



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

**Επαναπροσέγγιση του πολεοδομικού σχηματισμού των Αστικών  
Αυτοδιοικητικών Μονάδων (ΑΑΜΟ) και διατύπωση ερευνητικής  
πρότασης με γνώμονα τον σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών**

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ  
του  
**ΕΥΘΥΜΙΟΥ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ**  
Διπλωματούχου Αγρονόμου και Τοπογράφου Μηχανικού (2001)

Αθήνα, Μάρτιος 2012



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

**Επαναπροσέγγιση του πολεοδομικού σχηματισμού των Αστικών  
Αυτοδιοικητικών Μονάδων (ΑΑΜΟ) και διατύπωση ερευνητικής  
πρότασης με γνώμονα τον σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών**

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

του

**ΕΥΘΥΜΙΟΥ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ**

Διπλωματούχου Αγρονόμου και Τοπογράφου Μηχανικού (2001)

**Συμβουλευτική Επιτροπή :**  
Α. Σιόλας  
Κ. Κουτσόπουλος  
Δ. Μέλισσας

Εγκρίθηκε από την επταμελή εξεταστική επιτροπή την .....

Α. Σιόλας  
*Καθηγητής*

Κ. Κουτσόπουλος  
*Καθηγητής*

Δ. Μέλισσας  
*Καθηγητής*

Θ. Βλαστός  
*Καθηγητής*

Θ. Μαλούτας  
*Καθηγητής*

Ι. Σαγιάς  
*Επικ. Καθηγητής*

Α. Λυδάκη  
*Αν. Καθηγήτρια*

Αθήνα, Μάρτιος 2012

στην Κατερίνα μου...

## Ευχαριστίες

Θέλω να ευχαριστήσω για την επίβλεψη και την εποικοδομητική κριτική της παρούσας εργασίας τον καθηγητή μου κ. Άγγελο Σιόλα που χωρίς την προτροπή του και τη βοήθειά του δεν θα είχα ασχοληθεί με την έρευνα στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Τον καθηγητή κ. Κώστα Κουτσόπουλο για την προτροπή του να συνεχίσω την έρευνά μου και την καθοδήγηση που μου παρείχε με τις πολύτιμες συμβουλές του. Τον Καθηγητή και Συνταγματολόγο κ. Δημήτρη Μέλισσα, ο οποίος μου προσέφερε τις γνώσεις του, που με βοήθησαν να τεκμηριώσω την έρευνά μου. Τον καθηγητή μου κ. Θάνο Βλαστό για τις ευκαιρίες που μου έδωσε να συνεργαστώ μαζί του σε ερευνητικά προγράμματα πολλών πόλεων και την πολύτιμη εμπειρία του. Για την επιστημονική του βοήθεια ευχαριστώ τον Καθηγητή κ. Ιων Σαγιά. Τέλος ευχαριστώ τον κ. Μαλούτα και την κα Λυδάκη για τον χρόνο που αφιέρωσαν στη μελέτη της διατριβής.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τη Δήμαρχο Νέας Ερυθραίας Βασιλική Ταμβάκη που με εμπιστεύτηκε όλα αυτά τα χρόνια ως συνεργάτη της, δίνοντάς μου την ευκαιρία να γνωρίσω τους θεσμούς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, την πολιτική ζωή και να μοιραστώ τις χαρές και τις αγωνίες της για την πόλη. Τη Δήμαρχο Εκάλης κ. Βασιλική Σπηλιωτοπούλου και τον Δήμαρχο Κηφισιάς κ. Νίκο Χιωτάκη με τους οποίους συνεργάστηκα τα τελευταία τέσσερα χρόνια σε θέματα πολεοδομίας, μεταφορών και περιβάλλοντος και που με εμπιστεύτηκαν για τον σχεδιασμό των Δήμων τους.

Τους γονείς μου Γιώργο και Θεώνη για όλα αυτά που μου παρείχαν και που μου παρέχουν ακόμα και σήμερα και την αδερφή μου Αγγελική για την αμέριστη συμπαράστασή της. Για την καθημερινή της υποστήριξη αλλά και την επιμέλεια του κειμένου ευχαριστώ την Κατερίνα...

Επίσης θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στη Φιλύρα για τη βοήθειά της στα ερωτηματολόγια, τον Νίκο και τη Γεωργία για την οπτικοποίηση της εργασίας. Τέλος, ευχαριστώ τον Δημήτρη, τη Τζέμμα, την Αυγή, τη Σοφία και την Εύη για τα χρόνια που περάσαμε μαζί στο εργαστήριο.

## 10 χρόνια αναζήτησης...

Στο σημείο αυτό θα αναφέρω τις κρίσιμες περιόδους που συνέβαλαν στην έρευνα για την εκπόνηση της διατριβής. Από το 2002 έως το 2004 ανέλαβα Διευθυντής της Δημοτικής Επιχείρησης Ανάπτυξης Νέας Ερυθραίας, όπου είχα τη πρόσβαση σε όλα τα εισερχόμενα του Δήμου Νέας Ερυθραίας και μπορούσα να τα παρακολουθώ. Συμμετείχα στα Δημοτικά Συμβούλια ως εισηγητής για αναπτυξιακά θέματα και για θέματα οργάνωσης και σχεδιασμού της πόλης, ενώ είχα την ευκαιρία να συνεργαστώ με πολλούς αιρετούς εκπροσώπους σε όλη την Ελλάδα.

Το 2004 εκλέχθηκα Αντιπρόεδρος Εξωτερικών στο Εθνικό Συμβούλιο Νεολαίας της Ελλάδος και στη συνέχεια μέλος της επιτροπής Νεολαίας και Μορφωτικών Υποθέσεων του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Μέχρι και το 2006 που ολοκληρώθηκε η θητεία μου, ταξίδεψα σε πολλές χώρες του κόσμου (14 στην Ευρώπη, 6 στις ΗΠΑ, 3 στην Αφρική, 6 στην Ασία) και γνώρισα βιωματικά την οργάνωση και τη λειτουργία τους, τις υποδομές τους, το σύστημα διοίκησης και την ιστορία τους.

Το 2007 έγινα σύμβουλος για θέματα πολεοδομίας και περιβάλλοντος στον Δήμο Νέας Ερυθραίας, όπου βίωσα την πραγματική μορφή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Γνώρισα τις αδυναμίες στον σχεδιασμό, τη γραφειοκρατία, την πολυνομία, τις αγωνίες τα παράπονα και τη δυσπιστία των πολιτών, τις πιέσεις των οικονομικών συμφερόντων, το πολιτικό κόστος των αιρετών εκπροσώπων, τη λειτουργία των δημόσιων υπηρεσιών, την αδυναμία ελέγχου των διοικούντων προς τους διοικούμενους, την αδράνεια και την ατομία του προσωπικού με θέσεις ευθύνης, την ατομία πολλών αιρετών εκπροσώπων και την τόλμη άλλων συναδέλφων τους και το πιο σημαντικό την καθημερινότητα μιας πόλης. Συμμετείχα σε επιτροπές της ΤΕΔΚΝΑ και της ΚΕΔΚΕ, σε συνέδρια για την αυτοδιοίκηση, σε ομάδες εργασίας με εκλεγμένους παράγοντες και επιστήμονες, αλλά η επαφή με τους πολίτες ήταν αυτή που μου έδωσε το βασικότερο μάθημα, δηλαδή σε τι διαφέρει ο θεωρητικός σχεδιασμός (και ο οραματικός) από την εφαρμογή του.

Το 2008 ανέλαβα επιμελητής της επιτροπής χωροταξίας και πολεοδομικού σχεδιασμού του Τεχνικού Επιμελητηρίου, όπου συνεργάστηκα με εξειδικευμένους επιστήμονες (Αρχιτέκτονες – Πολεοδόμους κ.λπ.) σε θέματα σχεδιασμού των πόλεων και γνωμοδοτήσεις προς το ΤΕΕ που μας ζητήθηκαν.

Το 2009 συμμετείχα ως ανεξάρτητο μέλος στο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών ΟΑΣΑ, στο οποίο εκλέχθηκα Πρόεδρος του Τεχνικού Συμβουλίου. Την περίοδο αυτή γνώρισα με λεπτομέρεια το δημόσιο μεταφορικό δίκτυο της Αττικής, τον στρατηγικό σχεδιασμό για την επόμενη εικοσαετία και συνεργάστηκα με επιστήμονες συγκοινωνιολόγους αναφορικά με καθημερινά θέματα της δημόσιας συγκοινωνίας.

Οι πιο σημαντικές θεωρητικές γνώσεις για τον σχεδιασμό των πόλεων αποκτήθηκαν μέσω της συμμετοχής μου στα ερευνητικά προγράμματα και στις εργασίες των Καθηγητών μου Άγγελου Σιόλα και Θάνου Βλαστού, οι οποίοι μου έδωσαν την ευκαιρία να δουλέψω μαζί τους σε πολεοδομικά και κυκλοφοριακά θέματα δεκάδων πόλεων της Ελλάδας. Κατά τη δεκαετία της αναζήτησης απέκτησα γνώσεις και εμπειρίες που δεν θα κατάφερα να βρω στη βιβλιογραφία. Η διατριβή αυτή αποτελεί το επιστέγασμα αυτής της διαδρομής.

## Περίληψη

Αντικείμενο της παρούσας διατριβής με τίτλο «**Επαναπροσέγγιση του πολεοδομικού σχηματισμού των Αστικών Αυτοδιοικητικών Μονάδων (ΑΑΜΟ) και διατύπωση ερευνητικής πρότασης με γνώμονα τον σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών**» ήταν η αναζήτηση της μορφής που πρέπει να έχει μια αστική αυτοδιοικητική μονάδα ΑΑΜΟ, καθώς και η αναδιοργάνωση των λειτουργιών του χώρου με τη χρήση μιας μεθοδολογίας που να λαμβάνει υπόψη της μια σειρά από κριτήρια. Αυτά ήταν η προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος, η σύμμετρη και αειφόρος ανάπτυξη των χωρικών ενότητων που την αποτελούν, η προώθηση οικονομικών δραστηριοτήτων, η παροχή επαρκών υποδομών για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της, η ενίσχυση της προσβασιμότητας με ήπια μέσα μεταφοράς και η ανάπτυξη κοινωνικής δικαιοσύνης.

Για την αναζήτηση αυτή απαιτήθηκε η εξέταση της έννοιας και της οργάνωσης της πόλης διαχρονικά, όσο αυτό είναι εφικτό στο πλαίσιο μιας βιβλιογραφικής έρευνας, καθώς και των μοντέλων διοικητικής οργάνωσης που έχουν εφαρμοστεί σε διάφορες χώρες κατά καιρούς. Επίσης, για να εξεταστεί το κατά πόσο οι θεωρητικές προσεγγίσεις μπορούν να συμβάλουν στη βελτίωση των σημερινών συνθηκών και λειτουργιών τις οποίες εξυπηρετούν οι διοικητικές ενότητες που αποτελούν τους αστικούς ΟΤΑ, εφαρμόστηκε πιλοτικά η μεθοδολογία στη χωρική και διοικητική ενότητα της Κηφισιάς.

Η διατριβή αποτελείται από τέσσερα κυρίως μέρη, τα οποία με τη σειρά τους χωρίζονται σε κεφάλαια και υποκεφάλαια και είναι αποτέλεσμα έρευνας – βιβλιογραφικής, πηγών και πεδίου– στο πλαίσιο της οποίας αναπτύσσεται η μεθοδολογία για την οργάνωση των αστικών λειτουργιών, αφού πρώτα εντοπίστηκε η μορφή και η δομή που πρέπει να έχει η ΑΑΜΟ. Η έρευνα είναι βασική και εστιασμένη στα βασικά ερωτήματα της διατριβής, αναλύει δομές, μορφές, τάσεις, λειτουργίες και σχέσεις

Στο *Α΄ Μέρος (Εισαγωγή – Ζητήματα για την πόλη -Θεωρητική προσέγγιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα και στην Ευρώπη)*, παρουσιάζεται το θεωρητικό υπόβαθρο της έρευνας. Μέσω της βιβλιογραφικής επισκόπησης της ιστορικής διαδρομής της πόλης, επιχειρείται και ο προσδιορισμός των βασικών εννοιών που εξετάζονται στη συνέχεια. Διατυπώνεται ορισμός για τις αστικές λειτουργίες και αναδεικνύονται η πολεοδομική και η κοινωνική τους σημασία.

Με τον όρο «Αστικές Λειτουργίες» εννοούμε το σύνολο των δραστηριοτήτων των ενεργειών και διαδικασιών που συμβαίνουν μέσα στο θεσμικό πλαίσιο της πόλης και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οργάνωση και στη βελτίωσή της ως συστήματος.

Παράλληλα, εξετάζονται το πλαίσιο και οι ανάγκες που οδήγησαν στο σχεδιασμό του αστικού χώρου, ενώ αναζητείται η χωρική ταυτότητα του πρωτοβάθμιου ΟΤΑ. Στη συνέχεια συνοψίζονται η διαχρονική πορεία και ο σχεδιασμός των αστικών λειτουργιών σημαντικών πόλεων στην Ελλάδα και στην Ευρώπη. Παρουσιάζεται, επίσης, η εξέλιξη του θεσμού της Πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα και γίνεται σύγκρισή του με ανάλογες περιπτώσεις Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Ευρώπης, μέσω της περιγραφής των αρμοδιοτήτων τους.

Στο *Β' Μέρος [Ανάπτυξη μεθοδολογίας στο πλαίσιο του ενιαίου σχεδιασμού των αστικών λειτουργιών της νέας αστικής αυτοδιοικητικής μονάδας (ΑΑΜΟ)]*, γίνεται ανάλυση των επιμέρους στοιχείων της μεθοδολογίας, η οποία χρησιμοποιήθηκε για τον ενιαίο σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών της ΑΑΜΟ. Η θεμελιώδης φιλοσοφία στηρίχθηκε στην αρχή της οργανωμένης, συμπαγούς και ενοποιημένης ανάπτυξης της πόλης και από αυτή προέκυψαν οι επιμέρους πολιτικές που αναφέρονται στους διάφορους τομείς ανάπτυξης. Επίσης, παρουσιάζονται αναλυτικά τα στοιχεία της βιβλιογραφικής έρευνας που πραγματοποιήθηκε και της μεθόδου αξιολόγησης που επιλέχθηκε. Τέλος, προσδιορίζονται τα σταθερότυπα που αποτέλεσαν τη βάση για τον ενιαίο σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών, ενώ περιγράφεται η διαδικασία που ακολουθήθηκε για τη συλλογή των δεδομένων από την έρευνα πεδίου και παρατίθεται η κωδικοποίηση των αποτελεσμάτων της.

Στο *Γ' Μέρος (Εφαρμογή της μεθοδολογίας για την οργάνωση μιας ΑΑΜΟ)*, η διατριβή εστιάζεται στην εφαρμογή ενός παραδείγματος της μεθοδολογίας που περιγράφηκε σε έναν αστικό ΟΤΑ. Παρουσιάζεται ο νέος Δήμος Κηφισιάς ως μορφή ΑΑΜΟ, όπως προέκυψε από τη νέα Αρχιτεκτονική για την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Η επιλογή του παραδείγματος του ενιαίου σχεδιασμού των αστικών λειτουργιών συγκεντρώνει ενδιαφέροντα πολεοδομικά, κυκλοφοριακά και κοινωνικά χαρακτηριστικά. Πρόκειται για μια ΑΑΜΟ που καλύπτει ένα ευρύ φάσμα χρήσεων γης (από αποκλειστική κατοικία μέχρι ΒΙΟΠΑ) και πληθώρα αστικών λειτουργιών που είναι διασκορπισμένες στη χωρική της ενότητα και χρήζουν επανασχεδιασμού, καθώς προκύπτει η ανάγκη εναρμόνισης κάθε δημοτικής ενότητας με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και της βέλτιστης εξυπηρέτησης των πολιτών. Στη συνέχεια παρατίθενται τα πρώτα αποτελέσματα που εξάγονται από τη μελέτη περίπτωσης, ενώ εντοπίζονται οι ομοιότητες αλλά κυρίως οι σημαντικές διαφορές μεταξύ των δημοτικών ενοτήτων, που οφείλονται στη διαφορετική οικονομική και αστική ανάπτυξή τους στο πέρασμα των χρόνων. Με βάση τα στοιχεία αυτά γίνεται παραμετροποίηση των δεδομένων της έρευνας, ιεραρχούνται τα προβλήματα κάθε δημοτικής ενότητας και αξιολογούνται τα πολεοδομικά, κυκλοφοριακά και κοινωνικά χαρακτηριστικά τους, σύμφωνα με τα πλεονεκτήματα και τις ευκαιρίες – τα μειονεκτήματα και τους κινδύνους.

Στο *Δ' Μέρος (Προτάσεις – Συμπεράσματα)*, παρουσιάζονται αρχικά οι στόχοι που αποτέλεσαν την προϋπόθεση για τη λειτουργία της ΑΑΜΟ και εξετάζεται το κατά πόσο αυτοί υλοποιήθηκαν. Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι προτάσεις οι οποίες κωδικοποιήθηκαν με γνώμονα τα κριτήρια που προέκυψαν από την έρευνα πεδίου



στην τοπική κοινωνία μετά την επεξεργασία των ερωτηματολογίων που συλλέχθηκαν. Τα κριτήρια είναι η οργάνωση της πόλης με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, η βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος και η διατήρηση της ιδιαίτερης ταυτότητας. Σε καθένα από αυτά τα κριτήρια παρουσιάζονται αναλυτικά οι προτάσεις. Τέλος, αναφέρονται τα συμπεράσματα της διατριβής τα οποία χωρίζονται (α) σε γενικά συμπεράσματα, όπου σε μια επιτελική σύνοψη (executive summary) διερευνάται κατά πόσο απαντήθηκαν τα γενικά ερωτήματα της διατριβής, (β) συμπεράσματα για το σχεδιασμό και τη δομή της ΑΑΜΟ, (γ) συμπεράσματα για το μέγεθος της ΑΑΜΟ και (δ) συμπεράσματα για τις αστικές λειτουργίες. Επίσης, παρουσιάζονται μερικές σκέψεις για το πρόγραμμα «Καλλικράτης» αξιολογώντας κριτικά τη μέχρι σήμερα πορεία της εφαρμογής του. Από την ανακεφαλαίωση των πορισμάτων της διατριβής αναγνωρίζεται η ανάγκη για περαιτέρω διερεύνηση του θέματος με προσαρμογή της μεθοδολογίας και χρήση τεχνικών μεθόδων, υπολογιστικών και σχεδιαστικών εργαλείων που θα αξιοποιηθούν ως σημείο αναφοράς την προτεινόμενη θεωρητική προσέγγιση και θα οδηγήσουν σε πιο εφαρμοσμένα αποτελέσματα.

## **Abstract**

Objective of the present thesis with title “Re-evaluation of the urban planning of Local Governance Units [LGU] and composition of research proposal related to the urban operations’ planning/design” was to define what the structure of a Local Governance Unit [LGU] should be, as well as the re-arrangement of operations of a space leveraging a methodology that takes into consideration several criteria: the environmental protection and improvement, the balanced and sustainable growth of territory units that constitute it, the growth of economic activities and transactions, the development of sufficient infrastructures for the improvement of the quality of life of its residents, accessibility improvement via public transport and the growth of social justice.

To achieve this, it was important to examine the meaning and the organisation of the city over time, to the point this is feasible within the frame of a bibliographic (literature) research, as well as the administrative organisation’s models applied in various countries at different times. In addition, a pilot methodology was applied in the territory and administrative unit of Kifissia, in order to examine whether the theoretical approaches can contribute to the improvement of current conditions and operations which serve the administrative units that constitute the local authority.

This thesis is constituted by four main parts, which are consecutively divided in chapters and sub-chapters and are result of research – bibliographic (literature), sources and field – based on which the methodology for the organisation of urban operations/activities is developed; this was done, once the design and structure an LGU should have was defined. The research is fundamental and is focused on the main questions of this thesis, analyzing structures, designs, tendencies, operations and relations.

In Part A’ (Introduction - Topics related to the city - Theoretical approach of Local Self-government in Greece and in Europe), the theoretical background of the research is presented. Via the bibliographic (literature) review of the historical path of the city there is a clear effort to determine the basic meanings examined later on. In addition, the definition for the urban operations is formed while their urban and social importance is demonstrated.

With the term “Urban Operations/Activities” we mean the summation of activities and processes that occur into a city’s institutional framework and play an important role in its organisation and improvement as system.

At the same time, the frame and the needs that led to the planning of urban space are examined, while the territory identity of the First degree Local Authority is sought. Following that, the course and the planning of urban operations/activities of important cities across Greece and Europe are summarized. In addition, the development of the First degree Local Self-government in Greece is presented, while comparing it with similar institutions/organisations of Local Self-government in Europe, via the description of their responsibilities.

*In Part B' [Development of methodology associated with the integrated planning of urban operations/activities of the new Local Governance Unit (LGU)],* there is an analysis of the individual elements of the methodology, which was used for the integrated planning of urban operations/activities of the Local Governance Unit [LGU]. The fundamental philosophy was based on the principle of the organised, compacted and unified development of the city, which resulted in the individual policies that are reported in the various sectors of development. Also, the elements of the bibliographic research and the selected method of evaluation are presented. Finally, the statherotypa that constituted the base for the integrated planning of the urban operations are determined, while the process followed for the collection of data from the field research and the coding of its results is presented.

*In Part C' (Application of methodology for the organisation of an Local Governance Unit [LGU]),* the thesis is focused in the application of an example of the methodology described in a local authority. Specifically, the new Municipality of Kifissia is presented as an LGU structure, as resulted from the new Architecture for the Local Government. The choice of the example of integrated planning of urban operations has interesting urban, circulatory and social characteristics. It is an LGU that covers a wide spectrum of land uses (from exclusive residences up to industrial areas and a wealth of urban operations that are scattered in its territory unit and require re-designing, given there is a clear need for harmonisation for each municipal unit with the principles of viable growth and the most optimal support for its citizens.

Following that, the first results exported from the case study are presented, focusing on the resemblances but more importantly on the significant differences between the municipal units, a result of the different economic and urban growth over the years. With these results in mind, the parameterization of the research data is performed, the problems of each municipal unit are set in a hierarchy and their urban, circulatory and social characteristics are evaluated, according to the advantages and the opportunities - the disadvantages and the risks.

*In Part D' (Recommendations - Conclusions),* there is an initial overview of the objectives that constituted the requirement of the LGU operation, while it is examined at what level these were met. Afterwards, the recommendations - that were coded taking into consideration the criteria that resulted from the field research in the local society, following the analysis of questionnaires collected - are presented. The criteria

are the city's organisation behind the principle of viable growth, the natural environment's improvement and the maintenance of distinct identity. For each of these criteria the proposals are presented in detail.

