledge
88. Haughton, G. (1997) *Developing sustainable urban development models*. *Cities*
89. Houghton, J.T., Jenkins, G.J. and Ephraums, J.J. (eds.) (1990), *Climate change 1992: the supplementary report to the IPCC scientific assessment*, Cambridge University Press, Cambridge.
90. INTERACT Point Qualification and Transfer (2007), *Polycentric Urban Development and Rural-Urban Partnership - Thematic Study of INTERREG and ESPON activities*, INTERREG III INTERACT Programme
91. INTERACT (2015) *Fact Sheet; Historical view of Interreg / European Territorial Cooperation*, 2014–2020 Interreg Programme Management Handbook
92. INTERREG (2014) *Final Approved Programme "Greece-Bulgaria 2014-2020"*
93. Jacobs, J. (1961), *The death and life of great American cities*, Vintage Books, New York, NY.
94. Jacobs, J. (1969), *The economy of cities*, Vintage, New York.
95. Jenks, M., Burton, E. and Williams, K. (eds.) (1996), *The compact city: a sustainable*
96. Kaufman, J. L., & Jacobs, H. M. (1987). *A Public Planning Perspective on Strategic Planning*. *Journal of the American Planning Association*, 53(February 2015), 23–33.
97. Kloosterman, R.C., Musterd, C. (2001), *The polycentric urban region: towards a research agenda*, *Urban Studies*
98. Knaap, W. (1998), "*The Rhine-Ruhr area in transformation: towards a European metropolitan region?*", *European Planning Studies*

99. Kolossov V., 2005. *Border studies – changing perspectives and theoretical approaches*. Geopolitics, 10: 606–632.
100. Kolossov V. (2005), *Theorizing borders. Border Studies: Changing Perspectives and Theoretical Approaches*, Geopolitics, 10:606–632
101. Krasny, M. E., and K. G. Tidball. 2012. *Civic ecology: a pathway for Earth stewardship in cities*. *Frontiers in Ecology and the Environment* 10:267–273.
102. Krätke, S. (2001). *Berlin : Towards a Global City ?* *Urban Studies*, 38(10), 1777–1799.
103. Latour, B. (2010). *A Plea for Earthly Sciences. New Social Connections: Sociology's Subjects and Objects*, Palgrave Macmillan, (April), 72–84.
104. Latour, B. (2010). *An Attempt at a "Compositionist Manifesto."* *New Literary History*, 41(3), 471–490.
105. Latour B.(2012), *Waiting for Gaia. Composing the common world through arts and politics* French Institute
106. Lee D. (1973), *"Requiem for Large – Scale Models"*, *Journal of the American Institute of Planners*, , 39(3), May 1973.
107. Lindblom C. E. (1959), *"The Science of "Muddling Through"*, *Public Administration Review*, 19, Revised 1965, 1973.
108. Lovelock, J. (1979), *Gaia*, Oxford University Press, Oxford, UK.
109. Maguire, S., Tewdwr-Jones, M. and Edwards, M. (2004), *Intra-urban polycentric development: suburban trajectories*, Office of the Deputy Prime Minister, London.
110. Marquet, P. A., Allen, A. P., Brown, J. H., Dunne, J. A., Enquist, B. J., Gillooly, J. F., ... West, G. B. (2014). *On Theory in Ecology*. *BioScience*, 64(8), 701–710.
111. Marshall, A. (1890), *Principles of economics*, McMillan, London.
112. Marzluff, J. M., Endlicher, W., Bradley, G., Simon, U., Shulenberger, E., Alberti, M., ... Zumbrunnen, C. (2008). *Urban ecology: An international perspective on the interaction between humans and nature*. *Urban Ecology: An International Perspective on the Interaction Between Humans and Nature*.
113. Mastop H. (1987) *"Performance in Dutch spatial planning: an introduction"*, *Environment and planning B: Planning and Design*, 24: 807- 813.
114. Mastop H. και Faludi A. (1997) *"Evaluation of Strategic Plans: the performance principle"*, *Environment and Planning B: Planning and Design*, 34: 815-832.
115. McLoughlin, J.B. (1969), *Urban and regional planning: a systems approach*, Faber & Faber, London.

116. McPhearson, T., S. T. A. Pickett, N. Grimm, J. Niemelä, M. Alberti, T. Elmqvist, C. Weber, J. Breuste, D. Haase, and S. Qureshi. 2016. *Advancing urban ecology towards a science of cities*. *BioScience* 66:198–212.
117. Meadows, D. H., Meadows D.I., Randers, J.& Behrens, W. W. (1972) *The Limits to Growth: a report for the club of Rome's project on the predicament of mankind*, London, Earth Island Limited
118. Meijers, E. (2007), *Synergy in polycentric urban regions: complementarity, organising capacity and critical mass*, Delft University of Technology, Amsterdam.
119. Mostafavi M., Doherty G. (2010), *Ecological Urbanism*, Graduate School of Design, Harvard University
120. Newman, P. and Kenworthy, J. (1989), *Cities and automobile dependence: an international sourcebook*, Gower, Aldershot, England.
121. Newman, P. and Kenworthy, J. (1999), *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*, Island Press, Washington, DC.
122. Newman D., 2003. *On borders and power: A theoretical framework*. *Journal of Borderlands Studies*, 18(1): 13–25.
123. Nilon, C. H. 2011. *Urban biodiversity and the importance of management and conservation*. *Landscape and Ecological Engineering* 7:45–52.
124. Papademetriou D. & Meyers D.W. (eds), 2001. *Caught in the middle. Border communities in an era of globalisation*. Carnegie Endowment for International Peace, Washington DC.
125. Parr, J. (2004), *'The Polycentric Urban Region: a closer inspection'*, *Regional Studies*, 38(3): 231-240.
126. Pearce, D. Markandrya, A. & Barbier, E. (1989) *Blueprint for a Green Economy*, London, Earthscan
127. Pickett , S. T. A., and White, P. S., eds. (1985), *The Ecology of Natural Disturbance and Patch Dynamics*, Orlando, FL: Academic Press.
128. Pickett , S. T. A., Burch, W., Jr., Dalton, S. E., Foresman, T. W., Grove, J. M., and Rowntree, R. (1997), “*A Conceptual Framework for the Study of Human Ecosystems*,” *Urban Ecosystems* 1: 185-199.
129. Pickett, S. T. A., W. R. Jr Burch, S. E. Dalton, and T. W. Foresman. 1997a. *Integrated urban ecosystem research*. *Urban Ecosystems* 1:183–184.