Finally, the conclusions of this thesis are presented which are separated (a) in general conclusions, where in the executive summary it is reviewed whether all general questions of this thesis have answered, (b) conclusions on the planning and the structure of the LGU, (c) conclusions on the size of the LGU and (d) conclusions on the urban operations/activities. Also, some thoughts for the Kallikratis program/operation are presented, evaluating its application until today. While recapitulating the conclusions of this thesis, the need for further investigation of the subject is acknowledged, with the adaptation of methodology and the use of technical methods, calculating and designing tools that will leverage as point of reference the proposed theoretical approach and will lead to more applied results.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>1</b>	<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	<b>16</b>
1.1	ΑΝΤΙ ΠΡΟΛΟΓΟΥ .....	16
1.2	Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ .....	16
1.3	ΟΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΣΤΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	18
<b>2</b>	<b>ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ</b> .....	<b>22</b>
2.1	Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ .....	22
2.2	Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ .....	23
2.3	Ο ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ .....	28
2.4	Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ .....	29
2.5	Η ΠΟΛΗ ΩΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ .....	30
2.6	ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΗΣ «ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ» ΣΤΗ ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΟΛΗΣ .....	33
2.7	ΚΑΤΟΙΚΙΑ. Η ΠΡΩΤΗ ΜΟΡΦΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ .....	36
<b>3</b>	<b>ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ</b> .....	<b>41</b>
3.1	Η ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	41
3.2	Η ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ .....	48
3.3	ΠΡΩΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ .....	52
3.4	<i>Η ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΑΑΜΟ</i> .....	55
3.5	Η ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΗΣ ΜΟΡΦΗΣ ΤΗΣ ΑΑΜΟ .....	62
<b>4</b>	<b>ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ (ΑΑΜΟ)</b> .....	<b>66</b>
4.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	66
4.2	ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ .....	67
4.3	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ .....	69
4.3.1	<i>Ενιαίος σχεδιασμός των Αστικών Λειτουργιών</i> .....	69
4.3.2	<i>Συλλογή στοιχείων από πηγές</i> .....	71
4.3.3	<i>Έρευνα πεδίου</i> .....	75
4.3.4	<i>Σταθερότητα</i> .....	78
4.3.5	<i>Εργαλεία για την απόκτηση δημόσιου χώρου</i> .....	84
4.3.6	<i>Μεθοδολογία εξαγωγής συμπερασμάτων</i> .....	90
4.4	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ .....	91
<b>5</b>	<b>ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΜΙΑΣ ΑΑΜΟ</b> .....	<b>92</b>
5.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	92
5.2	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ .....	92
5.2.1	<i>Ένταξη της περιοχής έρευνας στην ευρύτερη περιοχή</i> .....	92

5.2.2	<i>Χωρικοί μετασχηματισμοί στην Αττική</i> .....	97
5.2.3	<i>Η οικιστική εξέλιξη της περιοχής έρευνας</i> .....	98
5.2.4	<i>Τα βασικά κοινά ζητήματα</i> .....	98
5.2.5	<i>Το μεταφορικό δίκτυο</i> .....	100
5.2.6	<i>Περιαστικό Πράσινο</i> .....	101
5.3	<b>ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΕΚΑΛΗΣ</b> .....	106
5.3.1	<i>Γενικά στοιχεία</i> .....	106
5.3.2	<i>Κοινωνική Ανάλυση</i> .....	107
5.3.3	<i>Πολεοδομική Ανάλυση</i> .....	109
5.3.4	<i>Κυκλοφοριακή Ανάλυση</i> .....	111
5.4	<b>ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΗΦΙΣΙΑΣ</b> .....	112
5.4.1	<i>Γενικά Στοιχεία</i> .....	112
5.4.2	<i>Κοινωνική Ανάλυση</i> .....	113
5.4.3	<i>Πολεοδομική Ανάλυση</i> .....	114
5.4.4	<i>Κυκλοφοριακή Ανάλυση</i> .....	116
5.5	<b>ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ</b> .....	118
5.5.1	<i>Γενικά στοιχεία</i> .....	118
5.5.2	<i>Κοινωνική Ανάλυση</i> .....	119
5.5.3	<i>Πολεοδομική Ανάλυση</i> .....	120
5.5.4	<i>Κυκλοφοριακή Ανάλυση</i> .....	122
6	<b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ</b> .....	124
6.1	<b>ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΕΚΑΛΗΣ</b> .....	124
6.2	<b>ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ</b> .....	128
6.3	<b>ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ</b> .....	135
7	<b>Η ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΑΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ</b> .....	142
7.1	<b>ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</b> .....	142
7.2	<b>ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ</b> .....	145
7.3	<b>ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ</b> .....	148
7.3.1	<i>Περιγραφικά για την κάθε θεματική ενότητα, N = 100</i> .....	148
7.3.2	<i>Ιστογράμματα για την κάθε μεταβλητή/θεματική ενότητα</i> .....	149
8	<b>ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ</b> .....	164
8.1	<b>ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΕΚΑΛΗΣ</b> .....	164
8.2	<b>ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ</b> .....	170
8.3	<b>ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ</b> .....	179
9	<b>ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b> .....	188
9.1	<b>ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΑΜΟ</b> .....	188
9.2	<b>ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b> .....	189
10	<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ</b> .....	195
10.1	<b>ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....	195

10.2	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΑΜΟ	196
10.3	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΩΝ ΑΑΜΟ	199
10.4	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	201
10.5	ΣΚΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ»	201
10.6	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ	205
10.7	ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ	206
<b>ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ</b>		<b>207</b>
<b>ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>		<b>208</b>
<b>ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>		<b>215</b>
<b>ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΠΟΥ ΕΝΕΠΝΕΥΣΕ ΤΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ</b>		<b>222</b>
<b>ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΠΟΥ ΕΝΕΠΝΕΥΣΕ ΤΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ</b>		<b>225</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΙΚΟΝΩΝ</b>		<b>229</b>

# 1 Εισαγωγή

## 1.1 Αντί προλόγου

Η πόλη από παλιά ήταν ο ιδανικός τόπος συνάντησης, ο χώρος όπου ο παλμός της κοινοτικής και κοινωνικής ζωής ήταν έντονος. Σήμερα, η πόλη, ανάλογα με το μέγεθος, της οργανώνεται διοικητικά είτε περιλαμβάνοντας το σύνολό του δομημένου χώρου είτε με τη διαίρεσή της σε περισσότερους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ), δηλαδή τοπικούς αυτόνομους οργανισμούς. Οι ΟΤΑ αναφέρονται σε μια επιμέρους περιοχή της πόλης η οποία αποτελείται από ένα σύνολο κατοίκων που έχουν κάποια κοινά συμφέροντα, ένα κατοικημένο κέντρο που συνοδεύεται από δόμηση, δημόσιες υπηρεσίες, διοίκηση και δραστηριότητες. Όμως γιατί οι πόλεις θεωρούνται το κύτταρο κάθε κοινωνίας και αποτελούν το βασικό ενδιαφέρον μελετητών και επιστημόνων;

- Πρώτα απ' όλα, σήμερα, σχεδόν το μισό του παγκόσμιου πληθυσμού κατοικεί (Λέφας, 2003: 42-56) σε πόλεις, ενώ κάθε εβδομάδα προστίθενται και 1.000.000 κάτοικοι σε αυτές (Σαγιάς, 2004: 35-59).
- Το άλλο μισό του παγκόσμιου πληθυσμού εξαρτάται όλο και περισσότερο από τις πόλεις για την οικονομική του επιβίωση (Taylor, 2005: 33-51).
- Οι λειτουργίες και οι δραστηριότητες των πόλεων καθορίζουν και την οικονομική πρόοδο των χωρών (Taylor & Walker, 2001: 23-47)

Οι πόλεις, προσελκύουν τα πρόσωπα που επιθυμούν να ζήσουν εκεί ή να τις επισκεφθούν για τουριστικούς και πολιτιστικούς λόγους. Έχουν παραδοσιακά συγκεντρώσει υπολογίσιμους και αξιόλογους πόρους και δίκτυα κέντρων επιρροής. Κάποτε βελτιώνονται, όταν οι διαχειριστές τους, πολιτικοί και πολίτες, συνδιαλέγονται, αλληλοσυμβουλευόμαστε και συνεργάζονται. Στις πόλεις, τα τελευταία χρόνια παρακολουθούμε πολυάριθμα ανησυχητικά φαινόμενα, όλα δεμένα με την ανατροπή των σχέσεων του ανθρώπου με το περιβάλλον: την υποβάθμιση του κέντρου και τη δημιουργία ενός κύκλου κερδοσκοπών και εκμετάλλευσης των κατοίκων του, τη φθορά των ιστορικών κέντρων, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τον θόρυβο και τη μόλυνση του αέρα και του εδάφους, την έλλειψη προσιτής γενικά κατοικίας και κατοικίας ποιότητας. Κάποιες πόλεις δεν πληρούν πλέον και τα πιο στοιχειώδη κριτήρια ζωής. Οι αστικές συγκεντρώσεις είναι σε κάποιες περιπτώσεις τόσο μεγάλες, ώστε η ανάγκη για στέγαση να υπερκαλύπτει όλο τον διαθέσιμο χώρο. Τα αποτελέσματα είναι γνωστά και οδηγούν στην υποβάθμιση της πόλης, στην κατάργηση του δημόσιου χώρου, στην άναρχη και αυθαίρετη δόμηση (Hall & Gieben, 2002: 56-69).

## 1.2 Η αναγκαιότητα της έρευνας

Σήμερα ο άνθρωπος παραμένει δημιουργός πόλεων και, σε συντριπτικό ποσοστό, κάτοικός τους· ωστόσο, ο τρόπος με τον οποίο παρεμβαίνει στο αστικό περιβάλλον τις τελευταίες δεκαετίες προκαλεί μάλλον ανησυχία, παρά αισιοδοξία για το μέλλον.



Με βάση αυτές τις σκέψεις, η παρούσα διδακτορική διατριβή διαπραγματεύεται τα παρακάτω ζητήματα:

- α) την αναζήτηση μιας νέας αστικής αυτοδιοικητικής μονάδας (ΑΑΜΟ),
- β) την αναζήτηση μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των αστικών λειτουργιών σε έναν αστικό ΟΤΑ.

Για να μπορέσει να εξετάσει τα παραπάνω ζητήματα προχωρεί σε μια εκτενή αναφορά (α) στην έννοια της πόλης (θεωρητικός προσδιορισμός – μέγεθος – σύγχρονα ερωτήματα), (β) στις βασικές λειτουργίες της πόλης, (γ) στην κατανομή των λειτουργιών στον χώρο της πόλης και (δ) στη μορφή με την οποία εκφράζεται η Τοπική Αυτοδιοίκηση σήμερα. Επιπροσθέτως, για να μην περιοριστεί μόνο σε θεωρητικό πλαίσιο, η διατριβή επιχειρεί την εφαρμογή της μεθοδολογίας στη χωρική και διοικητική ενότητα της Κηφισιάς.

Διαμέσου αυτών των βασικών ερωτημάτων, η διατριβή αναζητεί τρόπους για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων στους ΟΤΑ που δημιουργήθηκαν μετά τις εκλογές του Οκτωβρίου του 2010 και ξεκίνησαν τη λειτουργία τους τον Ιανουάριο του 2011. Η αναζήτηση γίνεται λαμβάνοντας υπόψη τις εξής παραμέτρους:

- *Την προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος*: εφαρμογή των κανόνων χωροταξίας στο ανθρωπογενές περιβάλλον, στις περιοχές αστικής επέκτασης και στις υποβαθμισμένες αστικές περιοχές.
- *Τη σύμμετρη και αειφόρο ανάπτυξη*: ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των χωρικών ενότητων με την προώθηση οικονομικών δραστηριοτήτων που να ενισχύουν τη φυσιογνωμία της περιοχής, την παροχή επαρκών υποδομών ποιότητας ζωής και εξυπηρέτησης των βασικών αναγκών, καθώς και τη βελτίωση της πρόσβασής τους στα κύρια μεταφορικά δίκτυα.
- *Την επιδίωξη κοινωνικής δικαιοσύνης*: μια έννοια που διασφαλίζει τη συμβίωση, τη συμμετοχή και την αλληλεγγύη. Μια έννοια όμως που προϋποθέτει υπευθυνότητα, κοινούς στόχους, κοινά ιδανικά, ενότητα και αγώνα.

Στο πλαίσιο της διδακτορικής διατριβής πραγματοποιήθηκε βιβλιογραφική έρευνα για τη συγκέντρωση του πρωτογενούς υποστηρικτικού υλικού, αλλά και έρευνα με συνεντεύξεις σε φυσικά πρόσωπα και συμμετοχή του συγγραφέα σε ομάδες εργασίας και επιτροπές διαφόρων ΟΤΑ της Αττικής. Έτσι, η θεωρητική διαδικασία της ανάλυσης και της αξιολόγησης των δεδομένων που κρίθηκαν απαραίτητα, καθώς και οι προτάσεις για τον σχεδιασμό των Αστικών Λειτουργιών μιας Αστικής Αυτοδιοικητικής Μονάδα (ΑΑΜΟ), στηρίχθηκαν σε μια διαδικασία όχι στατική, αλλά «δυναμική» και «εξελισσόμενη». Η μεθοδολογία που προκύπτει από τη διατριβή μπορεί να λειτουργήσει πιλοτικά σαν ένα πρώτο εργαλείο σχεδιασμού της πόλης, αφού είναι απλή, εύχρηστη, δεν απαιτεί εξειδικευμένο λογισμικό ή ειδικές γνώσεις σχεδιαστικών προγραμμάτων και μπορεί να γίνει σε συνεργασία με τις επιτροπές διαβούλευσης και την εκάστοτε Δημοτική Αρχή, ενισχύοντας τη συνοχή της ΑΑΜΟ, μειώνοντας τις ανισότητες και την ανομοιογένειά της. Σε καμιά

περίπτωση δεν φιλοδοξεί να υποκαταστήσει εξειδικευμένες μελέτες που απαιτούνται τόσο για τη θεσμοθέτηση των νέων Αστικών Λειτουργιών, όσο και για την εφαρμογή των προτεινόμενων παρεμβάσεων, οι οποίες θα απαιτήσουν αρκετά χρόνια και πολλά χρήματα.

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι για την επιτυχία ενός τέτοιου εγχειρήματος απαιτείται η όσο το δυνατόν πιο σφαιρική προσέγγιση της εικόνας που παρουσιάζει μια ΑΑΜΟ. Η φάση της ανάλυσης, γίνεται με την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και έχει ως στόχο της τη συγκέντρωση εκείνου του υλικού που θεωρείται απαραίτητο για τη γνώση της εικόνας που παρουσιάζουν οι χωρικές ενότητες (πρώην Καποδιστριακοί ΟΤΑ). Πρόθεση αυτής της αναλυτικής καταγραφής είναι αφενός η ανάδειξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής και αφετέρου η επισήμανση των προβλημάτων που παρουσιάζονται σε αυτήν. Στο πλαίσιο αυτό επιχειρείται διερεύνηση των χαρακτηριστικών της κάθε χωρικής ενότητας κατά θεματικές περιοχές που αφορούν τη χωροταξική διάρθρωση, το φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον, τις χρήσεις γης, την οικονομική δραστηριότητα, τις κοινωνικές και τεχνικές υποδομές. Επίσης, λαμβάνονται υπόψη η νέα οργανωτική συγκρότηση του ΟΤΑ, καθώς και οι αναπτυξιακές δυνατότητες που αυτός διαθέτει.

Αυτή η σφαιρική προσέγγιση που υιοθετήθηκε στον σχεδιασμό της μεθοδολογίας προσέφερε το πλεονέκτημα της διατύπωσης λύσεων περισσότερο ολοκληρωμένων και εφαρμόσιμων σε όλα τα χωρικά επίπεδα ανάλυσης της γεωγραφικής ενότητας της ΑΑΜΟ, όπως είναι το ευρύτερο Χωροταξικό (σύνολο Δημοτικών Ενοτήτων), το Πολεοδομικό (η κάθε πολεοδομική ενότητα) και το επίπεδο του Αστικού Σχεδιασμού ανά Γειτονιά (Τοπικά Κέντρα). Η προσέγγιση αυτή θα βοηθήσει τους ΟΤΑ να αξιοποιήσουν αυτά τα στοιχεία σαν ένα πραγματικό «εργαλείο» εποπτικής παρουσίασης, τεκμηρίωσης, στήριξης και παρακολούθησης του σχεδιασμού των Αστικών Λειτουργιών. Αυτό, εξάλλου, αποτελεί και πρόταση της διατριβής.

### **1.3 Οι αστικές λειτουργίες στη βιβλιογραφία**

Η ανασκόπηση της συνολικής βιβλιογραφίας είναι αδύνατη, αλλά εύκολα παρατηρείται ότι η γεωγραφική και πολεοδομική συζήτηση σχετικά με τις αστικές λειτουργίες και οι τάσεις της σύγχρονης έρευνας εστιάζονται σε τομεακές αναλύσεις για τις χρήσεις γης, προτάσεις πολεοδομικής πολιτικής και σχεδιασμό για τα επιμέρους τμήματα της πόλης. Η επικέντρωση, για παράδειγμα, σε σχεδιασμούς για το κέντρο είναι μάλλον τυπική, ενώ η συχνά υπερβολική έμφαση στην εκάστοτε επικαιρότητα (κοινωνικά, οικονομικά και πολιτικά δεδομένα) επιτείνει την αποσπασματική προσέγγιση των θεωρητικών προβλημάτων. Η ταχύτητα αναθεώρησης πολιτικών και επιστημονικών απόψεων και εργαλείων και η βιασύνη για την παραγωγή νέων καινοτόμων πορισμάτων οδηγούν σε συμπεράσματα βασιζόμενα σε λίγα –πιθανώς μη γενικεύσιμα– παραδείγματα. Φυσικά, πολλές από αυτές τις προσεγγίσεις, δεν εστιάζονται στις κατά τόπους χωρικές ενότητες και τις λειτουργίες τους, αλλά συνολικά στην πόλη, αντλώντας στοιχεία από γενικευμένες θεωρίες που εφαρμόζονται σε παγκόσμιο επίπεδο. Άλλες αναφέρονται σε καθαρά

μητροπολιτικά χαρακτηριστικά και περιγράφουν την ιδιαιτερότητα του μορφώματος, άλλες εντάσσονται στο ρεύμα της πολιτικής οικονομίας, άλλες είναι καθαρά τεχνοκρατικές. Παρ' όλα αυτά κάθε θεωρία συνεισέφερε σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό στον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών και της έννοιας των αστικών λειτουργιών.

Στοιχεία αναφορικά με το **σχεδιασμό** τους μπορούμε να αντλήσουμε ενδεικτικά από τους Αραβαντινό (1997), Gladstone (1976) και Kirk (1980)· αναφορικά με τη **φυσιογνωμία και την εικόνα της πόλης** από τους Lynch (1960 και 1984) και Στεφάνου & Στεφάνου (1999)· αναφορικά με τη **διακυβέρνηση, τη διοίκηση και την τοπική αυτοδιοίκηση** από τους Κομνηνός (1986b), Hamilton, Miller & Paytas (2004), Jessop, Jamie & Tickell (2005) και Marshall (2000). Με το θέμα **των χωροθετήσεων των λειτουργιών** έχουν ασχοληθεί οι Ingram (1998), Shearmur & Alvergne (2002) και ο Simpson (1987)· με το θέμα **των πολυκεντρικών αστικών περιοχών (Polycentric Urban Regions)** έχουν ασχοληθεί οι Bontje (2001), Meijers (2005) και Van Houtum & Legendijk (2001)· ενώ με τις **παραγωγικές δραστηριότητες και την οικονομία πόλης** έχουν ασχοληθεί οι Βαΐου και Χατζημιχάλης (1997), Chetty & Angdal (2008), Gordon & McCann (2000), Moss (1997), Parr & Budd (2000), Σαγιάς (2002) και Scott (1982).

Στοιχεία για τη **συνεκτικότητα των αστικών λειτουργιών** παραθέτουν οι Friedmann (1986), Hall (1966) και Taylor & Walker (2001)· **για το αστικό κέντρο**, οι Butler & Robson (2003), Ford (2003), Freeman (2006), Hartman (1950), Hutton (2004) και Smith (2002)· **για τις περιβαλλοντικές χρήσεις**, οι Bookchin (1996), Davis (1999) και Harvey (1996). Τέλος σημαντική είναι η συμβολή των Giuliano (1998) και Hall (1997b) όσον αφορά **την οργάνωση και τη λειτουργία εξειδικευμένων χρήσεων και τις νέες τεχνολογίες**, καθώς και των Εμμανουήλ (2002), Μαλούτα (1990), Wigren & Wilhelmsson (2007) και Wolch (2005) όσον αφορά **την κατοικία ως βασική λειτουργία της πόλης**.

Ο χώρος μπορεί να αναλυθεί και να ταξινομηθεί σε ενότητες βάσει της χρήσης διαφόρων αναλυτικών δομών και συστημάτων. Η ταξινόμηση των χωρικών ενότητων βάσει των αστικών χρήσεων που φιλοξενούν είναι μια από τις πιο συνηθισμένες αναλυτικές διαδικασίες ανάγνωσης του αστικού χώρου και αποτελεί τη μέθοδο που χρησιμοποιεί η πολεοδομία στην ενασχόλησή της με τη δομή του χρηστικού ή κτισμένου χώρου (και ακριβέστερα με μια από τις δομές του). Παρά τις δυσκολίες που ανακύπτουν κατά την προσέγγιση του νοήματος του σφαιρικού χώρου, η μελέτη του χρηστικού χώρου δεν παύει να αποτελεί μια ασφαλή ερμηνευτική διαδικασία, όσον αφορά τα αποτελέσματά της.

Πριν από 30 χρόνια περίπου, ο Harvey, αναζητώντας στα κείμενα του Marx τις βάσεις για μια θεωρία χωροθέτησης των αστικών χρήσεων, τις εντόπισε στη θεωρία συσσώρευσης του κεφαλαίου. Η θεωρία αυτή βασίζεται στην παραδοχή ότι το κεφάλαιο τείνει να συσσωρεύεται, γεγονός το οποίο σε συνδυασμό με την ανάγκη ελαχιστοποίησης του χρόνου κύλισης του κεφαλαίου, οδηγεί στην τάση να

ξεπεραστούν τα χωρικά εμπόδια και έτσι να εξουδετερωθεί ο χώρος μέσω του χρόνου (Λαγόπουλος, 1994). Κατά τη διαδικασία αυτή ενισχύεται η συγκέντρωση της παραγωγής, δηλαδή ανθρώπων και κεφαλαίου σε λίγα μεγάλα αστικά κέντρα. Μέσα σε αυτά, εκδηλώνεται η ίδια τάση συσσώρευσης των χρήσεων και των λειτουργιών τους μέσω της ορθολογικής χωροθέτησης των δραστηριοτήτων.

Οι χρήσεις ποικίλλουν όσο ποικίλλουν και οι κοινωνίες, αφού οι κοινωνικές πρακτικές μεταβάλλονται μεταξύ κοινωνιών. Μεταξύ διαφορετικών κοινωνιών, χρήσεις που επιφανειακά είναι όμοιες, διαφέρουν ριζικά και αναλαμβάνουν άλλο κοινωνικό ρόλο. Αλλά και μέσα στο πλαίσιο της ίδιας κοινωνίας, παλιές χρήσεις σβήνουν, συγχωνεύονται ή συνδυάζονται και νέες χρήσεις πηγάζουν από τις παλιές ή αναδύονται χωρίς προηγούμενο. Πάντως, οι αστικές χρήσεις εκτός του ότι συνιστούν σε πρώτο επίπεδο ανάγνωσης μια σχεδόν πλήρη αναπαράσταση του χρηστικού χώρου, σηματοδοτούν τον χώρο και σε άλλα αντιληπτικά επίπεδα, λόγω του συσχετισμού των χρήσεων με ένα ολόκληρο σύστημα νοημάτων, με το σύνολο των κοινωνικών-πολιτισμικών διεργασιών και πρακτικών και τελικά, βάσει του ορισμού του Harvey, με τον πολιτισμό (Λεοντίδου, 2005: 392).

Σύμφωνα με τον Eco, ο κτισμένος χώρος, όπως συλλαμβάνεται πολιτισμικά, μετατρέπεται σε ένα σημαίνον, ενώ η χρήση του –επίσης όπως συλλαμβάνεται πολιτισμικά και όχι όπως είναι στην πραγματικότητα– μετατρέπεται σε ένα κυριολεκτικό σημαινόμοιο (Λαγόπουλος, 1994: 158). Οι συσχετίσεις, δηλαδή, που αναγνωρίζονται ανάμεσα στα σημειωτικά σχήματα που γίνονται αντιληπτά στον χώρο της πόλης και τα πραγματικά χωρικά χαρακτηριστικά –τις αστικές χρήσεις και τις κοινωνικές πρακτικές– διασταυρώνονται σε μια θεώρηση της γεωγραφίας της πόλης.

Η αστική διάχυση (urban sprawl), ως φαινόμενο που κυριαρχεί στις πόλεις υπό συνθήκες παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, σε συνδυασμό με τις τάσεις αστικής συγκέντρωσης λόγω της κυριαρχίας του τομέα των υπηρεσιών, μεταφράζεται τόσο σε φαινόμενα προαστιοποίησης, αστικοποίησης δηλαδή της περιαστικής υπαίθρου, όσο και σε φαινόμενα περιαστικοποίησης των συστημάτων υποδομής και δικτύων στην περιφέρεια της πόλης, με αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων κεντρικότητων, εκτός παραδοσιακού κέντρου και «υποκατάστατων» του κέντρου στην περιφέρεια της πόλης.

Η ερμηνεία του φαινομένου της περιαστικοποίησης εντοπίζεται στη συσχέτισή του με την ανάπτυξη του τομέα των υπηρεσιών, κατ' αναλογία με το σχήμα αποαστικοποίησης και βιομηχανικής ανάπτυξης. Μελέτες σχετικές με τη χωρική πόλωση και τις περιφερειακές ανισότητες, σε οικονομίες στηριζόμενες στον δευτερογενή τομέα, υποστηρίζουν πως στα αρχικά στάδια της οικονομίας αυτές αυξάνονται, ενώ τείνουν να μειώνονται μετά από κάποιο επίπεδο (Πετράκος & Τσουκαλάς, 1999: 249). Αυτές οι απώλειες σε συγκεντρωτικές τάσεις, τις οποίες παρουσιάζει το αρχικό «κέντρο», συνδέονται με την αυξανόμενη παρουσία

εξωτερικών αντιοικονομιών συγκέντρωσης (Λεοντίδου, 2006: 72), που σχετίζονται με το αυξανόμενο κόστος γης, τις μεταφορές και επικοινωνίες, τα προβλήματα ποιότητας της ζωής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης που συνεπάγονται οι μεγάλες μητροπολιτικές συγκεντρώσεις και η βιομηχανική ανάπτυξη. Επομένως, σύμφωνα με αυτό το σχήμα, στα χαμηλότερα στάδια ανάπτυξης οι οικονομίες συγκέντρωσης της βιομηχανικής παραγωγής ενισχύουν τη σχετική θέση της μητρόπολης, ενώ σε υψηλότερα επίπεδα οι αντιοικονομίες που δημιουργούνται ενισχύουν την εθνική περιφέρεια.

Με βάση τα παραπάνω επιχειρείται να δοθεί ένας ορισμός του όρου «Αστικές λειτουργίες» που θα χρησιμοποιηθεί στη διδακτορική διατριβή. Έτσι, λοιπόν, με τον όρο «Αστικές Λειτουργίες» εννοούμε το σύνολο των δραστηριοτήτων – ενεργειών και διαδικασιών, που συμβαίνουν μέσα στο θεσμικό πλαίσιο της πόλης και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οργάνωση και στη βελτίωσή της ως συστήματος.

## 2 Ζητήματα για την πόλη

### 2.1 Η έννοια της πόλης

Για να μπορέσει να κατανοηθεί η εξέλιξη μιας πόλης πρέπει να έχει κανείς υπόψη του ότι δεν πρόκειται απλώς για το σύνολο των χώρων που την αποτελούν. Η πόλη αποτελείται από το άθροισμα των επιθυμιών, των απαιτήσεων, των εικόνων και των αναπαραστάσεων που οι κάτοικοί της έχουν γι' αυτή. Επίσης η πόλη καθορίζεται από ένα πλέγμα οικονομικών, κοινωνικών και φυσικών σχέσεων. Ακόμη όμως κι αν λάβει κανείς υπόψη του όλα αυτά τα στοιχεία, πάλι ο ορισμός της πόλης παραμένει προβληματικός, καθώς καλείται να καλύψει πολύ διαφορετικά μορφώματα, όπως το Τόκυο, το Μεξικό, το Κάιρο, που έχουν πάνω από 12 εκατομ. κατοίκους, τη Ν. Υόρκη με πάνω από 20 εκατομ., αλλά και το Ρίο ντε Τζάνερο με τις φαβέλλες, και τις αφρικανικές τενεκεδουπόλεις του Ντακάρ και της Καζαμπλάνκα. Ταυτόχρονα πρέπει να αποτιμηθεί ο ρόλος των δομών της πόλης, του κέντρου, του προαστίου, της περιφέρειας, σε σχέση με τη διαφορετικότητά τους. Αλλιώς λειτουργούν οι δομές αυτές στις βορειοευρωπαϊκές πόλεις απ' ό,τι στις αφρικανικές ή τις μεσογειακές. Ο τρόπος με τον οποίο θα αναλύσει κανείς τις δομές αυτές θα είναι καθοριστικός ώστε να επιτευχθεί η επίλυση των προβλημάτων των μελλοντικών πόλεων.

Ανάλογα με το υπόβαθρο του κάθε ερευνητή, τα ερμηνευτικά σχήματα για τη δομή της πόλης μπορεί να είναι επηρεασμένα από την ιστορία, τις οικονομικές θεωρίες, την κοινωνιολογία ή όποια άλλη επιστήμη. Μολαταύτα, η πόλη δεν είναι ένας συμψηφισμός όλων αυτών των στοιχείων ούτε καθορίζεται κυρίως από έναν μόνο παράγοντα. Κατά τον Weber (1966: 27-31), κάθε πόλη είναι προϊόν του ιδιαίτερου πολιτισμού που τη δημιούργησε και του πνεύματος το οποίο τη σφράγισε κατά την εξέλιξή της, των οποίων άλλωστε αποτελεί και μια ισχυρή έκφραση.

Για να προχωρήσει κανείς στην ανάλυση της κατοικίας, είναι απαραίτητο να λάβει υπόψη τη λειτουργία της ως χώρου στον οποίο παράγεται ιδεολογία και ως χώρου στον οποίο εκτυλίσσεται δράση. Πρέπει δηλαδή να δει πέρα από τη λειτουργία της κατοικίας απλώς ως χώρου-αντικειμένου. Εκτός από τον γεωμετρικό χώρο των τριών διαστάσεων, αυτά που προσδίδουν αξία σε μια κατοικία, και κατ' επέκταση σε μια πόλη, είναι το αξιακό πλέγμα, το ιδεολογικό υπόβαθρο και οι αναπαραστάσεις που προβάλλονται σε αυτήν. Άλλωστε η έννοια της κατοικίας αποδίδει το πλαίσιο της ζωής και διαφοροποιείται από την έννοια του κατοικείν, η οποία αναφέρεται στον τρόπο ζωής (Lefebvre, 1991: 89). Η παραπάνω διαπίστωση εντείνεται όταν εξετάσει κανείς το κατά πόσον ένα άτομο, μια οικογένεια ή μια κοινωνική ομάδα αφήνει το αποτύπωμά της, δηλαδή κατακτά κατά μια έννοια τον χώρο στον οποίο κατοικεί. Προκύπτει με αυτόν τον τρόπο μια δυναμική δράσης-αντίδρασης από το κατά πόσον τα άτομα έχουν συμβάλει στη διαμόρφωσή και τη δημιουργία του χώρου τον οποίο χρησιμοποιούν, φαινόμενο που διακρίνεται καθαρότερα στον εργασιακό χώρο και ακόμη περισσότερο στο αστικό περιβάλλον.

Καθώς οι άνθρωποι δημιουργούν χώρους για να στεγάσουν τις δραστηριότητές τους, εργασιακές, πνευματικές, ιδεολογικές, καλλιτεχνικές, ο αστικός χώρος αποτελεί στην πραγματικότητα ένα μωσαϊκό από πολλούς διαφορετικούς χώρους ακόμη και φανταστικούς στους οποίους καταφεύγουν για να αποδράσουν από τους στενούς γεωγραφικούς, αλλά και άλλους που ακόμη πιθανόν δεν έχουν γίνει αντιληπτοί (Νικολαΐδου, 1993: 280-291). Προκύπτει, λοιπόν, πως η έννοια του χώρου αποτελεί ένα ζήτημα μεθοδολογικό, ουσιαστικό, μα ακόμη πιο σημαντικά ένα ζήτημα πολιτικό. Ο χώρος είναι απότοκο κοινωνικών διεργασιών μέσα στο ιστορικό γίνεσθαι και η δημιουργία του συνιστά κατεξοχήν πολιτική και ιδεολογική πράξη, η οποία συχνά είναι δυσδιάκριτη. Είναι αναγκαίο, λοιπόν, να εξερευνήσουμε τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία οι άνθρωποι επιδίδονται σε μια διαρκή αναζήτηση καλύτερων χώρων.

## **2.2 Η ανάπτυξη των πόλεων στην Ευρώπη**

Καθώς ο πληθυσμός άρχισε να αυξάνεται στην Ευρώπη, όσοι δεν είχαν τη δυνατότητα να ζήσουν από την αγροτική ύπαιθρο βρήκαν καταφύγιο στις πόλεις. Καθώς αυξανόταν ο αριθμός των τεχνιτών και των εμπόρων, τα όρια των πόλεων μεγάλωναν, ενισχύθηκε ο ρόλος των συντεχνιών και δημιουργήθηκαν νέες μορφές αστικής διακυβέρνησης που αμφισβήτησαν τη δομή του φεουδαρχικού συστήματος. Οι πόλεις είχαν οικονομικές και πολιτικές σχέσεις με τη γύρω ύπαιθρο αλλά τα προνόμια των κατοίκων τους παρέμεναν εντός των τειχών. Οι διαφοροποιήσεις στις κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες οδήγησαν σε μια ποικιλία όσον αφορά τη μορφή των μεσαιωνικών πόλεων, μπορούν ωστόσο να εντοπιστούν κάποια καινούργια κοινά στοιχεία.

Η διαφορετικότητα που επισημάνθηκε ήδη στη σύνθεση του κοινωνικού ιστού επηρέασε, σε συνδυασμό με το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον της κάθε πόλης, τη δομή των δημόσιων χώρων. Έτσι, μέσα από μια σειρά αντιθέσεων προέκυψαν στο εσωτερικό των πόλεων διαφορετικές συνοικίες. Ο Γοτθικός ρυθμός, ο οποίος αναπτύχθηκε στην περιοχή του Παρισιού τον 12ο αι., εξελίχθηκε στο μοτίβο με βάση το οποίο αναπτύχθηκαν οι περισσότερες πόλεις. Εντός των πόλεων, η χρήση πολυώροφων κτηρίων ήταν συνηθισμένη όπως και η ύπαρξη γειτονικών κτηρίων, τόσο για ιδιωτική όσο και για δημόσια χρήση με μια ενιαία δομή. Οι δρόμοι και οι πλατείες δεν διαφοροποιήθηκαν ως προς τη χρήση τους και η φροντίδα των δημόσιων χώρων απαιτούσε τη συνεργασία των ιδιωτών (Κουτσόπουλος & Σιόλας, 1994: 86-92). Ο περιορισμός όλων των δραστηριοτήτων και των προνομίων εντός της πόλης οδήγησε στην ανάπτυξη προς τα πάνω και κατέδειξε τη σημασία των τειχών. Σε αυτές τις συνθήκες, το αστικό κέντρο ορίστηκε κατ' αναλογία προς τις τρεις διαστάσεις. Τέλος, με σκοπό τον έλεγχο και την προστασία αγροτικών περιοχών με επισιτιστική κυρίως σημασία δημιουργήθηκαν πόλεις-φρούρια.

Στον φεουδαρχικό βορρά της ευρωπαϊκής ηπείρου νέα κατασκευαστικά μοντέλα και υλικά κυριάρχησαν δίνοντας μορφή στις πόλεις που έμελλε να γίνουν οι μετέπειτα

πρωτεύουσες της αστικής τάξης, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το Παρίσι. Στις όχθες του Σηκουάνα, εκεί όπου βρισκόταν η Ρωμαϊκή πόλη, από τον 12ο αι., ξεκίνησε η ενίσχυση και η διεύρυνση του αστικού χώρου αρχικά στη δεξιά όχθη. Οι παρεμβάσεις του Φιλίππου-Αυγούστου με τα οχυρωματικά έργα, το οχυρό του Λούβρου και την αγορά, καθώς και η διεύρυνση των τειχών τον 14ο αι. από (Σιόλας, Δημόπουλος & Μπακογιάννης, 2005: 65-79) τον Κάρολο Ι΄ προσέδωσαν στο Παρίσι τη χαρακτηριστική του μεσαιωνική δομή. Ο καθεδρικός της *Notre Dame* δεσπόζει ανάμεσα στα μεγάλα έργα της πόλης, τα οποία με τη χρήση λευκής πέτρας έχουν αποκτήσει μια ενότητα (Dickinson, 1961: 67-73). Η κατοπινή επέκταση των ορίων και των τειχών της πόλης, καθώς και η κατασκευή των μεγάλων λεωφόρων τον 16ο και τον 17ο αι. έδωσαν στο Παρίσι τη χαρακτηριστική μητροπολιτική δομή που είναι ορατή ακόμη και σήμερα, καθιστώντας το παράγοντα επιρροής στον ευρωπαϊκό πολιτισμό όχι μόνο για την πνευματική παραγωγή αλλά και για την προσφορά στον δομικού κανόνα (Σιόλας, Δημόπουλος & Μπακογιάννης, 2005: 65-79).

Η πόλη του Λονδίνου κατά τον Μεσαίωνα συνέχισε να καθορίζεται από τον ρωμαϊκό σχεδιασμό σε μορφή σκακιέρας με κέντρα και προάστια να εκτείνονται εκατέρωθεν της μοναδικής γέφυρας στον Τάμεση. Παρόλη την ανάπτυξη και την κατασκευή του αβαείου του Γουέστμινστερ και του Πύργου, υπολειπόταν σε σπουδαιότητα και έκταση του Παρισιού. Στον γερμανικό χώρο η Κολωνία αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα χωροταξικής ανάπτυξης μιας πόλης, καθώς εξελίσσεται σε σημαντικό εμπορικό κέντρο, χάρη στην κομβική παραποτάμια θέση της και τη διοικητική αυτονομία από την εκκλησιαστική εξουσία.

Ξεχωριστή θέση στη Μεσαιωνική Ευρώπη κατέχει η Μπρυζ. Αρχικά η πόλη ήταν οργανωμένη γύρω από το κάστρο στον ποταμό Ρέι, μετά τη διοικητική αυτονομία που κέρδισε τον 11ο αι. και την αλλαγή του φυσικού περιβάλλοντος με τη δημιουργία από φυσικά αίτια του κόλπου Zwin κατέστη δυνατή η αναβάθμισή της σε σημαντικό εμπορικό κόμβο. Το φυσικό λιμάνι και η ανάπτυξη του εμπορικού στόλου μαζί με τις εμπορικές συμφωνίες που σύναψε με τη Χανσεατική Ένωση και την Αγγλία, καθώς και το εμπόριο με τη Μεσόγειο οδήγησαν μέχρι τον 14ο αι. στην αύξηση του πληθυσμού της που έφτασε στις 80.000. Το κάστρο και η πλατεία αποτελούσαν το διοικητικό και κοινωνικό κέντρο αντίστοιχα ενός αστικού χώρου δομημένου οδοντωτά και επαναλαμβανόμενα, λαμβάνοντας υπόψη τα κανάλια και τους δρόμους. Η παρακμή της ήρθε στο τέλος του 15ου αι. με τη μεταφορά των οικονομικών δραστηριοτήτων στην Αμβέρσα. Την ίδια περίοδο πολλές Φλαμανδικές πόλεις αναπτύχθηκαν, όπως η Γάνδη που αναδείχθηκε σε διεθνές υφαντουργικό κέντρο.

Τον 13ο αι. διάφορες πόλεις στις ακτές της Βόρειας Θάλασσας συνασπίστηκαν ενώνοντας τα εμπορικά και οικονομικά τους συμφέροντα δημιουργώντας τη Χανσεατική Ένωση. Προεξάρχουσα ανάμεσά τους ήταν η Λύμπεκ. Χτισμένη ανάμεσα στις εκβολές δύο ποταμών του Τράβε και του Βάκενιτς απέκτησε κυρτή δομή με κατοικίες που είχαν ειδικές διαμορφώσεις στην πρόσοψη (τετράγωνη βάση και τριγωνική κατάληξη), ισομεγέθεις κλήρους και δρόμους παράλληλους προς τους



λόφους με κάθετους που ακολουθούσαν τις όχθες των ποταμών (Σιόλας, Δημόπουλος & Μπακογιάννης, 2005: 65-79). Χαρακτηριστικό του οικιστικού ιστού αποτελούσε το πώς τα διάφορα κτήρια με διαφορετικές χρήσεις, κατοικίες αποθήκες, γραφεία και εργαστήρια τεχνιτών συνέθεταν ένα ενιαίο σύνολο.

Ανατολικότερα, στο βασίλειο των Ρως του Κιέβου αναπτύχθηκαν κατά τον Μεσαίωνα πόλεις όπως το Κίεβο, το Βλάντιμιρ και το Σουντζάλ, με έντονα τα βυζαντινά αλλά και τα ρωμανικά στοιχεία, ένδειξη δυτικοευρωπαϊκών επιρροών, οι οποίες όμως ανακόπηκαν από την επέλαση και κατοχή των Μογγόλων, ως την εποχή του Μεγάλου Πέτρου τον 18ο αι. Μόνη γέφυρα με τη Δύση, μέχρι τα τέλη του 15ου αι., αποτελούσε η πόλη του Νόβγκοροντ. Χτισμένη και στις δύο όχθες του ποταμού Βολκκόφ, η πόλη αναπτύχθηκε κυρίως τον 14ο αι. αξιοποιώντας τον ποταμό και τις χερσαίες οδούς για το εμπόριο, κρατώντας κυκλική δομή με τείχη περιμετρικά.

Όπως προαναφέρθηκε, στις μεσαιωνικές πόλεις η οικονομία ρυθμιζόταν από τις συντεχνίες και οι σχέσεις μεταξύ των διαφόρων κοινωνικών και οικονομικών ομάδων παρέμεναν σταθερές. Η μετεξέλιξη της οικονομίας σε καπιταλιστική βάση επέφερε την ανάγκη για τη βελτιστοποίηση των μέσων παραγωγής, πράγμα που οδήγησε στην αλματώδη ανάπτυξη της τεχνολογίας. Είναι γεγονός ότι και στο φεουδαρχικό σύστημα υπήρχε κάποια τεχνολογική πρόοδος, αλλά αυτός που διαφαίνεται ως καταλυτικός παράγων ήταν η μετατόπιση της οικονομικής και εμπορευματικής δραστηριότητας από της ακτές της Μεσογείου στον Ευρωπαϊκό Βορρά, εκεί όπου αναπτύχθηκαν πόλεις χωρίς τις δεσμεύσεις του κατά βάση αγροτικού φεουδαρχισμού. Τον 17<sup>ο</sup> αι., «...το έναυσμα της αστικής επέκτασης, χωρικής και οικονομικής, ήταν οι έμποροι, οι τράπεζες και οι γαιοκτήμονες, οι δραστηριότητες των οποίων έθεσαν τις βάσεις για την ανάπτυξη της εμπορικής πόλης» (Κουτσόπουλος & Σιόλας, 1994: 86-92). Έτσι ο αστικός χώρος εξελίχθηκε σε χώρο διακίνησης αγαθών και συσσώρευσης του κεφαλαίου.

Η γέννηση της αστικής πόλης ερμηνεύεται χρησιμοποιώντας τη διαλεκτική προσέγγιση και τον Μαρξ, κατανοώντας ότι όλες οι μορφές παραγωγικές διαδικασίες επεκτείνονται και εμπορευματοποιούνται, απαλλαγμένες από τους περιορισμούς της φεουδαρχικής οικονομίας. Η συσσώρευση του κεφαλαίου αποτελεί πια αυτοσκοπό και σε αυτό το πλαίσιο δημιουργούνται νέοι κοινωνικοί και εργασιακοί διαχωρισμοί που φέρνουν την αγορά στο προσκήνιο και αλλάζουν την όψη των πόλεων.

Στις αναγεννησιακές πόλεις (Mumford, 1961: 79-95) συρρέουν ευγενείς γαιοκτήμονες, έμποροι, στελέχη της διοίκησης, αλλά και πλήθος φτωχών που εγκαταλείπουν την ύπαιθρο και που στο απώτερο μέλλον θα αποτελέσουν τους προλετάριους της βιομηχανικής εποχής.

Στην περίπτωση που η πόλη είναι ταυτόχρονα και πρωτεύουσα του κράτους εκτός από οικονομικό κέντρο αποτελεί και το διοικητικό κέντρο το οποίο, πέραν του ότι στεγάζει την κρατική γραφειοκρατία, οφείλει να αντικατοπτρίζει και το μεγαλείο της

βασιλικής εξουσίας. Στην περίοδο από τον 15ο έως τον 18ο αι., η πόλη αποτελεί τον χώρο στον οποίο συνυπάρχουν παράλληλα η οικονομία, η πολιτική και η θρησκεία, χωρίς όμως να συνδέονται άμεσα, δίνοντας έτσι πνοή στο μπαρόκ το οποίο χαρακτηρίζεται από ομοιομορφία και ολοκληρωτισμό.