130. Pickett, S. T. A., Cadenasso, M. L., and Grove, J. M. (2004), "**Resilient Cities: Meaning, Models, and Metaphor for Integrating the Ecological, Socio-economic, and Planning Realms,**" *Landscape and Urban Planning* 69: 4: 369-384.
131. Pickett, S. T. A., Cadenasso, M. L., and Grove, J. M., Boone, C. G., Irwin, E., Groffman, P. M., Kaushal, S. S., Marshall, V., Mcgrath, B. P., Nilon, C. H., Pouyat, R. V., Szlavecz, K., Troy, A., Warren, P. (2010), "**Urban Ecological Systems: Scientific Foundations and a Decade of Progress,**" *Journal of Environmental Management*, 92: 331-362.
132. Pickett, S. T. A., Boone, C. G., McGrath, B. P., Cadenasso, M. L., Childers, D. L., Ogden, L. A., ... Grove, J. M. (2013). **Ecological science and transformation to the sustainable city.** *Cities*, 32.
133. Pickett S., Cadenasso M., and McGrath B. (2013), **Resilience in Ecology and Urban Design**, Springer
134. Pickett, S. T. A., and W. Zhou. (2015). **Global urbanization as a shifting context for applying ecological science toward the sustainable city.** *Ecosystem Health and Sustainability*
135. Pickett, S. T. A., M. L. Cadenasso, D. L. Childers, M. J. McDonnell, and W. Zhou. (2016). **Evolution and future of urban ecological science: ecology in, of, and for the city.** *Ecosystem Health and Sustainability*
136. Porter, M.E. (2000), '**Location, competition and economic development: local clusters in a global economy**', *Economic Development Quarterly*, 14(1): 15-34.
137. Rees, W.E. (1992), '**Ecological footprints and appropriated carrying capacity: what urban economics leaves out**', *Environment and Urbanization*, 4(2): 121-130.
138. Roberts P. (1995) '**Managing the Strategic Planning and Development of Regions**', *Regional Studies*, 27(8): 759-768.
139. Sandberg, K. & Meijers, E. (2006) Polycentric development: panacea for regional disparities in European countries? A paper presented at the 10th UNEP Conference on Urban and Regional Research, May 22-23, 2006, Bratislava.
140. Sassen, S. (1991), **The global city**, Princeton University Press, Princeton, N.J.
141. Sassen, S. (2001). **The global city: New York, London, Tokyo (2nd ed.)**. Princeton: Princeton University Press.
142. Scott, A.J. (1988), **Metropolis: from the division of labour to urban form**, University of California Press, Berkeley.
143. Scott, A.J. (1996), '**Regional motors of the global economy**', *Futures*, 28: 391-411.

144. Sennett R. (1970), *The Uses of Disorder*, Harmondsworth: Penguin Books.
145. Soja, E.W. (2000), *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*, Blackwell, Oxford, UK.
146. Sudjic, D. (1995), *The 100 mile city*, Flamingo, London.
147. Sukopp, H. & Wittig, R. (Hrsg.) (1998): *Stadtökologie. Ein Fachbuch für Studium und Praxis*. 2. überarbeitete Auflage.
148. Steiner, F. (2011). *Landscape ecological urbanism: Origins and trajectories*. *Landscape and Urban Planning*, 100(4), 333–337.
149. Stoll K. Lloyd S. (2010), *Infrastructure as Architecture. Designing Composite Networks*
150. Thomas, R. (1969), *London's New Towns: a study of self-contained and balanced communities*, PEP, London.
151. Thomson, J.M. (1977), *Great cities and their traffic*, Victor Gollancz, London.
152. Thornley A. (1977), "*Theoretical Perspectives on Planning and Participation*", *Progress in Planning*, 7, Part 1.
153. Vale, D. S., Saraiva, M., & Pereira, M. (2015). *Active accessibility: A review of operational measures of walking and cycling accessibility*. *Journal of Transport and Land Use*; Vol 9, No 1 (2016).
154. van Houtum H. & van Naerssen T., 2002. *Bordering, ordering and othering*. *Journal of Economic and Social Geography (TESG)*, 93(2): 125–136.
155. Wackernagel, M. & Rees, W. E. (1996) *Our Ecological Footprint: Reducing Human Impact on the Earth*, Gabriola Island, BC, New Society Publishers
156. Weber, A. (1909), *The theory of the location of industries*, JCB Mohr, Tübingen.
157. Whinston Spirn, A. (1998). *Ecological Urbanism: a Framework for the Design of Resilient Cities*. 2013, 1–35.
158. Wilson T. & Donnan H. (eds), 1998. *Border identities: Nation and state at international frontiers*. Cambridge University Press, Cambridge.
159. World Commission on Environment and Development (WCED) (1987), *Our common future*, Oxford University Press, New York.
160. Yukubousky R. (1979), "*Effective Participation: Public Search for 'Democratic Efficiency'*", Transportation Research Board Annual Meeting, Washington DC, USA, Jan. 1979.