Οι αλλαγές στον τρόπο διεξαγωγής του πολέμου επέφεραν αλλαγές στην κατασκευή των τειχών και περιόρισαν περισσότερο τα περιθώρια οριζόντιας οικιστικής ανάπτυξης ωθώντας έτσι την πόλη προς τα πάνω. Ως αποτέλεσμα, η ποιότητα ζωής των κατοίκων χειροτέρευσε από την έλλειψη ελεύθερων χώρων και τον συνωστισμό. Η εμπορική εκμετάλλευση των κατοικιών σε συνδυασμό με τον περιορισμένο χώρο οδήγησε στην άνοδο του κόστους ενοικίασης και την υποβάθμιση των περιοχών στις οποίες κατοικούν τα κατώτερα κοινωνικά στρώματα. Ταυτόχρονα, η εκμετάλλευση και η πώληση της αγροτικής γης ενέτειναν το παραπάνω φαινόμενο, με αποτέλεσμα το μεγαλύτερο μέρος του αστικού πληθυσμού να διαμένει σε τρώγλες και μαγαζάκια που χωρίζονταν από σοκάκια σε συνθήκες εξαιρετικά ανθυγιεινές.

Οι μεγάλες λεωφόροι, χαρακτηριστικό στοιχείο της πόλης στην εποχή του μπαρόκ, καθρέφτιζαν το μεγαλείο της εξουσίας, διευκόλυναν την κίνηση των οχημάτων και έπαιξαν καταλυτικό ρόλο στη συντριβή των επαναστατικών κινημάτων, αφού ήταν ιδανικές, λόγω μεγέθους, για να ελιχθούν τα πολυπληθή στρατιωτικά τμήματα. Τα μεγαλοπρεπή παλάτια, οι μεγάλοι περίτεχνοι κήποι και τα υπόλοιπα διακοσμητικά στοιχεία που εισήγαγε το μπαρόκ στον αστικό χώρο ήταν απότοκο μιας ιδεαλιστικής αντίληψης. Τα μεγάλα συμπλέγματα των βασιλικών ανακτόρων ήδη από τον 15ο αι. αποτελούν ένα ιδιόμορφο στοιχείο του αστικού ιστού λειτουργώντας μέσα σε αυτόν αλλά ταυτόχρονα αποκομμένα, συχνά επεκτεινόμενα και εκτός της πόλης, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα τις Βερσαλλίες. Καινούργιο στοιχείο γεννημένο κυρίως από την ανάγκη συνδιαλλαγής με το διοικητικό κέντρο του κράτους αποτελεί και το ξενοδοχείο. Επίσης νέο στοιχείο στην πόλη είναι και η ύπαρξη της μεγάλης πλατείας στην οποία η διογκούμενη αστική άρχουσα τάξη ικανοποιεί την ανάγκη της για ψυχαγωγία, επεκτείνοντας αργότερα την κατασκευή της και στις λιγότερο προνομιούχες συνοικίες.

Η ιδεαλιστική αντίληψη σχεδίασης του αστικού χώρου οδήγησε τους ιθύνοντες να καταφύγουν σε γεωμετρικούς κανόνες για την κατασκευή δρόμων και πλατειών, χωρίς να λάβουν υπόψη την πραγματικότητα της αστικής ζωής. Επίσης, λόγω της σημασίας που δόθηκε στο κέντρο της πόλης και στη μετακίνηση προς και από αυτό με τις μεγάλες λεωφόρους, το εμπόριο καθώς και όλες οι δραστηριότητες μετακινήθηκαν σε αυτό αφήνοντας τις συνοικίες διασπασμένες και παραμελημένες. Ταυτόχρονα η δόμηση με βάση τα οικοδομικά τετράγωνα και τον ορθογώνιο κάναβο δημιούργησε τις κατοικίες με μορφή κουτιού.

Το δομημένο περιβάλλον στα τέλη του 18ου αι. επηρεάστηκε σαφώς από τις ρηξικέλευθες αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στον ευρωπαϊκό χώρο, οι οποίες είχαν τα εξής κυριότερα χαρακτηριστικά:

**α.** Συσσώρευση του κεφαλαίου και συνεχής επιδίωξη του κέρδους, η οποία λειτούργησε ως η κινητήριος δύναμη πίσω από τις επιστημονικές και τεχνολογικές ανακαλύψεις που επέτρεψαν την αποικιοκρατική εξάπλωση και την αφθονία των πρώτων υλών. Όλοι αυτοί οι παράγοντες συντέλεσαν στην αλλαγή των κοινωνικών και οικονομικών δομών κατά τον 19ο αι., που ονομάζεται «βιομηχανική επανάσταση» και η οποία επηρέασε καταλυτικά τη μορφή των πόλεων. Δημιουργήθηκαν εργοστάσια τα οποία τροφοδοτήθηκαν με μεγάλες μάζες εργατικού δυναμικού, με αποτέλεσμα να διογκωθεί αναγκαστικά ο πληθυσμός τους.

**β.** Οι νέες απαιτήσεις της οικονομίας και οι τεχνική πρόοδος οδήγησαν στον επανασχεδιασμό των υποδομών των πόλεων, όπως το σιδηροδρομικό δίκτυο, τα δίκτυα καναλιών και τα καινούργια λιμάνια για να εξυπηρετήσουν την ατμοπλοΐα, έργα τα οποία αναλάμβαναν να περατώσουν πια ιδιωτικές εταιρείες.

**γ.** Η οικονομική θεωρία που ανέπτυξε ο Άνταμ Σμιθ (Skousen, 2001: 46-69) παρείχε στα αστικά καθεστάτα την απαραίτητη ιδεολογική κάλυψη, ενώ ταυτόχρονα συντελέστηκε πρόοδος στις θετικές επιστήμες. Νέα καλλιτεχνικά ρεύματα αναδείχθηκαν την ίδια στιγμή που η τέχνη μετατράπηκε από εμπειρία ενταγμένη στην πόλη σε εμπειρία παρεχόμενη μόνο σε ειδικούς χώρους, όπως τα μουσεία.

**δ.** Η περίοδος αυτή της διόγκωσης των πόλεων χαρακτηρίζεται από αντιφάσεις και ασάφειες. Όπως επισημαίνει ο Ένγκελς, «η σύγχρονη βιομηχανία θολώνει τη συμβολή του καθενός στο συλλογικό προϊόν, η οποία στην παλιά ατομική χειρωνακτική εργασία φαινόταν μόνη της στο έτοιμο προϊόν» (Ένγκελς, 2008: 97-113). Οι μηχανισμοί που εδραίωναν την αρχιτεκτονική και πολεοδομική συνέπεια αμφισβητούνται και σε συνάρτηση με την αύξηση των ιδιωτικών επενδύσεων δημιουργείται ένα αστικό περιβάλλον ασφυκτικό για τους περισσότερους κατοίκους, χωρίς συνθήκες υγιεινής, υπηρεσίες και δημόσιους χώρους. Τα αποτελέσματα αυτά της φιλελεύθερης οικονομικής πραγματικότητας οδήγησαν στη δημιουργία του κινήματος των ουτοπιστών.

Η πόλη λοιπόν μετατράπηκε από σύμβολο της εξουσίας σε μια απειλητική πηγή εξουσίας. Η μεταμόρφωση που επιχειρήθηκε στο Παρίσι από τον Ωσμάν (Ένγκελς, 2008) είχε σκοπό να βελτιώσει το δίκτυο των υποδομών και των υπηρεσιών κατασκευάζοντας νοσοκομεία, αποχετευτικό σύστημα κ.ά. Οι μεγάλες λεωφόροι που άνοιξε και τα μέγαρα άλλαξαν τον χαρακτήρα της πόλης από μεσαιωνικό σε πολυτελή, δίνοντας όμως την ευκαιρία για κερδοσκοπία σε βάρος των κατώτερων στρωμάτων που συχνά εκτοπίζονταν από το κέντρο. Το αστικό τοπίο μετά τις παρεμβάσεις του Ωσμάν, ο οποίος αδιαφόρησε για την τοπογραφία της πόλης και την υπερπροσφορά οικοδομών, οδήγησε στην άνοδο των τιμών, ενώ ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση του αστικού χώρου ενισχύθηκε. Η παραδοσιακή κοινωνική ζωή διασπάστηκε και πολλοί κάτοικοι έχασαν την πρόσβαση στην ψυχαγωγία (Davis, 2004: 5-34 και Davis, 2003: 979-999). Εντέλει το πείραμα του Ωσμάν προκάλεσε περαιτέρω αντιφάσεις και υποβάθμιση της δομής της πόλης.

Η εμπορική χρήση των οικοδομημάτων κυριάρχησε και οδήγησε στον τριγωνικό σχεδιασμό του οδικού δικτύου που επιτρέπει τη μέγιστη οικονομική αξιοποίηση.

Ταυτόχρονα, η αυξημένη εμπορική χρήση συντέλεσε στην ανάγκη των εύπορων να απομακρύνουν την κατοικία τους από τον δρόμο, δημιουργώντας το στύλ του απομονωμένου κτηρίου με τη δημιουργία κήπων. Ολοκληρώθηκε την περίοδο αυτή η αντικατάσταση των τελευταίων μεσαιωνικών κοινωνικών δομών αλλά και κτηρίων από τις νέες καπιταλιστικές που είχαν σαν βάση των πάντων τις χρηματικές συναλλαγές. Οι αστοί δεν κατάφεραν να προσδώσουν στην πόλη έναν χαρακτήρα πολιτιστικό και προσωπικό, αντίθετα επέλεξαν να γιγαντώσουν την οικονομική λειτουργία της.

Μετά την πρώιμη καπιταλιστική φάση του απόλυτα ελεύθερου ανταγωνισμού, το συσσωρευμένο κεφάλαιο δεν διοχετεύθηκε στις κατώτερες τάξεις αλλά εξήχθη στον υπανάπτυκτο κόσμο. Από τα μέσα του 19ου αι. και έως τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο τα μονοπώλια μεγιστοποιούν τα κέρδη τους χρησιμοποιώντας τον ιμπεριαλισμό (Viner, 1991: 56-75). Στις αποικίες, η πληθώρα ανεκμετάλλευτων εκτάσεων γης και η έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας πρόσφεραν ιδανικές συνθήκες για να περάσουν απευθείας από το προβιομηχανικό στο μεταφιλελεύθερο στάδιο οικονομίας. Ενώ σε πολιτικό επίπεδο η ευρωπαϊκή ηγεμονία είναι αδιαμφισβήτητη, στο πολιτισμικό ξεκινά μια αλληλεπίδραση που επηρέασε την αισθητική και την αρχιτεκτονική σε έναν βαθμό. Η αφθονία χώρου έξω από την Ευρώπη οδήγησε σε ένα διπλό μοντέλο χωροταξικής ανάπτυξης με τους πυκνούς οικισμούς να ακολουθούν το μεταφιλελεύθερο, ενώ τους πιο αραιούς αυτό της ασυνεχούς κατάληψης χώρων πάνω σε καθορισμένο τοπογραφικό (Σιόλας, Δημόπουλος & Μπακογιάννης, 2005: 65-79). Το μοντέλο οικιστικής ανάπτυξης του Ωσμάν, το οποίο χαρακτηρίζει την Ευρώπη, στηρίζεται στην ισορροπία μεταξύ ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης και πρωτοβουλίας, μια ισορροπία όμως που είναι αρκετά εύθραυστη.

### **2.3 Ο σχηματισμός της Μητρόπολης**

Όπως έχει αναδειχθεί ήδη, η ανάπτυξη των πόλεων είναι αποτέλεσμα του οικονομικού ανταγωνισμού με την ύπαιθρο και μεταλλάσσεται ακολουθώντας τις κοινωνικές και πολιτικές εξελίξεις. Η εκβιομηχάνιση της οικονομίας, ακόμη και στον αγροτικό τομέα, συντέινει ακόμη περισσότερο στην αστικοποίηση και τη δημιουργία μεγάλων αστικών πολεοδομικών κέντρων. Η πληθυσμιακή αύξηση στις μεγαλουπόλεις κατά τον 19ο και τον 20ό αι. ήταν ραγδαία. Μόλις το 10% κατοικούσε σε πόλεις με περισσότερους από 100.000 κατοίκους, ενώ στο τέλος της περιόδου το ποσοστό είχε ανέλθει στο 30% του γενικού πληθυσμού. Η πληθυσμιακή ανάπτυξη των μεμονωμένων βιομηχανικών κέντρων, όπως το Λονδίνο, το Παρίσι η Ν. Υόρκη, το Μάντσεστερ, είναι εντυπωσιακή. Χαρακτηριστικά, το Σικάγο το 1833 είχε μόλις 300 κατοίκους, ενώ το 1901 έφτασε στα 2 εκατομμύρια (Dogan & Kasarda, 1988).

Οι συνεχείς αλλαγές στα μέσα παραγωγής και η διάδοση του αυτοκινήτου επηρέασαν ακόμη μια φορά τη δομή της πόλης. Η βιομηχανική παραγωγή απομακρύνθηκε προς τα προάστια ταυτόχρονα με τη δημιουργία πολυκεντρικών πλεγμάτων. Οι αλλαγές στις συνθήκες παραγωγής και οι νέες επιταγές του μανάτζμεντ επηρεάζουν πια την

κατανομή των διοικητικών κέντρων, της οικονομίας και τη διαμόρφωση του αστικού χώρου (Burgess, 2005). Οι μεγάλες πόλεις μετατρέπονται σταδιακά σε μητροπόλεις, ενώ η υπαγωγή της διαμόρφωσης του αστικού χώρου σε κανόνες καθαρά οικονομικούς και όχι ευρύτερα κοινωνικούς οδήγησε στην υπέρμετρη επέκταση των πόλεων έξω από κάθε φυσικό όριο (Bontje & Burdack, 2005: 317-330).

Στις μητροπόλεις ενυπάρχουν όλα τα στοιχεία της καπιταλιστικής ανάπτυξης (παραγωγή, κατανάλωση και συσσώρευση κεφαλαίου) μαζί με τα κέντρα διοίκησης και τη γραφειοκρατία παράλληλα με χώρους αναψυχής, μερικούς ελεύθερους χώρους, μεγάλα πάρκα. Έτσι αποτελούν την οριστική επικράτηση του αστικού χώρου έναντι της υπαίθρου. Την περίοδο του Μεσοπολέμου, αλλά ιδιαίτερα μεταπολεμικά, έγιναν προσπάθειες αναδιοργάνωσης των πόλεων, η επιτυχία των οποίων εξαρτήθηκε σε μεγάλο βαθμό από τα οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα, με την πιο ανεπτυγμένη βόρεια Ευρώπη να είναι πιο αποτελεσματική (Edel, 1981).

#### **2.4 Η ελληνική περίπτωση**

Στον ελληνικό χώρο η εκβιομηχάνιση και οι κοινωνικές αλλαγές και μεταρρυθμίσεις στο τέλος του 19ου και στις αρχές του 20ού αι. σηματοδότησαν τον μετασχηματισμό της Αθήνας αρχικά σε μεγάλο αστικό κέντρο. Ο διπλασιασμός της επικράτειας, η αγροτική μεταρρύθμιση και η σταδιακή συσσώρευση εγχώριου κεφαλαίου μαζί με την εισροή ξένου οδήγησαν στη μεγέθυνση της πόλης (Λεοντίδου, 1989· Λένιν, 1986). Η πρωτεύουσα με την κρατική γραφειοκρατία έγινε το οικονομικό αλλά και το βιομηχανικό κέντρο της χώρας.

Κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου, σημαντικό ρόλο στην αλλαγή του αστικού τοπίου διαδραμάτισε ο ερχομός των προσφύγων από τη Μικρά Ασία. Στις παρυφές των ήδη υπάρχοντων αστικών κέντρων δημιουργήθηκαν προσφυγικές συνοικίες με φτηνά υλικά και χωρίς υποδομές (Σαρηγιάννης, 2000). Ταυτόχρονα, ενισχύθηκε το εργατικό δυναμικό, αλλά δοκιμάστηκαν οι αντοχές της οικονομίας της πόλης σε συνδυασμό με τον εμπλουτισμό της σε πολιτισμικό επίπεδο.

Στα μεταπολεμικά χρόνια, η προσπάθεια ανασυγκρότησης της οικονομίας με τα ξένα κεφάλαια που επενδύονται επιτυγχάνεται σε μεγάλο βαθμό, καθώς αυξάνεται η βιομηχανική παραγωγή παρά τον σφιχτό εναγκαλισμό του κράτους και την παρασιτική σχέση που παρατηρείται με την αστική τάξη (Σαγιάς, 2002: 108-114). Τα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα η Αθήνα, η οποία γίνεται ο αποδέκτης των μεγαλύτερων επενδύσεων, γιγαντώνονται. Η πόλη γίνεται ο κυρίως χώρος της κεφαλαιακής συσσώρευσης και κατανάλωσης και σε συνδυασμό με κοινωνικούς παράγοντες, όπως η εντεινόμενη αστυφιλία, επεκτείνεται τόσο προς την περιφέρεια όσο και καθ' ύψος. Στην περίοδο μετά το 1981 ο ρυθμός πληθυσμιακής αύξησης της Αθήνας παρατηρεί ελαφρά μείωση. Η ροή του πληθυσμού διοχετεύεται και σε άλλα περιφερειακά κέντρα πλην της πρωτεύουσας και της Θεσσαλονίκης. Τα επαρχιακά αστικά κέντρα μεγαλώνουν συχνά σαν απόρροια του φαινομένου της δεύτερης κατοικίας και του

παραθερισμού, αλλά η εγγύτητα στην Αθήνα και η βιομηχανική αποκέντρωση επηρεάζουν και την ανάπτυξη πόλεων, όπως η Χαλκίδα και η Κόρινθος (Λέφας, 2003β· Μαλούτας, 1990).

## **2.5 Η πόλη ως σύστημα συνδυασμένων λειτουργιών**

Η αδυναμία, παγκοσμίως, της τεχνολογικής προόδου να επιλύσει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο άνθρωπος στον φυσικό χώρο στον οποίο δραστηριοποιείται, έχει οδηγήσει την πόλη να λειτουργεί ως σύστημα συνδυασμένων λειτουργιών, στο οποίο εντάσσεται το μεγαλύτερο μέρος των ανθρώπινων δραστηριοτήτων.

Για να καταστεί δυνατή η αντιμετώπιση των προβλημάτων των πόλεων, είναι απαραίτητο να εξεταστεί το κατά πόσον η πόλη ως σύστημα, καθώς και τα συστατικά της στοιχεία έχουν διερευνηθεί στην πράξη (Γεωργούλης, 1993: 66-78). Στο σημείο αυτό θα μπορούσε να παρατηρηθεί ότι υπάρχει μια πληθώρα αντιλήψεων γύρω από τη σύσταση και τη δυναμική των πόλεων, η οποίες όμως τις περισσότερες φορές εδράζονται σε θεωρητικά μοντέλα και όχι σε μελέτη πραγματικών δεδομένων. Χαρακτηριστικά ως αναφερθεί πως υπάρχουν κάποια κοινώς αποδεκτά μοντέλα σε σχέση με την κοινωνική σύνθεση των συνοικιών των πόλεων που ακολουθούν είτε τον κανόνα της ομοιογένειας είτε αυτόν της πρόσμειξης με βάση κάποιες αναλογίες, αλλά κανένα από τα δύο δεν μπορεί να προταθεί ως το καλύτερο με σιγουριά. Επίσης η πόλη δομείται χωρίς να υπάρχει ξεκάθαρη αντίληψη για το ποιο πρέπει να είναι το μέγεθος των ανοικτών, ελεύθερων χώρων σε σύγκριση με τους χώρους που προορίζονται για κατοικίες ή αυτούς που θα γίνουν χώροι ψυχαγωγίας, σε συνάρτηση πάντα με την κοινωνική της δομή (Αραβαντινός, 1997). Τα ζητήματα αυτά γίνονται ακόμη πιο δυσεπίλυτα λόγω της συνεχώς μεταβαλλόμενης δυναμικής του συστήματος «πόλη». Ενώ, λοιπόν, η επίλυση των ήδη υπάρχοντων αστικών προβλημάτων καθίσταται προβληματική, θα πρέπει να δει κανείς και πέρα από τη σημερινή πραγματικότητα και να προσπαθήσει να προβλέψει ποια θα είναι τα ζητήματα που θα προκύψουν οραματιζόμενος τη μελλοντική κοινωνία και τη μορφή που θα λάβει εντός της η πόλη (Αραβαντινός, 2002: 6-29).

Οι σύγχρονες πόλεις αποκτούν τη δομή τους μέσα από μια σειρά διαφορετικών εξελίξεων σε κοινωνικό, οικονομικό, αλλά και τεχνολογικό επίπεδο και οι οποίες θα μπορούσαν να συνοψισθούν ως εξής:

**α.** Εφαρμογή νέων οικοδομικών τεχνικών, οι οποίες δίνουν τη δυνατότητα για την κατασκευή πολυώροφων οικοδομών. Κατ' αυτόν τον τρόπο παρατηρείται μια αλλαγή στην όψη των αστικών κέντρων, ειδικά στο κέντρο τους στο οποίο συναντώνται φαινόμενα υπερσυγκεντρωτισμού.

**β.** Μετακίνηση της βιομηχανικής παραγωγής προς την περιφέρεια αφήνοντας έτσι το κέντρο να λειτουργήσει σχεδόν αποκλειστικά ως πεδίο σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων, όπως και ως πεδίο παροχής υπηρεσιών. Έτσι λοιπόν, διαχωρίζεται σχεδόν εξολοκλήρου ο τόπος κατοικίας από τον τόπο εργασίας.

γ. Εξάπλωση της χρήσης του αυτοκινήτου, η οποία επέφερε ριζική αλλαγή στη διαμόρφωση της ανθρωπογεωγραφίας των πόλεων, καθώς απάλλαξε τους κατοίκους από την εξάρτησή τους από τα παραδοσιακά μέσα μεταφοράς. Η δυνατότητα που παρέχει το Ι.Χ. στη χωρίς γεωγραφικούς και χρονικούς περιορισμούς πρόσβαση σε όλα τα σημεία της πόλης συντέλεσε στη δημιουργία των προαστίων. Πρόκειται για περιφερειακές ζώνες κατοικίας με χαμηλή συνήθως δόμηση.

δ. Επίταση του κυκλοφοριακού προβλήματος. Σε όλες τις μεγαλουπόλεις αποτελεί καθημερινό φαινόμενο το «μποτιλιάρισμα», συστατικό στοιχείο πλέον της καθημερινότητας των οδηγών αλλά και ένα δυσεπίλυτο πρόβλημα.

ε. Όξυνση των κοινωνικών προβλημάτων, τα οποία οφείλονται σε παράγοντες όπως είναι ο υπερπληθυσμός και οι μεγάλες διαφορές στη στάση ζωής μεταξύ των κατοίκων. Εμφανίστηκαν έτσι προβλήματα στις πόλεις, όπως η εγκληματικότητα η κοινωνική απομόνωση και ο χουλιγκανισμός.

στ. Αύξηση του αριθμού των μεταναστών που εγκαθίσταται στις πόλεις, ιδιαίτερα την τελευταία εικοσαετία λόγω πολέμων, φτώχειας κ.λπ.

ζ. Το μεγαλύτερο όμως φαινόμενο και ταυτόχρονα πρόβλημα, για πολλούς, είναι η επιδείνωση των συνθηκών ζωής και του περιβάλλοντος. Η ανθρώπινη δραστηριότητα στις πόλεις ξεπερνά τα όρια και τις αντοχές του φυσικού περιβάλλοντος. Τα αστικά και βιομηχανικά λύματα, οι ατμοσφαιρικοί ρύποι από τα αυτοκίνητα και τις βιομηχανίες είναι μόνο μερικοί από τους παράγοντες που συντελούν στην επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος και ανάγουν την προστασία του σε υπ' αριθμόν ένα ζήτημα για τον σύγχρονο άνθρωπο.

Τις σύγχρονες πόλεις δεν τις διέπει βεβαίως ομοιομορφία, μοιράζονται όμως κάποια κοινά χαρακτηριστικά. Τα χαρακτηριστικά αυτά συνυπάρχουν μεταξύ τους με διαφορετικούς όρους ακόμα και ανταγωνιστικούς και διαμορφώνουν αυτό που αποκαλείται «χαρακτήρας» μιας πόλης. Κάποια από τα χαρακτηριστικά αυτά μπορεί και να απουσιάζουν σε κάποιες περιπτώσεις και σίγουρα πρέπει να συνυπολογιστούν και οι συγκεκριμένες κοινωνικοοικονομικές και άλλες συνθήκες της κάθε περιοχής για να κατανοήσουμε τη διαμόρφωση του αστικού χαρακτήρα. Είναι ίσως δόκιμο να ξεκινήσει κανείς από αυτό που ονομάζεται «πυρήνας» της πόλης (Βλαστός & Μηλάκης, 2006). Ανάλογα με την περιοχή, ο πυρήνας αυτός έχει διαφορετικά γνωρίσματα, έτσι στις γαλλικές πόλεις δεν δείχνει τόσο συμπαγής, όσο στις πόλεις της Ν. Γερμανίας και της Αυστρίας, όπως το Ίνσμπρουκ και η Βιέννη με τις Hauptplatz και τους καθεδρικούς ναούς. Παρεμφερείς δομές συναντά κανείς στις ισπανικές πόλεις με την Plaza Mayor και τις ιταλικές με τους καθεδρικούς ναούς και τα δημαρχεία γύρω από τα οποία αναπτύσσονταν το εμπόριο και η κοινωνική ζωή των κατοίκων. Ο πυρήνας της κάθε πόλης καθρεφτίζει τα χαρακτηριστικά μιας εποχής. Για παράδειγμα στο Βέλγιο βρίσκει κανείς έντονα γοτθικά στοιχεία, στην Ισπανία κυριαρχεί το στυλ του 17ου αι., στην Ιταλία, όπως είναι φυσικό, επικρατεί το αναγεννησιακό στυλ, ενώ στην Αυστρία το στυλ μπαρόκ του 18ου αι. Στη Β. Αμερική, αντίστοιχα, οι ουρανοξύστες αποτελούν μια διαφορετική μορφή κέντρου σε σχέση με την Ευρώπη. Στην Αθήνα πάλι τον ρόλο του πυρήνα έχει η Πλάκα με τα νεοκλασικά κτήρια του 19ου αιώνα (Δασκαλάκης, 1977: 29-32).

Επόμενο χαρακτηριστικό στοιχείο αποτελούν οι κατοικίες, οι οποίες αντικατοπτρίζουν την κοινωνική κατάσταση των ανθρώπων που τις έχτισαν. Πολύ συχνά, λόγω των αλλαγών που εξετάστηκαν νωρίτερα και της μετακίνησης των κατοίκων από το κέντρο των πόλεων, οι κατοικίες αυτές εγκαταλείφθηκαν ή άλλαξαν χρήση. Οι αλλαγές αυτές αντιμετωπίστηκαν κυρίως με δύο τρόπους, την εκμετάλλευση για οικοδομική δραστηριότητα ή την προσπάθεια διατήρησης της φυσιογνωμίας των κατοικιών με τη συστηματική αναπαλαίωση και διατήρηση των κτηρίων. Τα κτήρια αυτά είτε χρησιμοποιήθηκαν ως κατοικίες από τις εύπορες κοινωνικές ομάδες, είτε αξιοποιήθηκαν από το κράτος και άλλους φορείς για να εγκατασταθούν εκεί δημόσιες υπηρεσίες, ιδρύματα, μουσεία κ.λπ. Οι ενέργειες αυτές είναι ιδιαίτερα διαδεδομένες στην Ευρώπη αλλά τα τελευταία χρόνια και στην Αθήνα, στην περιοχή της Πλάκας, αν και η πολυκατοικία εξακολουθεί να αποτελεί το κτήριο που δίνει στην πόλη τον χαρακτήρα της (Νικολαΐδου, 1993: 69-73). Ερωτήματα, όπως η χρησιμοποίηση ή μη του συνόλου του πλέγματος του αστικού πυρήνα, οι αλλοιώσεις που επέρχονται σε αυτόν και η ταυτότητα των χρηστών του, προβληματίζουν έντονα τους πολεοδόμους, καθώς προσπαθούν να δώσουν απαντήσεις για το μέλλον των πόλεων αλλά και για τη μορφή των νέων αστικών κέντρων.

Σημαντικό χαρακτηριστικό των πόλεων αποτελεί και ο λεγόμενος αδόμητος χώρος (Στεφάνου & Στεφάνου, 1999). Ο όρος αυτός περιλαμβάνει χώρους που έχουν προκύψει από ανθρώπινη παρέμβαση, όπως τεχνητές λίμνες και πάρκα, πλατείες, χώρους που υπάρχουν ως προϊόντα ανθρώπινης αδιαφορίας και εγκατάλειψης, και φυσικούς χώρους, όπως άλση, βουνά και ποτάμια. Υπάρχουν πόλεις, όπως η Αθήνα και η Ρώμη, στις οποίες συναντά κανείς άλλη μια κατηγορία αδόμητου χώρου, τους χώρους αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Ο αδόμητος χώρος μιας πόλης συμβάλλει καθοριστικά στη διαμόρφωση του χαρακτήρα αλλά και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων της. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο. Η χρήση, η ανάδειξη και η αξιοποίηση των αδόμητων χώρων αποτελούν κυρίαρχα ζητούμενα τόσο για τους ειδικούς, όσο και για τους κατοίκους των πόλεων. Τελευταίο χαρακτηριστικό των πόλεων αποτελούν οι ξεχωριστές ζώνες χρήσεων γης (Μέλισσας, 2007). Ο όρος αυτός περιλαμβάνει, χώρους εκπαίδευσης, εμπορικά κέντρα, βιομηχανίες, βιοτεχνίες, χώρους ψυχαγωγίας, οι οποίοι συχνά δεν είναι το αποτέλεσμα σχεδιασμού αλλά έχουν προκύψει μέσα από κοινωνικές και οικονομικές διεργασίες. Για παράδειγμα, οι βιομηχανικές ζώνες αναπτύχθηκαν κυρίως εκεί όπου υπήρχε φτηνή γη και ευκολία μεταφοράς των προϊόντων, ενώ οι εμπορικές ζώνες κοντά στον αστικό πυρήνα. Έτσι, οι ζώνες αυτές ακολούθησαν μια ανάπτυξη που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί άναρχη.

Στον αντίποδα αναπτύχθηκε ένα κίνημα από αρχιτέκτονες, ιστορικούς και πολεοδόμους, το οποίο προέταξε την ανάγκη για τον σχεδιασμό και την οργάνωση των πόλεων με βάση συγκεκριμένους κανόνες (Γοσποδίνη & Μπεριάτος, 2006). Το κίνημα των CIAM (Congres Intenationaux de l'Architecture Moderne) θέτει σαν προϋπόθεση για την οικιστική ανάπτυξη την ύπαρξη διακριτών ζωνών, ανάλογα με



τις λειτουργίες για τις οποίες προορίζονται. Σύμφωνα με τον Λε Κορμπυζιέ η διαδικασία αυτή βασίζεται στη διαφορά που έχουν οι ανθρώπινες δραστηριότητες μεταξύ τους και στην προϋπόθεση ότι η καθεμία από αυτές έχει ανάγκη τον δικό της χώρο (Le Corbusier, 1973: 57· Οικονόμου, 1988: 61). Η καινούργια αυτή αντίληψη ακολουθήθηκε εκτενώς στην Ευρώπη μεταπολεμικά και βοήθησε στην επίλυση αρκετών προβλημάτων, αλλά οδήγησε και στην εμφάνιση νέων, όπως η έλλειψη του στοιχείου της διαπροσωπικής επαφής, οι μεγάλες αποστάσεις που έπρεπε να διανύσουν οι κάτοικοι των πόλεων, αλλά και η δυσκολία στην προσαρμογή σε ιδιαίτερες εδαφικές και μορφολογικές συνθήκες. Οι ταχύτατες κοινωνικοοικονομικές αλλαγές συνέτειναν στη διόγκωση των προβλημάτων αυτών και ανάγκασαν τους ειδικούς να στραφούν σε νέες θεωρίες και μεθόδους για τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη των λειτουργιών στις πόλεις, χωρίς αυτές να παραγνωρίζουν όλα τα στοιχεία τα οποία συγκροτούν το οικιστικό σύνολο.

## **2.6 Το κριτήριο της «Οικονομίας» στη μορφή της σύγχρονης πόλης**

Η τελευταία δεκαετία του 20ού και η πρώτη του 21ου αι. σηματοδότησαν την αλλαγή στις οικονομίες των πόλεων των ανεπτυγμένων χωρών, όπως οι ΗΠΑ, η Μ. Βρετανία, αλλά και μερικών μητροπόλεων των αναπτυσσόμενων ασιατικών χωρών. Οι νέες «αστικές οικονομίες» μπορούν να διακριθούν σε τέσσερις κατηγορίες, σύμφωνα με τους McNeil και While: πρώτον τις οικονομίες υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, δεύτερον τις οικονομίες πολιτισμού και ελεύθερου χρόνου, τρίτον τις οικονομίες συγκέντρωσης και τέταρτον τις τεχνοπόλεις. Από αυτές τις τέσσερις, οι δύο πρώτες αποτελούν τα κατεξοχήν παραδείγματα καινοτόμων οικονομιών στις μεταβιομηχανικές πόλεις. Η ανάπτυξη των τελευταίων στηρίζεται κυρίως σε νέους τομείς οικονομικών δραστηριοτήτων, οι οποίες σχετίζονται με τις τεχνολογίες επικοινωνίας και πληροφορικής, τα multimedia, τις δημιουργικές βιομηχανίες και το design, καθώς και τις δραστηριότητες που έχουν να κάνουν με την ψυχαγωγία, τον ελεύθερο χρόνο και τον πολιτισμό. Η μετατόπιση αυτή έγινε εφικτή κυρίως χάρη στη μετακίνηση της παραδοσιακής βιομηχανίας σε μεγάλο ποσοστό σε χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου, στα πλαίσια της νέας παγκοσμιοποιημένης οικονομίας (Scott, 1997 και 2000· Hall, 2000).

Κατά το παρελθόν, οι μεταβολές στις κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες είχαν πάντα επιπτώσεις στη μορφή και τη δομή των αστικών κέντρων. Από αυτή τη σκοπιά οι νέες αστικές οικονομίες έχουν ίσως μεγαλύτερες επιπτώσεις στις πόλεις, απ' ό,τι η καθιέρωση του μοντέλου οικονομίας της βιομηχανικής παραγωγής που εγκαινίασε ο Φορντ και το οποίο κυριάρχησε στο μεγαλύτερο μέρος του 20ού αι. Ο Hutton υποστηρίζει ότι οι μετασχηματισμοί στη μεταπολεμική οικονομία και οι επιπτώσεις τους στη δομή των αστικών κέντρων μπορούν να αναλυθούν ως εξής: τις δεκαετίες του '50 και '60 εμφανίστηκαν καινούργιες υπηρεσίες που είχαν ως αντικείμενο τις δημόσιες σχέσεις, τη λογιστική και τις χρηματιστηριακές συναλλαγές, οι οποίες δεν είχαν σημαντικό αντίκτυπο στη διάρθρωση της οικονομίας, ούτε και στη δομή των πόλεων. Σε αυτή τη φάση η οικονομία αναπτύχθηκε εντός του μοντέλου παραγωγής

του Φορντ και εντός του κέντρου διοίκησης των πόλεων, οδηγώντας στη λύση της δόμησης καθ' ύψος αλλά ουσιαστικά η δομή των πόλεων παρέμεινε ως είχε.

Τις δεκαετίες του '70 και του '80, ξεπήδησαν εταιρείες συμβούλων, οι οποίες προσέφεραν υπηρεσίες για τεχνικά έργα, μάρκετινγκ, νομικά ζητήματα και κτηματομεσιτικές υπηρεσίες. Κατά τη φάση αυτή, παρατηρείται απομάκρυνση από το κλασικό βιομηχανικό μοντέλο οικονομίας, η οποία επηρεάζει τις πόλεις μετασχηματίζοντάς τις και αναβαθμίζοντας μερικές από αυτές σε «παγκοσμιοπόλεις», όπως η Ν. Υόρκη, το Λονδίνο και το Τόκυο.

Από τη δεκαετία του '90 και έπειτα το νέο αναδυόμενο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό μοντέλο γεννά μια νέα μορφή υπηρεσιών, στην ουσία ένα αυτόνομο παραγωγικό μοντέλο, το οποίο αποκλίνει από το παραδοσιακό βιομηχανικό και στο οποίο ενσωματώνονται οι καινοτομίες στην υψηλή τεχνολογία και οι υπηρεσίες. Η φάση αυτή δεν μεταμορφώνει μόνο τη λειτουργία της οικονομίας αλλά έχει και σημαντικές επιπτώσεις στη δομή των αστικών χώρων. Ειδικότερα, το νέο μοντέλο που ενσωματώνει την τεχνολογία, τις υπηρεσίες και την τεχνογνωσία αποτελεί την κινητήριο δύναμη πίσω από την οικονομική ανάπτυξη των μεταβιομηχανικών πόλεων στο νέο παγκοσμιοποιημένο πλαίσιο. Τα νέα οικονομικά δεδομένα οδηγούν σε αλλαγές σε κοινωνικό επίπεδο, καθώς έρχεται στην επιφάνεια μια ομάδα την οποία αποτελούν άτομα με υψηλό μορφωτικό επίπεδο και εξειδικευμένες γνώσεις. Πρόκειται για μια διαφορετική «μεσαία τάξη» που στελεχώνει τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο προαναφερθέν μοντέλο και η οποία παρουσιάζει νέα καταναλωτικά ήθη και κώδικες και δείχνει ευαισθησία σε ζητήματα πολιτισμού και οικολογίας. Επίσης επιλέγει συνήθως ως χώρο κατοικίας αλλά και εργασιακής και κοινωνικής δραστηριότητας το κέντρο των μεγαλουπόλεων, το οποίο της προσφέρει περισσότερες επιλογές σε σχέση με τα προάστια και τις μικρότερες πόλεις.

Κατά συνέπεια, η νέα αυτή τάξη και το νέο οικονομικό μοντέλο, από το οποίο ξεπήδησε, προκαλούν και την αναδιαμόρφωση των αστικών κέντρων και των δικτύων τους τόσο σε χωροταξικό, όσο και σε ιεραρχικό επίπεδο. Στο πλαίσιο του αυτόνομου μοντέλου παραγωγής, συγκεκριμένες πόλεις όπως το Μιλάνο, η Βαρκελώνη και το Χονγκ-Κονγκ, ξεχωρίζουν ως κόμβοι παροχής υπηρεσιών (Hutton 2000: 290). Επιπρόσθετα, παρατηρείται το φαινόμενο σε περιοχές του κέντρου των πόλεων να συγκεντρώνονται επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στους ίδιους ή παραπλήσιους τομείς δημιουργώντας οικονομικούς πυρήνες. Κατ' αυτόν τον τρόπο το εμπορικό και διοικητικό κέντρο των πόλεων μεγαλώνει και μετασχηματίζεται ο αστικός ιστός. Παράλληλα, η αναζήτηση χώρων από τη νέα μεσαία τάξη που δραστηριοποιείται στο αυτόνομο παραγωγικό μοντέλο προκαλεί συχνά την αναβάθμιση αρκετών περιοχών στο κέντρο των πόλεων. Οδηγείται λοιπόν κανείς στο συμπέρασμα πως ο μεταβιομηχανικός αστικός χώρος χαρακτηρίζεται από τη δημιουργία: α. των πυρήνων που αφορούν τις νέες αστικές οικονομικές δραστηριότητες και β. ενός τοπίου ετερογενούς και ιεραρχημένου, σε αντιδιαστολή με τις πόλεις του '50, του '60 και του '70 στις οποίες κυριαρχούσε η διάκριση των χρήσεων γης και το ομοιογενές μη ιεραρχημένο τοπίο.

Η δημιουργία των επιλεκτικών χωρικών συγκεντρώσεων που αφορούν τις νέες οικονομικές δραστηριότητες και οι επιπτώσεις που έχουν αυτές στον μεταβιομηχανικό αστικό χώρο απασχολούν ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια τους πολεοδόμους. Σε μια προσπάθεια να αναλυθεί το φαινόμενο, γίνονται αντικείμενο μελέτης *χωρικές ενότητες ομοειδών δραστηριοτήτων που συγκεντρώνουν πόλους ψυχαγωγίας και διασκέδασης, καταστημάτων και χώρων εστίασης, αλλά και νέων τεχνολογιών, πολυμέσων, επικοινωνιών και πληροφορικής*. Με στόχο να προκύψουν γενικότερα πορίσματα, οι ερευνητές εξετάζουν την πορεία μετασχηματισμού των πόλεων από τη σύγχρονη στη μεταβιομηχανική εποχή. Κάτι τέτοιο καθίσταται δύσκολο, καθώς υπάρχουν διαφορές ανάλογα με τις πόλεις. Παρ' όλα αυτά είναι δυνατόν να εντοπιστούν μερικά γενικά χαρακτηριστικά σχετικά με τη δημιουργία των νέων *χωρικών ενότητων*, αλλά και τις επιδράσεις που έχουν στον χωροταξικό ανασχηματισμό των πόλεων.

Σύμφωνα με αρκετές έρευνες (Cairncross, 1998), που εξετάζουν τα πλεονεκτήματα από τη γειτνίαση ομοειδών δραστηριοτήτων και τη μεταξύ τους δικτύωση, καταδεικνύεται πως οι εργαζόμενοι και οι διοικήσεις τους αποζητούν τη διαπροσωπική επαφή τόσο με τους πελάτες όσο και μεταξύ τους. Λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα αυτά, καταρρίπτονται προβλέψεις, σύμφωνα με τις οποίες τα αποτελέσματα της τεχνολογικής προόδου όπως το e-mail, το ηλεκτρονικό εμπόριο, η δυνατότητα απεριόριστης διανομής αγαθών –υλικών και πνευματικών–, θα οδηγούσε σε τάσεις χωρικής απομόνωσης των επιχειρήσεων, του προσωπικού αλλά και των πελατών. Υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες οι πολιτικές των τοπικών αρχών μπορούν να επηρεάσουν καθοριστικά τη μορφή που θα έχουν οι δραστηριότητες των παραπάνω *χωρικών ενότητων*, ακόμα και τον χαρακτήρα που θα αποκτήσει μια περιοχή μετά την εγκατάσταση των δραστηριοτήτων αυτών. Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από μια δέσμη μέτρων, όπως η θεσμοθέτηση κινήτρων και διαδικασιών από τις οποίες θα προκύψουν η χωρική αναδιαμόρφωση και η αναβάθμιση μιας περιοχής.

Επιτυχημένα παραδείγματα θεωρούνται για παράδειγμα, οι χωρικές ενότητες του Witte de Withstraat και του Westgasfabriek στο Ρότερνταμ και το Άμστερνταμ αντίστοιχα. Στον αντίποδα η περίπτωση του Southbank στο Λονδίνο αποτελεί παράδειγμα του πώς οι αστικές πολιτικές των τοπικών αρχών απέτυχαν να κινητοποιήσουν τους εμπλεκόμενους φορείς και να επιτύχουν το επιθυμητό αποτέλεσμα. Ο συγκεκριμένος πυρήνας γνώρισε ανάπτυξη μόνο μετά την παρέμβαση της κεντρικής κυβέρνησης και του κτηματομεσιτικού χώρου. Οι νέες, πιο ριζοσπαστικές αστικές πολιτικές χρησιμοποιούν τον αστικό χώρο υψηλού επιπέδου και τις απολαύσεις ως εργαλεία επίτευξης ανάπτυξης τόσο σε δημογραφικό όσο και σε αστικό επίπεδο, εκμεταλλευόμενες τα χαρακτηριστικά της νέας μεσαίας τάξης, όπως η μεγάλη κινητικότητα και η αναζήτηση ποιοτικού αστικού χώρου.

Άλλο ένα φαινόμενο υπό διερεύνηση της νέας οικονομικής δραστηριότητας των μεταβιομηχανικών πόλεων είναι η επίδραση που έχουν οι δραστηριότητες στην αναδόμηση και την ανάπλαση κεντρικών περιοχών. Λαμβάνοντας υπόψη τα

πολεοδομικά, κοινωνικο-οικονομικά και μορφολογικά δεδομένα των αστικών περιοχών που έχουν υποστεί αναδιαμόρφωση, γίνεται προσπάθεια να οριστούν οι νέοι τύποι του μεταβιομηχανικού αστικού χώρου. Η ύπαρξη των θεματικών κέντρων στον αστικό ιστό δημιουργεί μια νέα μορφή αστικού τοπίου στην οποία συνυπάρχουν οι κλασικές παραδοσιακές αρχιτεκτονικές μορφές και οι καινοτόμες, παγκοσμιοποιημένες μορφές, και η οποία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως διεθνο-τοπικο-ποιημένη (*glocalised*) και αποτελεί χαρακτηριστικό των μεταβιομηχανικών πόλεων.

Η ανάπτυξη των θεματικών κέντρων στις μεταβιομηχανικές πόλεις έχει προκαλέσει έντονη μελέτη και προβληματισμό όσον αφορά τη βιωσιμότητά τους αλλά και την ένταξή τους στις ήδη υπάρχουσες κοινωνικο-οικονομικές δομές των πόλεων. Έρευνες σε μεγάλες πόλεις της Ευρώπης, όπου έχουν εκτελεστεί μεγάλα έργα αναδόμησης και ανάπλασης σε συνδυασμό με την ανάπτυξη θεματικών κέντρων πολιτισμού και επιχειρηματικότητας, δείχνουν ότι σε πολλές περιπτώσεις ενισχύουν τη διάσπαση του φυσικού και του κοινωνικού ιστού. Επιπρόσθετα η χρησιμοποίηση των θεματικών κέντρων υψηλού πολιτισμού για την αναβάθμιση περιοχών ενέχει τον κίνδυνο να ενταθούν οι υφιστάμενες κοινωνικές ανισότητες, γεγονός το οποίο οι τοπικές αρχές αλλά και οι πολεοδόμοι δεν δείχνουν να το προσμετρούν κατά τον σχεδιασμό των πολιτικών. Η άποψη που θέλει τέτοια κέντρα να λειτουργούν ως πόλοι έλξης για εγκατάσταση κατοίκων και την οικονομική ανάπτυξη των υποβαθμισμένων περιοχών δεν λαμβάνει υπόψη τις κοινωνικές παραμέτρους. Τα κέντρα που δημιουργούνται πρέπει να μπορούν να ενσωματωθούν αλλά και να ενσωματώσουν τις προϋπάρχουσες κοινωνικές δομές αλλά και τους πολίτες και να προαγάγουν τη συνοχή των περιοχών που τις φιλοξενούν. Η βιωσιμότητα των θεματικών κέντρων στον αστικό χώρο (Aitchison & Evans, 2003) προϋποθέτει τη συναίνεση της τοπικής κοινωνίας και τον προσδιορισμό των στόχων τους σε σχέση με τις πραγματικές ανάγκες της. Ταυτόχρονα είναι αναγκαίο να χαρακτηρίζονται από ποιότητα σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων τους, να αναγνωρίζουν και ταυτόχρονα να σταθμίζουν τη σημασία των πολιτιστικών επενδύσεων που γίνονται σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς, να εξισορροπούν τη δημιουργία έργων διεθνούς προβολής με τη δημιουργία έργων τοπικής αξίας και να συμβάλλουν στην ανάπτυξη της τοπικής κοινωνίας αναδεικνύοντας και καλλιεργώντας υφιστάμενα πολιτιστικά ενδιαφέροντα και ικανότητες.

## **2.7 Κατοικία. Η πρώτη μορφή αστικής λειτουργίας**

Η κατοικία ανέκαθεν αποτελούσε το καταφύγιο του ανθρώπου από τις καιρικές μεταβολές αλλά προσέφερε και μια ελάχιστη ασφάλεια από εχθρούς. Παράλληλα ήταν ο χώρος στον οποίο οι άνθρωποι μπορούσαν να ικανοποιήσουν τις βασικές βιολογικές, ψυχολογικές και κοινωνικές τους ανάγκες (Νικολαΐδου, 1993). Η εξέλιξη της κατοικίας διαχρονικά επηρεάστηκε από την εκάστοτε εποχή, τον τόπο, τις κλιματολογικές συνθήκες, τη μορφή των κοινωνικών σχέσεων, το επίπεδο του πολιτισμού των κοινωνιών, καθώς και την παραγωγική δυναμική αυτών, τις μορφές

που αυτές έδιναν στην πρωταρχική δομή της οικογένειας και βεβαίως από τα υλικά που ήταν διαθέσιμα για το χτίσιμο. Στη συνέχεια θα επιχειρηθεί να ερμηνευθεί η εξέλιξη της κατοικίας μετά το τέλος του πολέμου από ψυχολογική και κοινωνική σκοπιά.

Η λειτουργικότητα της κατοικίας, το κατά πόσον ικανοποιούσε τις βασικές ανθρώπινες ανάγκες και η αρμονική ένταξή της στο φυσικό περιβάλλον αποτελούσαν τα συνθετικά υλικά της στον παραδοσιακό αγροτικό κόσμο, τα οποία διασπάστηκαν από τις νέες συνθήκες εμπορευματοποίησης που επικράτησαν στον αστικό χώρο. Ένας νέος τύπος κατοικίας άρχισε να διαδίδεται στο μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού ως αποτέλεσμα της ικανότητας για μεγάλη παραγωγή κατοικιών και της άνευ προηγουμένου επέκτασης της δόμησης προς τα πάνω. Με αυτόν τον τρόπο συντελέστηκε μια μεταστροφή από τη μονοκατοικία στην πολυκατοικία και από την ιδιοκτησία στην ενοικιαζόμενη κατοικία. Στις πόλεις, η κατοικία προσλαμβάνει αξία όχι μόνο σε εμπορικό και κοινωνικό επίπεδο αλλά και σε συμβολικό με βάση παράγοντες όπως η θέση της στην αστικό ιστό, η ύπαρξη πλησίον αυτής χώρων πρασίνου και γενικότερα ελεύθερων χώρων, ή αντιθέτως χώρων που δεν επιτρέπουν την οικιστική ανάπτυξη όπως οι βιομηχανίες. Η εγγύτητα στο κέντρο της αστικής ζωής και σε χώρους με ιδιαίτερο συμβολισμό, όπως οι χώροι ιστορικής αξίας, και η ποιότητα του δικτύου συγκοινωνιών και των υποδομών αποτελούν επίσης παράγοντες διαμόρφωσης της αξίας της κατοικίας.

Η επιλογή της περιοχής στην οποία θα κατοικήσουν οι κοινωνικές ομάδες στην πόλη αποτελεί δήλωση της καταξίωσης και κυριαρχίας τους. Η περιοχή που θα επιλεγεί για εγκατάσταση αποτελεί σύμβολο της ανόδου στην ιεραρχική διαστρωμάτωση της κοινωνίας. Ανέκαθεν οι πραγματικές χωροταξικές ανάγκες των ανώτερων τάξεων υποτάσσονταν στην ανάγκη τους να δηλώσουν την κοινωνική τους καταξίωση και να επιβεβαιώσουν την κυριαρχία τους μέσω της επιλογής περιοχής εγκατάστασης, φαινόμενο το οποίο παρατηρείται τόσο στον αστικό όσο και στον αγροτικό χώρο. Η κατοικία ταυτίζεται με την κοινωνική καταξίωση για τα μεσαία και ανώτερα κοινωνικά στρώματα, ενώ ταυτοχρόνως οι λαϊκές και εργατικές τάξεις αντιμετωπίζουν πρόβλημα εξεύρεσης στέγης λόγω της έντονης εμπορευματοποίησης και της ανόδου του κόστους αγοράς.

Στη σύγχρονη οικιστική ανάπτυξη, οι άνθρωποι που κατοικούν στα αστικά κέντρα έχουν ελάχιστη συμβολή στον σχεδιασμό και την κατασκευή των κατοικιών τους, με εξαίρεση τα προϊόντα της αυθαίρετης δόμησης. Μολαταύτα, το στεγαστικό όνειρο των περισσότερων ανθρώπων εξακολουθεί να είναι η μονοκατοικία, στην οποία απαντά κανείς όλες τις προϋποθέσεις για να καλύψει τις βιολογικές και ψυχικές ανάγκες των κατοίκων, κάτι το οποίο το διαδεδομένο αστικό πρότυπο του διαμερίσματος δεν είναι ικανό να καταφέρει. Η μονοκατοικία αποτελεί το σύμβολο της ατομικότητας και τον χώρο στον οποίο ο άνθρωπος μπορεί να ικανοποιήσει τις προαναφερθείσες ανάγκες, χωρίς να απολέσει την αίσθηση της ιδιωτικότητάς του. Στον αντίποδα, το διαμέρισμα δεν καταφέρνει να καλύψει τις ανάγκες των ενοίκων

λόγω των κατασκευαστικών περιορισμών του, οι οποίοι έχουν τις ρίζες τους στις σύγχρονες οικονομικο-κοινωνικές συνθήκες που οδήγησαν στην εμπορευματοποίηση της κατοικίας. Στα διαμερίσματα που κατασκευάζονται με γνώμονα την ορθολογική χρήση και την κάλυψη των ελάχιστων αναγκών, οι χώροι και η ποιότητα κατασκευής συνήθως δεν επαρκούν για να ικανοποιήσουν όλα τα μέλη της οικογένειας ούτε διασφαλίζουν την ιδιωτικότητα τόσο ανάμεσά τους αλλά και σε σχέση με τον κοινωνικό περίγυρο. Η έλλειψη ηχομόνωσης και επαρκών χώρων για να καλύψουν όλα τα μέλη της οικογένειας τις ανάγκες τους οδηγεί στη διάβρωση των οικογενειακών σχέσεων και δεν βοηθά την έκφραση των ιδιαιτεροτήτων του κάθε μέλους αυτής (Σιόλας, 2000). Οι κοινωνικές αλλαγές που έχουν συντελεσθεί και επηρέασαν τη δομή και τη λειτουργία της οικογένειας έχουν αλλάξει τον χαρακτήρα της κατοικίας στις αστικές κοινωνίες. Ο περιορισμένος χρόνος τον οποίο περνούν σχεδόν όλα τα μέλη της οικογένειας στην κατοικία και η αλλαγή των σχέσεων και των δυναμικών εντός της οδήγησαν σε μεγάλο βαθμό στη συναισθηματική απόσχιση από τον χώρο στον οποίο κατοικούν και στην αποδυνάμωσή του ως χώρου ένταξης στο κοινωνικό γίγνεσθαι. Ενώ λοιπόν στο αστικό περιβάλλον η κατοικία αποτελεί τη μετουσίωση του οικείου χώρου, μετατρέπεται στο αντίθετό του, έναν χώρο στον οποίο τα άτομα προσαρμόζονται αναγκαστικά, αποξενωμένα ουσιαστικά απ' αυτόν, δηλαδή έναν χώρο ανοίκειο. Ταυτόχρονα η αλλαγές στον θεσμό της οικογένειας και η αστικοποίηση μετάλλαξαν και τις σχέσεις γειτνίασης που υπήρχαν, με αποτέλεσμα οι πολυκατοικίες να μην αποτελούν γειτονιά με τα κοινωνικά χαρακτηριστικά και τις διαπροσωπικές σχέσεις που αυτή είχε.

Σημαντικό χαρακτηριστικό του αστικού τρόπου ζωής είναι ο διαχωρισμός των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στους επιμέρους χώρους μιας κατοικίας. Όμως σε ένα μέσο διαμέρισμα, λόγω του περιορισμένου χώρου, σε συνάρτηση με τον αριθμό των μελών της οικογένειας, ο διαχωρισμός αυτός δεν επιτυγχάνεται πάντα. Γι' αυτόν τον λόγο είναι συνηθισμένο φαινόμενο ο ίδιος χώρος σε ένα διαμέρισμα να καλύπτει πολλαπλές ανάγκες των ενοίκων, όπως το να διαβάσει κανείς και να τρώει στον ίδιο χώρο, ανάλογα με τη χρονική στιγμή και τη διαθεσιμότητα του κάθε χώρου. Μια κατοικία έχει στην πραγματικότητα δύο μεγέθη, ένα απόλυτο που προκύπτει αν υπολογίσουμε μόνο τον όγκο της και ένα σχετικό για το οποίο πρέπει να υπολογίσουμε εκτός από τον όγκο και τις ανάγκες των ενοίκων καθώς και τον αριθμό τους. Είναι γεγονός ότι ο υπολογισμός του σχετικού μεγέθους μιας κατοικίας αποτελεί πολύπλοκη διαδικασία λόγω της δυσκολίας αποτίμησης των ψυχολογικών και κοινωνικών παραμέτρων. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι ύστερα από έρευνες συμπεραίνεται πως τρία άτομα σε χώρο 90τ.μ. νιώθουν περισσότερο άνετα απ' ό,τι ένα άτομο σε χώρο 30τ.μ. (Στεφάνου & Στεφάνου, 1999). Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη και τα δύο μεγέθη, το τυπικό διαμέρισμα στη σύγχρονη μορφή του δεν καταφέρνει να ικανοποιήσει τους ενοίκους του ως προς τις ψυχικές, τις κοινωνικές αλλά και τις βιολογικές τους ανάγκες. Το πώς αντιλαμβάνεται το κάθε άτομο των προσωπικό του χώρο διαμορφώνεται από διαφορετικές κοινωνικές παραμέτρους, όπως η κοινωνική και επαγγελματική θέση, τα ήθη κ.ά., οι οποίες καθιστούν τη

διαμόρφωση ενός πάγιου προτύπου αναφορικά με το μέγεθος της κατοικίας εξαιρετικά δύσκολη.

Τον χώρο στον οποίο κατοικούν οι άνθρωποι έχουν την ανάγκη να τον ορίζουν και να τον διαμορφώνουν με τον πιο προσωπικό και απόλυτο τρόπο (Κουτσόπουλος & Σιόλας, 1994). Συνεπώς η κατοικία αποτελεί το πεδίο στο οποίο ο άνθρωπος κατεξοχήν προσπαθεί να διεκδικήσει τον προσωπικό του χώρο («εδαφοκυριαρχία»). Τα σύγχρονα διαμερίσματα αδυνατούν να του προσφέρουν τις προϋποθέσεις για να το επιτύχει αυτό. Η παράλληλη χρήση χώρων, ακόμη και των πιο προσωπικών όπως οι κρεβατοκάμαρες, από περισσότερα του ενός μέλη της οικογένειας δεν δίνει τη δυνατότητα στα άτομα να εκφράσουν την προσωπικότητά τους, ούτε διασφαλίζει την ιδιωτικότητά τους. Κατ' αυτόν τον τρόπο τα άτομα υποκαθιστούν την αποκλειστική χρήση χώρων με την αποκλειστική χρήση αντικειμένων, καρεκλών, συρταριών κ.λπ. Η δυνατότητα λοιπόν μιας κατοικίας να ικανοποιήσει την έννοια της ιδιωτικότητας των ενοίκων ανάγεται σε κριτήριο κοινωνικής καταξίωσης. Καθώς αυξάνεται το μέγεθος της κατοικίας και επιτυγχάνεται μεγαλύτερη «εδαφοκυριαρχία» και ιδιωτικότητα των ενοίκων, η θέση τους στην κοινωνική ιεραρχία ανεβαίνει. Στις πολυκατοικίες, όπου κατοικούν τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα, δεν υπάρχουν ξεχωριστά δωμάτια, όπου το κάθε μέλος της οικογένειας να μπορεί απομονωμένο να εκδηλώσει τα ιδιαίτερα στοιχεία της προσωπικότητάς του και ακόμη και οι κοινόχρηστοι χώροι δεν ευνοούν λόγω μεγέθους την κοινωνική ζωή των μελών. Οι εγγενείς αυτοί περιορισμοί εντείνονται από τις διάφορες δυσλειτουργικές χωροθετήσεις και την κακή διαρρύθμιση των εσωτερικών χώρων των διαμερισμάτων. Κατασκευαστικά στοιχεία όπως ο προσανατολισμός, η ηχομόνωση, ο φωτισμός συχνά δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες των ενοίκων και καθιστούν ακόμη πιο προβληματική την εξοικείωση με την κατοικία και την τελική της οικειοποίηση από αυτούς. Χαρακτηριστικό δείγμα της συμβολής αυτών των παραγόντων στην αποτυχία διασφάλισης της αίσθησης της ιδιωτικότητας αποτελεί η ελλιπής ηχητική μόνωση, τόσο μεταξύ των εσωτερικών χώρων ενός διαμερίσματος όσο και μεταξύ των διαφορετικών διαμερισμάτων (Νικολαΐδου, 1993).

Η μορφή που δίνει ο άνθρωπος στην κατοικία καθώς και η χρήση της και τα αντικείμενα με τα οποία την εμπλουτίζει είναι ζητήματα που εξαρτώνται από την κάθε εποχή, από το τι ισχύει σε κάθε τόπο σε σχέση με τα ήθη και τις πολιτισμικές αντιλήψεις (Σαρηγιάννης, 1979). Η ικανότητα του ανθρώπου να προσαρμόζεται στο εκάστοτε περιβάλλον στο οποίο ζει τροφοδότησε μια αντίληψη σύμφωνα με την οποία ο δομημένος χώρος δεν είναι προσαρμοσμένος στις ποικίλες βιολογικές και ψυχικές ανάγκες του ανθρώπου, αντιθέτως ο άνθρωπος οφείλει να προσαρμοστεί σε συχνά υποβαθμισμένους χώρους που δεν ικανοποιούν τις εξελισσόμενες ανάγκες του. Χωρίς να προχωρά στη συνειδητή διαμόρφωση του δομημένου περιβάλλοντός του, ο άνθρωπος ακολουθεί μια παθητική στάση απέναντί του που οδηγεί στην αποξένωσή του από το αστικό τοπίο.

Ο σύγχρονος τρόπος ζωής στα μεγάλα αστικά κέντρα για την πλειονότητα των ατόμων δεν είναι το αποτέλεσμα επιλογής, κάτι που συμβάλλει στη δημιουργία αρνητικών ψυχοκοινωνικών συμπεριφορών, όπως είναι η επιθετικότητα, η αμυντικότητα, η επιβολή, οι οποίες εμποδίζουν τους ανθρώπους να επικοινωνήσουν και να έρθουν ο ένας πιο κοντά με τον άλλο (Νικολαΐδου, 1993). Συνεπώς, μόνο μέσω μιας επαναδιαπραγμάτευσης του ίδιου του εαυτού του ο άνθρωπος θα κατόρθωνε να επιτύχει την ανθρώπινη επικοινωνία με τους γύρω του. Ο κύριος εκφραστής του αστικού μοντέλου κατοικίας, η πολυκατοικία, εγκαλείται ότι δημιουργεί συνθήκες που αποτρέπουν τον άνθρωπο από το να δημιουργήσει πραγματικές σχέσεις, λόγω της απουσίας ουσιαστικής συλλογικής ζωής, κρατώντας μόνο στοιχεία συλλογικών δομών που είναι απαραίτητα για τη στοιχειώδη διαβίωση στο πλαίσιο της κοινωνίας. Παρόλο που κάτι τέτοιο ισχύει ως έναν βαθμό, είναι η ήδη ενυπάρχουσα απουσία των ανθρώπινων διαπροσωπικών σχέσεων και η ανικανότητα του ανθρώπου να δημιουργήσει τα νέα επικοινωνιακά εργαλεία που του είναι απαραίτητα για να την ξεπεράσει, οι οποίες οδηγούν στην απομόνωση. Η πολυκατοικία είναι απλώς ο χώρος στον οποίο στεγάζεται η ανυπαρξία αυτή (Στεφάνου & Στεφάνου, 1999).

Βεβαίως υπάρχει διαφοροποίηση ανάμεσα σε αυτούς που δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να διαλέξουν την κατοικία τους και σε αυτούς που, αν και μπορούν να καθορίσουν τις συνθήκες στέγασής τους, το κάνουν με γνώμονα όχι τις ιδιαίτερες ανάγκες τους, αλλά την κοινωνική αποδοχή και το φαίνεσθαι. Τα άτομα που κατοικούν στα μοντέρνα αστικά κέντρα επιλέγουν μέσα από μια γκάμα προκατασκευασμένων εμπορευματοποιημένων κατοικιών, που συνήθως δεν τους αντιπροσωπεύουν απόλυτα. Άρα είναι σχεδόν αδύνατο μέσα σε ένα τόσο ξένο περιβάλλον να μπορέσουν να έρθουν σε πραγματική επικοινωνία τους συγκατοίκους του σε αυτό (Νικολαΐδου, 1993). Το πλαίσιο αυτό συχνά δημιουργεί μια υποδόρια εχθρότητα και προς αυτούς με τους οποίους μοιράζεται τον αστικό χώρο. Οι σχέσεις με τους γείτονες είναι τυπικές στον βαθμό που χρειάζονται για να υπάρχει μια ελάχιστη εύρυθμη λειτουργία εντός των χαλαρών κοινωνικών δομών μιας πολυκατοικίας. Πολύ συχνά οι κανονιστικές αυτές επαφές μετατρέπονται σε πεδία αντιδικίας. Οι άνθρωποι νιώθουν ακόμα περισσότερο την ανάγκη να διαφυλάξουν την ατομικότητά τους απέναντι στους αγνώστους, ίσως σπρωγμένοι κι από μια ασυναίσθητη αδυναμία τους να επικοινωνήσουν ουσιαστικά. Η απομόνωση αυτή συνεπικουρείται από τη διαφορετική κοινωνική διαστρωμάτωση, η οποία αναστέλλει τη δημιουργία φιλικών δεσμών και συντελεί στην περαιτέρω περιχαράκωση και συρρίκνωση του εναπομείναντος ιδιωτικού χώρου.



### **3 Θεωρητική προσέγγιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα και στην Ευρώπη**

#### **3.1 Η Τοπική Αυτοδιοίκηση στην Ελλάδα**

Η τοπική αυτοδιοίκηση, στο πλαίσιο της ελληνικής επικράτειας, είναι θεσμός που εφαρμόστηκε τόσο στην Αρχαία Ελλάδα όσο και στη Βυζαντινή Αυτοκρατορία. Ιδιαίτερη ανάπτυξη όμως γνώρισε ο θεσμός κατά τη διάρκεια της τουρκοκρατίας, όταν πολλές ελληνικές κοινότητες, όπως τα Αμπελάκια και η Δημητσάνα, έγιναν κέντρα τοπικού πολιτισμού με υψηλό βαθμό αυτοδιοίκησης. Επί Τουρκοκρατίας την τοπική διοίκηση ασκούσαν περιφερειακοί προεστοί αιρετοί, οι οποίοι είχαν κάποια εξάρτηση από την τουρκική αρχή. Η βαριά φορολογία έπληττε πάντα τις ελληνικές κοινότητες, ενώ οι εκκλησίες και τα σχολεία είχαν περιορισμένη αυτοδιοίκηση, την έκταση της οποίας ρύθμιζαν κάθε φορά οι σουλτανικές διατάξεις. Στο νέο ελληνικό κράτος παραμερίστηκε εντελώς ο θεσμός των κοινοτήτων που συνδεόταν τόσο στενά με τη μακρά περίοδο της δουλείας του γένους. Τα επαναστατικά συντάγματα της Ελλάδας δεν περιέλαβαν διατάξεις για την τοπική αυτοδιοίκηση, ενώ η νομοθετική εξουσία ουδέποτε απέβαλε την πεποίθηση της ανάγκης διαχείρισης των τοπικών υποθέσεων από αιρετά όργανα (Αθανασόπουλος, 2007: 35-46).

Η Α΄ Εθνική Συνέλευση, που έγινε στην Επίδαυρο στις 20.12.1821, κατήργησε τις παλιές κοινότητες με απώτερο στόχο την ενοποίηση της διοίκησης και την καταπολέμηση του τοπικιστικού πνεύματος που είχε αναπτυχθεί σε πολλές από αυτές. Ακολούθησε ο νόμος στις 30.04.1822 για τον οργανισμό των Ελληνικών Επαρχιών. Με τον νόμο αυτό η χώρα διαιρείται σε επαρχίες και κάθε επαρχία σε αντεπαρχίες α΄ και β΄ τάξεως. Κάθε αντεπαρχία διαιρείται σε κοινότητες. Τη διοίκηση της επαρχίας την ασκούσε ο έπαρχος και της αντεπαρχίας ο αντέπαρχος, ο οποίος υπαγόταν στις διαταγές του πρώτου. Και οι δύο ήταν διορισμένοι και όχι εκλεγμένοι. Ενώ κάθε κοινότητα διοικούνταν από δημογέροντες που εκλέγονταν μεταξύ των επιφανέστερων κατοίκων της. Ο νόμος αυτός ίσχυσε μόνο για τα νησιά του Αιγαίου (Μπεσίλα-Βήκα, 2004: 29-36). Η Β΄ Εθνική Συνέλευση, που έγινε στο Άστρος στις 30.03.1823, ψήφισε ένα νέο σύνταγμα με το οποίο όριζε ότι οι επαρχίες υποδιαιρούνται σε πόλεις, κωμοπόλεις και χωριά. Καθένας από τους παραπάνω συνοικισμούς εξέλεγε έναν δημογέροντα ανά 100 οικογένειες. Οι δημογέροντες κάθε συνοικισμού ασκούσαν καθήκοντα διοικητικά, δημοσιονομικά και δικαστικά, σύμφωνα με τις οδηγίες των επάρχων. Εκείνα τα χρόνια ήταν δύσκολο να γίνει εφαρμογή της τοπικής αυτοδιοίκησης εξαιτίας του Αγώνα, ο οποίος υπαγόρευε την ανάγκη ενιαίων κατευθύνσεων στη διοίκηση της πολιτικής ενότητας (Μπεσίλα-Βήκα, 2004: 39-36).

Την κοινοτική αυτοδιοίκηση επιχείρησε να οργανώσει συστηματικά ο Ιωάννης Καποδίστριας. Η Πελοπόννησος διαιρέθηκε σε επτά τμήματα, τα νησιά σε έξι, και

η Στερεά Ελλάδα σε δύο. Στη συνέχεια κάθε τμήμα διαιρέθηκε σε επαρχίες και κάθε επαρχία σε πόλεις, κωμοπόλεις και χωριά. Οι επικεφαλής των κοινοτήτων εξακολουθούσαν να είναι κατά κύριο λόγο όργανα της κεντρικής διοίκησης (Τομαρά-Σιδέρη, 1999: 19-27).

Κατά κανόνα οι δήμοι ήταν ενότητες χωριών που ως επί το πλείστον δεν αντιστοιχούσαν στο κοινοτικό σύστημα της Τουρκοκρατίας, παρότι και αυτό βασιζόταν κυρίως στην ενότητα χωριών (Κοντογιώργης, 1982: 39-52). Η βαυαρική Αντιβασιλεία, με το Βασιλικό Διάταγμα της 27ης Δεκεμβρίου 1833, προσπάθησε να οργανώσει εξ αρχής την τοπική αυτοδιοίκηση σύμφωνα με τα τότε ευρωπαϊκά πρότυπα. Ιδιαίτερα προσπάθησε να υιοθετήσει το τότε γαλλικό σύστημα τοπικής αυτοδιοίκησης, με διάφορες μικρές αποκλίσεις. Με τον νόμο της 27ης Δεκεμβρίου 1833, ο οποίος με ορισμένες τροποποιήσεις ίσχυσε μέχρι το 1912, διαμορφώθηκε ένα σύγχρονο για την εποχή πλέγμα τοπικής εξουσίας. Οι βασικές τομές που εισήγαγε στη διοικητική οργάνωση της χώρας αφορούσαν τον σχηματισμό των δήμων, τη θεσμική τους οργάνωση, τη διάκριση των δημοτών σε ενεργούς και μη και το σύστημα εκλογής των δημοτικών αρχών. Η νομοθετική αυτή ρύθμιση της τοπικής αυτοδιοίκησης σημείωσε μεγάλη επιτυχία, αν κρίνει κανείς από το γεγονός ότι ίσχυσε, με ελάχιστες αλλαγές για ογδόντα περίπου χρόνια. Σύμφωνα με τον παραπάνω νόμο, η Ελλάδα διαιρέθηκε σε δήμους, οι οποίοι ήταν ενότητες χωριών και ως προς τη χωροταξική διάρθρωση οι δήμοι αντιστοιχούσαν σε ευρείες περιφέρειες, είχαν στοιχειώδεις οικονομικές δυνατότητες και αρμοδιότητες σε σημαντικούς θεσμούς όπως η εκπαίδευση, η πρόνοια, η δημόσια τάξη κ.ο.κ. (Ακαδημία Αθηνών- Κέντρον Ερεύνης της Ελληνικής Κοινωνίας, 2000: 89-98).

Ο θεσμός της τοπικής αυτοδιοίκησης κατοχυρώνεται συνταγματικά στην Ελλάδα από το Σύνταγμα του 1844, με το οποίο ο δήμος αναγνωρίστηκε, έστω και έμμεσα, ως μονάδα τοπικής αυτοδιοίκησης. Το 1845 επανέρχεται το νομαρχιακό σύστημα στη θέση του επαρχιακού (Τομαρά-Σιδέρη, 1999: 31-38) και με μια διάταξη του συντάγματος το 1864 καθιερώνεται η άμεση εκλογή των δημοτικών αρχών, μεταξύ αυτών και του δημάρχου. Η άμεση εκλογή των δημάρχων δεν υπήρξε στην εφαρμογή της επιτυχής. Αιτία ήταν ο περιορισμένος αριθμός των δήμων και η μεγάλη έκτασή τους, με αποτέλεσμα ο δήμαρχος να αποκτά τεράστια εξουσία σε εκτεταμένη περιφέρεια, χωρίς να μπορεί να προσφέρει και το ανάλογο έργο στην αντιμετώπιση των τοπικών προβλημάτων. Δικαίωμα να εκλεγούν είχαν οι δημότες που είχαν συμπληρώσει το 21ο έτος της ηλικίας τους, είχαν κάποια περιουσία στον δήμο ή ασκούσαν σε αυτόν οποιοδήποτε επάγγελμα ή τέχνη.

Το 1875 έγινε μια προσπάθεια μεταρρύθμισης του νόμου για την τοπική αυτοδιοίκηση, χωρίς όμως να έχει κάποιο ουσιαστικό αποτέλεσμα. Στο σύνταγμα του 1911 επαναλήφθηκε η διάταξη περί , καθολικότητας της ψήφου των δημοτών και η εκλογή των δημοτικών αρχών γινόταν με καθολική ψηφοφορία (Ακαδημία Αθηνών- Κέντρον Ερεύνης της Ελληνικής Κοινωνίας, 2000).

Ο θεσμός της τοπικής αυτοδιοίκησης κατοχυρώθηκε για πρώτη φορά πλήρως από τις διατάξεις του Συντάγματος της Τριακονταμελούς Συνταγματικής Επιτροπής του 1925. Την πρώτη βαθμίδα της τοπικής αυτοδιοίκησης θα αποτελούσε πλέον ο δήμος ή η κοινότητα. Το σύνταγμα προέβλεπε τοπική αυτοδιοίκηση δύο βαθμών, ανεξάρτητα από τους δήμους και τις κοινότητες καθώς και από τους συνδέσμους κοινοτήτων ή δήμων και κοινοτήτων. Οι αποφάσεις για θέματα που αφορούσαν τον κύκλο αρμοδιοτήτων της τοπικής αυτοδιοίκησης λαμβάνονταν έμμεσα από όργανα, τα οποία εκλέγονταν με καθολική ψηφοφορία, ή άμεσα από τους ενεργούς πολίτες κάθε αυτοδιοικούμενης περιφέρειας. Έτσι, το σύνταγμα επέτρεπε στον νομοθέτη την καθιέρωση του δημοψηφίσματος ως μέσου εκδήλωσης της θέλησης του λαού σε διοικητικά θέματα (Τομαρά-Σιδέρη, 1999).

Το σύνταγμα του 1952 διατύπωσε ρητά το πλαίσιο της τοπικής αυτοδιοίκησης (Κουτρούλης, 2008). Η εκλογή των δημοτικών και κοινοτικών αρχών γινόταν με καθολική ψηφοφορία. Εδώ, η διοικητική οργάνωση του κράτους βασιζόταν στην αποκέντρωση και στην τοπική αυτοδιοίκηση. Η διάταξη αυτή αναγνώρισε την τοπική αυτοδιοίκηση και την αποκέντρωση ως θεμελιώδη στοιχεία της κρατικής οργάνωσης. Κατοχυρώνόταν έτσι επιτακτικά ο θεσμός της τοπικής αυτοδιοίκησης, και μάλιστα ανεξάρτητα από τους βαθμούς της, ως βασικός οργανωτικός θεσμός του κράτους. Όλες οι τοπικές υποθέσεις αποτελούσαν αρμοδιότητες των τοπικών οργανισμών, δηλαδή ασκούσαν από όργανα που εκλέγονταν από τον λαό της κάθε αυτοδιοικούμενης περιφέρειας. Η οργάνωση των αρμοδιοτήτων αυτών είχε στόχο να ευνοήσει και να προαγάγει την ανάπτυξη και την απόδοση του θεσμού της τοπικής αυτοδιοίκησης<sup>1</sup>.

Το Σύνταγμα του 1975 περιλαμβάνει διατάξεις για τον θεσμό της τοπικής αυτοδιοίκησης, η οποία διαιρείται σε βαθμίδες. Την πρώτη βαθμίδα αποτελούν οι δήμοι και οι κοινότητες. Με την καθιέρωση των Συνοικιακών Συμβουλίων (Ν. 1270/82), γίνεται προσπάθεια να αναπτυχθούν συμμετοχικοί θεσμοί σε πλατιά λαϊκή βάση, χωρίς όμως κανένα ουσιαστικό αποτέλεσμα. Σε δύο χρόνια, τα Συνοικιακά Συμβούλια διαλύονται λόγω έλλειψης ουσιαστικών αρμοδιοτήτων και πόρων, καθώς και εξαιτίας του κομματικού ανταγωνισμού που δυναμιτίζει την ίδια τη λειτουργία τους. Με τον Ν. 1622/86, προβλέπεται η καθιέρωση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και δίνονται κίνητρα για την εθελοντική συνένωση των μικρών κοινοτήτων σε ισχυρούς και βιώσιμους Δήμους.

Το 1981, με μια σειρά από θεσμικές παρεμβάσεις και νομοθετικές πρωτοβουλίες, επιχειρείται μια αναμόρφωση της τοπικής αυτοδιοίκησης. Με τον Ν. 1235/1982, αναβαθμίστηκε και επανήλθε ο ξεχασμένος θεσμός των νομαρχιακών συμβουλίων.

---

<sup>1</sup> Πολλά στοιχεία για την εποχή του 1952 αντλήθηκαν από την εγκυκλοπαίδεια Πάπυρος Larrouse, τόμος 12

Στη συνέχεια, με τον Ν. 1622/1986 και το Π.Δ. 51/1987, η επικράτεια χωρίστηκε σε δεκατρείς περιφέρειες. Με τον Ν. 1878/1990 και στη συνέχεια με τον Ν. 2218/1994 το σύνολο των αρμοδιοτήτων της παλιάς νομαρχίας μεταβιβαζόταν στην αιρετή πλέον Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και στα όργανά της: τον Νομάρχη, τον Νομαρχιακό Συμβούλιο και τις Νομαρχιακές Επιτροπές.

Το 1997 ψηφίστηκε ο Ν. 2539/1997, Πρόγραμμα «Ιωάννης Καποδίστριας»<sup>2</sup>. Οι πρωτοβάθμιοι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης επανακαθορίστηκαν με πληθυσμιακά και χωροταξικά κριτήρια. Ειδικότερα, το πρόγραμμα «Ι. Καποδίστριας» και οι μεταγενέστερες μικρές τροποποιήσεις του δημιούργησαν 901 δήμους και 130 κοινότητες, από τους 369 δήμους και τις 5.554 κοινότητες της απογραφής του 1991. Οι 748 από τους καποδιστριακούς δήμους προήλθαν από τη συνένωση δήμων και κοινοτήτων, δύο κοινότητες αναγνωρίστηκαν ως δήμοι και σε 151 δήμους δεν σημειώθηκε καμιά αλλαγή. Όσον αφορά τις κοινότητες, οι 108 παρέμειναν αμετάβλητες και 22 προέκυψαν από συνένωση άλλων κοινοτήτων.

Εικόνα 1. Διοικητικά όρια Δήμων στη μεταπολίτευση

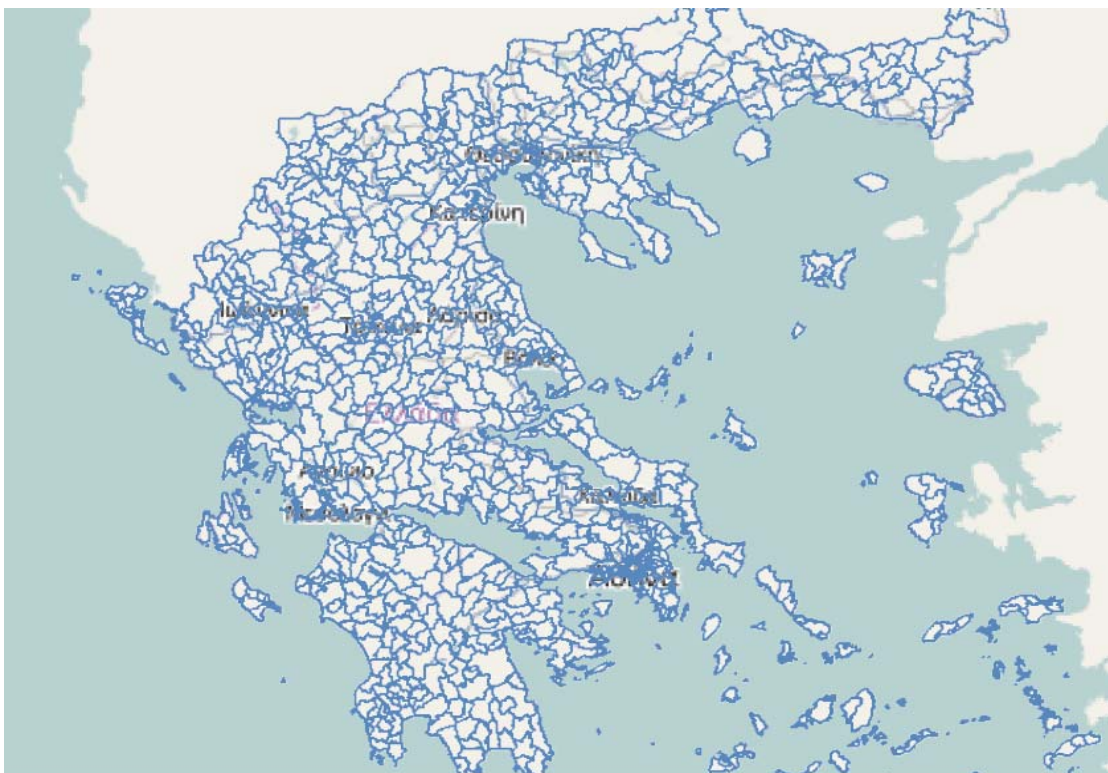


Πηγή: Δημόσια Ανοιχτά Δεδομένα

<sup>2</sup> Υπουργείο Εσωτερικών, 1997, <http://www.ypes.gr/kapodistrias/greek/index.htm>

Το περιφερειακό διοικητικό σύστημα είχε ως εξής: η χώρα χωρίστηκε σε δεκατρείς περιφέρειες και πενήντα νομούς. Τα όρια των νομών όριζαν και τα διοικητικά όρια των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων που αποτελούσαν τους οργανισμούς τοπικής διοίκησης δεύτερου βαθμού. Οι λειτουργίες των ΟΤΑ Α' Βαθμού ρυθμίζονταν από τις διατάξεις του Ν. 3463/2006 (Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων), ενώ η λειτουργία των ΟΤΑ Β' Βαθμού ρυθμίζονταν από τις διατάξεις του Π.Δ. 30/1996 (Νομαρχιακός Κώδικας). Οι παραπάνω επιλογές θεμελίωσαν τους βασικούς στόχους οι οποίοι υλοποιήθηκαν στο πρόγραμμα «Ι. Καποδίστριας». Με το πρόγραμμα αυτό τέθηκαν οι βάσεις για την αλλαγή των δομικών χαρακτηριστικών της πρωτοβάθμιας αυτοδιοίκησης. Στόχος του ήταν η συγκρότηση ισχυρής δημόσιας διοίκησης, διοίκησης που να είναι αποτελεσματική, να εκπληρώνει την αποστολή της και να ικανοποιεί τις σύγχρονες ανάγκες της κοινωνίας, να είναι συμμετοχική, κοινωνικά ευαίσθητη και να επιδιώκει την ικανοποίηση των αναγκών του πολίτη. Για την πραγματοποίηση του στόχου αυτού θα έπρεπε η οργάνωση, η συμμετοχή και ο έλεγχος της διοικητικής λειτουργίας να γίνονται από τον πολίτη. Αυτό απαιτούσε αποκέντρωση της διοίκησης και μετατόπιση του κέντρου βάρους της στην πρωτοβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση, την πλησιέστερη στον πολίτη διοικητική μονάδα.<sup>3</sup>

Εικόνα 2. Διοικητικά όρια Δήμων Ν. 2539/1997

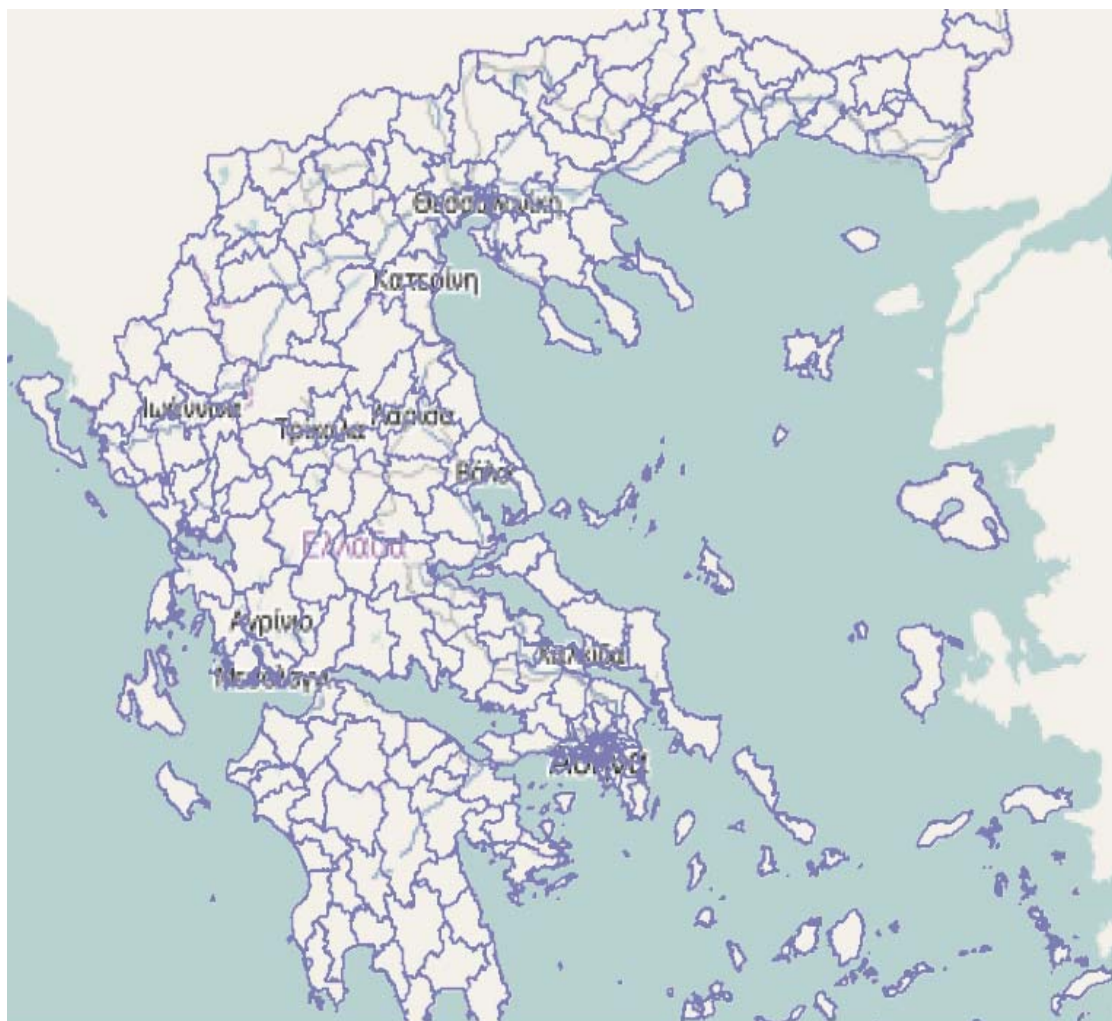


Πηγή: Δημόσια Ανοιχτά Δεδομένα

<sup>3</sup> Υπουργείο Εσωτερικών, 1997, <http://www.ypes.gr/kapodistriasis/greek/index.htm>

Ο Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης», που ισχύει σήμερα, θεωρείται συνέχεια του προγράμματος «Ι. Καποδίστρια» (Ν. 2539/97) και διέπεται από παρόμοια φιλοσοφία αναγκαστικής συνένωσης των υπάρχοντων μικρών Δήμων σε μεγαλύτερους. Βασικές πτυχές του προγράμματος ήταν η μείωση του αριθμού των δήμων και των νομικών τους προσώπων κατά περίπου 2/3, η αντικατάσταση των 57 Νομαρχιών ως δευτεροβάθμιων ΟΤΑ από τις 13 Περιφέρειες, η σύσταση Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, οι αλλαγές στον τρόπο χρηματοδότησης, η αύξηση της θητείας των αυτοδιοικητικών οργάνων από 4 σε 5 έτη και η ανακατανομή των αρμοδιοτήτων κάθε βαθμίδας αυτοδιοίκησης<sup>4</sup>.

Εικόνα 3. Διοικητικά όρια Δήμων Ν. 3852/2010



Πηγή: Δημόσια Ανοιχτά Δεδομένα

Κριτήριο στην εφαρμογή του Νόμου ήταν να μην υπάρχει δήμος με πληθυσμό κάτω των 25.000 κατοίκων στα πολεοδομικά συγκροτήματα Αθήνας και Θεσσαλονίκης ή 10.000 για την υπόλοιπη χώρα –εξαιρέσεις έγιναν μόνο για τις ορεινές περιοχές, όπου

<sup>4</sup> Υπουργείο Εσωτερικών, 2010, <http://www.ypes.gr/el/Regions/programma/>

το πληθυσμιακό κατώτατο όριο τέθηκε στις 2.000 και στα νησιά, όπου προκρίθηκε η λογική «ένας δήμος ανά νησί» (πλην των δύο μεγάλων, Κρήτης και Εύβοιας).

Πίνακας 1. Οι σημαντικότερες αλλαγές από το Ν. 2539/1997 στο Ν. 3852/2010

	<b>I. Καποδίστριας</b>	<b>Καλλικράτης</b>
<b>Δήμοι</b>	Πρωτοβάθμιοι ΟΤΑ. Συνολικά 910 δήμοι και 124 κοινότητες, ύστερα από συνενώσεις μικρότερων. Διαιρούνταν σε δημοτικά διαμερίσματα.	Πρωτοβάθμιοι ΟΤΑ. Περιορισμός σε 325 δήμους μέσω εθελοντικών ή αναγκαστικών συνενώσεων. Ανάλυση μέρους των αρμοδιοτήτων των νομαρχιών. Διαιρούνται σε δημοτικές ενότητες, οι οποίες ταυτίζονται ουσιαστικά με τους δήμους που συνενώθηκαν. Αυτές με τη σειρά τους διαιρούνται σε κοινότητες, οι οποίες ταυτίζονται με τα παλαιά δημοτικά διαμερίσματα.
<b>Νομαρχίες</b>	Δευτεροβάθμιοι ΟΤΑ. Συνολικά 57 νομαρχίες και 19 επαρχεία. Ακολουθούσαν τον χωρισμό της χώρας σε νομούς, εκτός από την Αττική.	Περιφερειακές ενότητες. Συνολικά 74. Μολονότι διοικητικά δεν αποτελούν αυτοδιοικούμενο θεσμό, ορίζεται ότι σε καθεμία από αυτές (ή στην ομάδα τους σε ορισμένες περιπτώσεις) θα αντιστοιχεί ένας άμεσα εκλεγμένος αντιπεριφερειάρχης, ο οποίος θα προέρχεται υποχρεωτικά από τον συνδυασμό του περιφερειάρχη, θα έχει δηλωθεί ως τέτοιος στο ψηφοδέλτιο και θα έχει αυξημένες κατά τόπον αρμοδιότητες.
<b>Περιφέρειες</b>	Συνολικά 13. Υπεύθυνες για τον συντονισμό των ΟΤΑ, τον έλεγχο νομιμότητας των πράξεών τους και την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής σε περιφερειακό επίπεδο. Ο περιφερειάρχης διοριζόταν	Παρέμειναν στα ίδια γεωγραφικά όρια, αλλά πλέον αποτελούν δευτεροβάθμιους ΟΤΑ με αιρετό περιφερειάρχη και συμβούλιο. Ανάλυση μέρους των αρμοδιοτήτων των νομαρχιών.

	από την κυβέρνηση.	
<b>Αποκεντρωμένες Διοικήσεις</b>	Δεν υπήρχαν	Συνολικά 7. Οι επικεφαλής τους (γενικός γραμματέας) διορίζονται από την κυβέρνηση. Ανέλαβαν σε γενικές γραμμές τις αρμοδιότητες των παλαιών περιφερειών.
<b>Δημοτικές επιχειρήσεις</b>	Περίπου 6.000 Νομικά Πρόσωπα και επιχειρήσεις των Δήμων.	Μειώνονται σε περίπου 1.500 μέσω συνενώσεων ή καταργήσεων.
<b>Χρηματοδότηση ΟΤΑ</b>	Κρατικός προϋπολογισμός, ευρωπαϊκά προγράμματα, δημοτικά τέλη, ίδιοι πόροι (π.χ. δημοτικές επιχειρήσεις, εκμίσθωση παραλιών και λατομείων κ.ά.)	Παραμένουν τα προηγούμενα. Προστίθεται μερίδιο από κρατικούς φόρους (ΦΠΑ, φορολογία εισοδήματος, φόρος ακίνητης περιουσίας)
<b>Αυτοδιοικητικές εκλογές</b>	Κάθε 4 χρόνια, τον μήνα Οκτώβριο. Εάν ο πρώτος συνδυασμός δεν συγκέντρωνε 42%, η διαδικασία επαναλαμβάνονταν την επόμενη Κυριακή μεταξύ των δύο πρωτευσάντων.	Κάθε 5 χρόνια, τον μήνα Ιούνιο, μαζί με τις Ευρωεκλογές (εξαιρούνται οι εκλογές του 2010). Απαιτείται απόλυτη πλειοψηφία για την ανακήρυξη συνδυασμού ως νικητή. Εάν δεν επιτευχθεί, η διαδικασία επαναλαμβάνεται την επόμενη Κυριακή μεταξύ των δύο πρωτευσάντων.

Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών, 2010

### 3.2 Η Τοπική Αυτοδιοίκηση στην Ευρώπη

Η πολυδιάσπαση των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ αναδείχθηκε ως πρόβλημα του διοικητικού συστήματος των ευρωπαϊκών κρατών αμέσως μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και μετά την έναρξη της εποχής της ραγδαίας βιομηχανικής ανάπτυξης. Η αστυφιλία είχε ως αποτέλεσμα την ανακατανομή των θέσεων εργασίας μεταξύ πόλεων και υπαίθρου, αποδυνάμωσε τους μικρούς ΟΤΑ και ενίσχυσε τη σημασία της διοικητικής δομής των μεγαλύτερων. Επίσης, η βιομηχανική ανάπτυξη μετέβαλε τις συνθήκες διαβίωσης, εισήγαγε νέα δεδομένα στις μεταφορές, στις συγκοινωνίες και τις επικοινωνίες. Η πρόσβαση των κατοίκων ακόμη και της υπαίθρου σε κέντρα κοινωνικών, οικονομικών και πολιτιστικών υποδομών αποδυνάμωσε τη σημασία της διοικητικής υποδομής των μικρών ΟΤΑ (Chandler, 2000).



Παράλληλα ο πληθυσμός απαιτούσε νέες σύγχρονες υποδομές σε βασικούς τομείς της καθημερινής ζωής, υποδομές που με τη σειρά τους έπρεπε να συγκροτηθούν για να λειτουργήσουν αποτελεσματικά σε έναν ευρύτερο γεωοικονομικό χώρο (Featherstone & Papadimitriou, 2008). Οι ανάγκες αυτές οδήγησαν εν συνέχεια στην απαίτηση νέων σύγχρονων διοικητικών υποδομών στους ΟΤΑ, που θα τους επέτρεπαν να επιλύσουν κάθε είδους προβλήματα που θα προέκυπταν. Με αυτά τα δεδομένα, τα ευρωπαϊκά κράτη επιχειρούν να αντιμετωπίσουν το φαινόμενο της πολυδιάσπασης και να συγκροτήσουν ευρύτερους ΟΤΑ, ικανούς να αντεπεξέλθουν στις νέες ανάγκες (Γετίμης & Καυκαλάς, 2003). Σε όλες τις περιπτώσεις, και για λόγους ιστορικούς και πολιτικούς, προωθήθηκε ως λύση η διαδημοτική συνεργασία, ιδιαίτερα εκεί όπου οι επιλογές των κεντρικών πολιτικών ηγεσιών, για διαφορετικούς λόγους, διατήρησαν τις πολλές μικρές κοινότητες, εξαιτίας της ταύτισης με μια μονοσήμαντη εκδοχή της αρχής της δημοκρατικότητας. Τα περισσότερα κράτη επέλεξαν μεικτό σύστημα, δηλαδή διαδοχικές φάσεις προαιρετικών συνενώσεων με οικονομικά και διοικητικά κίνητρα.

Από τις αρχές τις δεκαετίας του '60, όταν ήδη είχε συντελεσθεί η συγκέντρωση εργατικού δυναμικού στις πόλεις και είχε αφυδατωθεί δημογραφικά η ύπαιθρος, αναδείχθηκε η αναγκαιότητα της συγκρότησης των πρωτοβάθμιων διοικητικών κέντρων στις αγροτικές και ημιαστικές περιοχές σε ευρύτερη βάση από εκείνη που παραδοσιακά είχε προκύψει (Ball & Peter, 2002). Έτσι, σε αρκετές χώρες, όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Σουηδία, η Δανία και η τότε Ομοσπονδιακή Γερμανία, προχώρησαν σε προγράμματα συγχωνεύσεων των μικρών ΟΤΑ και στη δημιουργία βιώσιμων και λειτουργικών δήμων, έτσι ώστε να επιτευχθούν δύο βασικοί στόχοι: οι παραδοσιακές υπηρεσίες να παρέχονται με όρους αποτελεσματικότητας και οι ίδιοι οι δήμοι να καταστούν ικανοί να υποδεχθούν νέες σύγχρονες υπηρεσίες, καθώς και να αποκτήσουν μέσα για τον σχεδιασμό και την υποστήριξη πρωτοβουλιών τοπικής ανάπτυξης.

Το αποκεντρωτικό σύστημα, και ιδιαίτερα η ανάπτυξη του θεσμού της «αυτοκυβέρνησης», αναπτύχθηκε σε βαθμίδες και επικράτησε στις δυτικές χώρες. Αυτό οφείλεται κυρίως στην οικονομική ανάπτυξη και ισχύ, την οποία απέκτησαν οι αστικοί πληθυσμοί, ιδιαίτερα στις μεγάλες εμπορικές, ναυτικές και βιομηχανικές πόλεις και περιοχές, καθώς και στην πολιτική ελευθερία που κατόρθωσαν να κατακτήσουν και να κατοχυρώσουν έναντι των ηγεμόνων οι κάτοικοι των συνοικισμών αυτών. Η διαδικασία της μεταρρύθμισης υπήρξε πράγματι πολύχρονη και επίμονη. Ξεκίνησε με εθελοντικές συνενώσεις και ισχυρά οικονομικά κίνητρα (Andersen & Van Kempen, 2003). Υποστηρίχθηκε κατά κανόνα από ευρύ φάσμα πολιτικών δυνάμεων και ολοκληρώθηκε αποφασιστικά με την αναγκαστική συνένωση. Έτσι, στη Σουηδία οι ΟΤΑ από 2.500 μειώθηκαν σε 284, στην Ολλανδία από 7.781 έφθασαν τους 702, στη Μεγάλη Βρετανία από 2.028 τους 481, στην Ομοσπονδιακή Γερμανία από 24.272 τους 8.077 και στο Βέλγιο από 2.669 τους 589 (Chandler, 2000).

Οι μεταρρυθμίσεις που πραγματοποιήθηκαν στην τοπική αυτοδιοίκηση μπορούν να συστηματοποιηθούν σε τρεις κατηγορίες (Χλέπας, 2005α):

- Παραδοσιακού τύπου μεταρρυθμίσεις: οι οποίες καλούνται να αντιμετωπίσουν τον κατακερματισμό της αυτοδιοίκησης και τις αδυναμίες των μικρών δήμων μέσω συγχωνεύσεων ΟΤΑ, καθώς και μέσω της αναβάθμισης της διαδημοτικής συνεργασίας.
- Μεταρρυθμίσεις στο πλαίσιο του «νέου δημοσίου μανάτζμεντ»: αυτές περιλαμβάνουν ένα ευρύτατο φάσμα μέτρων, όπως τη μέτρηση αποτελεσμάτων, κόστους και ωφελειών και γενικότερα μεταφορά μεθόδων μανάτζμεντ από τον ιδιωτικό τομέα, την εισαγωγή μηχανισμών της αγοράς και την επιδίωξη της ποιότητας, τη μετάθεση λειτουργιών (outsourcing) και τις ιδιωτικοποιήσεις.
- Συμμετοχικές μεταρρυθμίσεις: οι οποίες επιδιώκουν να προωθηθεί, μέσω της συμμετοχής, η ανταποκρισιμότητα του θεσμού, έτσι ώστε τελικά να οδηγηθούν οι ΟΤΑ προς τη βελτίωση της πολιτικής και διοικητικής τους αποτελεσματικότητας. Προωθούνται η θεσμοθέτηση λαϊκών πρωτοβουλιών και τοπικών δημοψηφισμάτων για τη λήψη συγκεκριμένων αποφάσεων στους δήμους, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη συμμετοχή των πολιτών (ηλεκτρονικές ψηφοφορίες), η λειτουργία φόρουμ νεολαίας, συμβουλίων μεταναστών, επιτροπών γειτονιάς κ.λπ. (Χλέπας, 2005α).

Πίνακας 2: Οι μεταρρυθμίσεις της τοπικής αυτοδιοίκησης στις ευρωπαϊκές χώρες

	«Παραδοσιακού Τύπου»	Νέο Δημόσιο Μανάτζμεντ	«Συμμετοχικές Μεταρρυθμίσεις»
Ην. Βασίλειο	X	X	X
Σκανδ. Χώρες	x	X	X
Ολλανδία	x	X	X
Γερμανία	X	X	X
Ελβετία	(x)	X	(-)
Αυστρία	X	X	X
Ιταλία	X	X	X
Γαλλία	x	x	(x)
Ισπανία	X	x	(x)
Ελλάδα	X	(x)	(x)
Πολωνία	X	X	X
Τσεχία	X	X	X
Ουγγαρία	X	X	X
Βαλτ. Χώρες	X	X	-

Πηγή: Vetter, A / Kersting, N. 2004

Τα σύμβολα που εμφανίζονται έχουν τις εξής σημασίες:

X = σημαντικές μεταρρυθμίσεις που εφαρμόζονται σε όλη τη χώρα,

x = διάσπαρτες μεταρρυθμιστικές απόπειρες και πιλοτικές εφαρμογές,

(x) = μόνο μεμονωμένες απόπειρες,

- = δεν γίνεται μεταρρύθμιση κατά την παρούσα περίοδο,

(-) = δεν υφίστανται απόπειρες μεταρρυθμίσεων επειδή η παρούσα κατάσταση θεωρείται ικανοποιητική

Σήμερα η δομή και η οργάνωση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στις σημαντικότερες ευρωπαϊκές χώρες έχει ως εξής:

- **Μεγάλη Βρετανία.** Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης αποτελούν μέρος της ευρύτερης κρατικής διοίκησης. Αποτελούν όμως ανεξάρτητες αρχές, η ίδρυση των οποίων ανήκει στην αποκλειστική δικαιοδοσία της βουλής των κοινοτήτων. Η ανεξαρτησία τους ενισχύεται από τη δημοκρατική εκλογή των οργάνων τους από τους δημότες κάθε περιοχής, έναντι των οποίων είναι υπεύθυνοι. Χωρίζονται σε δύο επίπεδα, τις κομητείες, που αποτελούν το ευρύτερο επίπεδο, και τα διαμερίσματα, που αποτελούν τους οργανισμούς βάσης. Στις αστικές περιοχές υπάρχουν 6 μητροπολιτικές κομητείες και 36 μητροπολιτικά διαμερίσματα, ενώ στις αγροτικές 39 κομητείες και 296 διαμερίσματα. Οι αρμοδιότητες που ανατίθενται από τον νόμο στους τοπικούς οργανισμούς κατανέμονται μεταξύ των κομητειών και των διαμερισμάτων. Οι κομητείες είναι αρμόδιες κυρίως για την παροχή υπηρεσιών μεγάλης κλίμακας, ενώ τα διαμερίσματα για την παροχή υπηρεσιών τοπικού ενδιαφέροντος. Το ανώτατο όργανο κάθε τοπικού οργανισμού είναι το συμβούλιο που αποτελείται από εκλεγμένους για 4 χρόνια συμβούλους. Αυτό συνεδριάζει 4 φορές τον χρόνο και εκλέγει μεταξύ των μελών του τον πρόεδρο, ο οποίος ασκεί τα καθήκοντά του για έναν χρόνο και αυτό είναι το εκτελεστικό όργανο του τοπικού οργανισμού (Kingdom, 2000).
- **Γερμανία.** Η διοικητική διάρθρωση αποτελείται από 16 ομόσπονδα κρατίδια τα οποία έχουν 323 διοικητικές περιοχές και 8.500 πρωτοβάθμιους ΟΤΑ, ενώ υπάρχουν και 118 μεγάλες πόλεις που διέπονται τόσο από το καθεστώς του ΟΤΑ, όσο και από αυτό του ομόσπονδου κρατιδίου. Οι ΟΤΑ είναι αρμόδιοι από το σύνταγμα για τις τοπικές υποθέσεις, μπορούν να δημιουργούν μόνοι τους καινούργιες αρμοδιότητες, ενώ μπορούν να εκδίδουν πράξεις κανονιστικού περιεχομένου, χωρίς να απαιτείται η προηγούμενη νομοθετική εξουσιοδότηση. Ο κοινοτικός κώδικας στη Γερμανία εγκρίνεται και ψηφίζεται από τη Βουλή του κάθε Ομόσπονδου Κράτους (Bulmer, 1989). Διαρθρώνεται σε 323 διοικητικές περιοχές που αποτελούν το υπερκοινοτικό επίπεδο. Έχουν κοινοβουλευτικό σώμα, το οποίο και εκλέγεται από άμεση καθολική ψηφοφορία, καθώς και περιφερειακό Πρόεδρο, που εκλέγεται είτε από το συμβούλιο, είτε από άμεση καθολική ψηφοφορία, ανάλογα με το κάθε ομόσπονδο κρατίδιο.
- **Ιταλία.** Το ιταλικό σύνταγμα του 1945 προβλέπει τη διαίρεση της χώρας σε περιοχές, επαρχίες και δήμους. Σε αντίθεση με τα άλλα ευρωπαϊκά συντάγματα, το σύνταγμα της Ιταλίας περιέχει λεπτομερείς διατάξεις για την οργάνωση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης. Το σύστημα τοπικής αυτοδιοίκησης της Ιταλίας διαρθρώνεται σε 3 επίπεδα τοπικής διακυβέρνησης, τα οποία περιλαμβάνουν 8.100 πρωτοβάθμιους ΟΤΑ, 103 επαρχίες και 20 περιφέρειες, εκ των οποίων 5 με ειδικό καθεστώς, λόγω ιδιαιτεροτήτων. Όλα τα όργανα των επαρχιών εκλέγονται κάθε 5 χρόνια, ενώ το εκλογικό σύστημα ποικίλλει ανάλογα με το

μέγεθος της κάθε τοπικής κυβέρνησης. Το 80% των μελών εκλέγεται με άμεση καθολική ψηφοφορία, ενώ το 20% από τη λίστα, της οποίας ηγείται ο πρόεδρος της περιφέρειας. Η ευρύτερη διοικητική περιφέρεια είναι η περιοχή που αποτελεί αυτόνομο νομικό πρόσωπο με δικές του εξουσίες, τις οποίες ασκεί σύμφωνα με τις αρχές που θέτει το σύνταγμα. Η περιοχή ασκεί διοικητικές λειτουργίες, εκτός από τα θέματα αποκλειστικά τοπικού ενδιαφέροντος, τα οποία μπορεί με νόμους να αναθέτει στις επαρχίες στους δήμους ή σε άλλα τοπικά νομικά πρόσωπα. Οι αρμοδιότητες των δήμων ήταν πάντοτε και εξακολουθούν να είναι πολυάριθμες, έχοντας υποστεί με την πάροδο των χρόνων τροποποιήσεις ανάλογες με την κοινωνική, οικονομική και τεχνολογική εξέλιξη του κράτους. Αυτές διακρίνονται σε ίδιες, για τις οποίες αποκλειστικά αρμόδιοι είναι οι δήμοι, και σε μεταβιβαζόμενες, στις οποίες λειτουργούν ως κρατικά όργανα (Koff & Koff, 2000).

- Γαλλία. Η διάρθρωση της μητροπολιτικής περιοχής αποτελείται από τρία στρώματα τοπικής διακυβέρνησης που περιλαμβάνει 36.565 πρωτοβάθμιους ΟΤΑ, 96 νομαρχίες και 22 περιφέρειες. Τα μέλη των συμβουλίων, που αποτελούν την κοινοβουλευτική συνέλευση, εκλέγονται μέσω άμεσης καθολικής ψηφοφορίας. Ο πρόεδρος, επικεφαλής του κάθε εκτελεστικού οργάνου, εκλέγεται από το συμβούλιο και υποστηρίζεται από τους αντιπροέδρους. Η πράξη αποκέντρωσης του 1982-83 έδωσε στην τοπική αυτοδιοίκηση νέες αρμοδιότητες (κοινωνική μέριμνα, πολεοδομικό σχεδιασμό κ.ο.κ.). Ο δήμος αποτελεί το βασικότερο κύτταρο της τοπικής αυτοδιοίκησης και οφείλει να εξασφαλίσει τη σύσταση και τη διοίκηση υπηρεσιών τοπικού ενδιαφέροντος (Hayward, 1998).
- Ισπανία. Η Τοπική Διακυβέρνηση χωρίζεται σε τρία επίπεδα και περιλαμβάνει 8.106 πρωτοβάθμιους ΟΤΑ, 50 επαρχίες και 17 αυτόνομες κοινότητες. Η κοινοβουλευτική συνέλευση των επαρχιών αποτελείται από μέλη, τα οποία εκλέγονται κάθε 4 χρόνια, μεταξύ και των επαρχιακών δημοτικών συμβούλων, ύστερα από τις δημοτικές εκλογές. Οι εκτελεστικές αρμοδιότητες ασκούνται από μια «κυβερνητική επιτροπή», με επικεφαλής τον πρόεδρο, που διορίζεται από τη συνέλευση, μεταξύ των μελών της. Η κατανομή αρμοδιοτήτων καθορίζεται στο ισπανικό σύνταγμα του 1978. Η αρχή κατανομής αρμοδιοτήτων ανήκει σε εκείνον με «το μεγαλύτερο εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό συμφέρον», που αντιστοιχεί σε καθεμιά από τις δημόσιες διοικήσεις και που δημιουργεί αρμοδιότητες «ίδιες και συντρέχουσες» και «αποκλειστικές ή κοινές»<sup>5</sup>.

### **3.3 Πρώτα συμπεράσματα για την αναγκαιότητα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο**

Η τοπική αυτοδιοίκηση είναι μια αποτελεσματική μέθοδος παροχής υπηρεσιών. Η αποτελεσματικότητά της οφείλεται στα μέλη που διοικούν τις μονάδες που συγκροτούν την τοπική αυτοδιοίκηση, αφού προέρχονται από τον τοπικό πληθυσμό και έχουν πλήρη γνώση των τοπικών προβλημάτων. Η διοίκηση των μονάδων αυτών ασκεί μια πολύπλευρη δραστηριότητα και έχει τη δυνατότητα να εξασφαλίζει μεγαλύτερο συντονισμό, ενώ ο δημόσιος φορέας ωφελείται από την ύπαρξη μιας

<sup>5</sup> Ministerio De Administraciones Publical, Local Governance in Spain, [http://www.mpt.gob.es/publicaciones/centro\\_de\\_publicaciones\\_de\\_la\\_sgt/Otras\\_Publicaciones/parrafo/0111111115/text\\_es\\_files/file/Regimen\\_Local\\_ING-INTERNET.pdf](http://www.mpt.gob.es/publicaciones/centro_de_publicaciones_de_la_sgt/Otras_Publicaciones/parrafo/0111111115/text_es_files/file/Regimen_Local_ING-INTERNET.pdf)

ουσιαστικής τοπικής αυτοδιοίκησης. Λόγω της ανεξαρτησίας της, η τοπική αυτοδιοίκηση έχει τη δυνατότητα να λαμβάνει πρωτοβουλίες με αποτέλεσμα να είναι πρωτοπόρος στην προσφορά νέων υπηρεσιών ή μεθόδων διοίκησης και πετυχημένων ιδεών που μεταδίδονται και σε άλλους φορείς. Η τοπική αυτοδιοίκηση πρέπει να αναλάβει νέους ρόλους πολιτικούς, κοινωνικούς, πολιτισμικούς, αλλά πρωτίστως αναπτυξιακούς (Γετίμης, Καυκαλάς & Μαραβέγιας, 1994). Ως βασικός γενικός στόχος κρίνεται ο εκδημοκρατισμός και εκσυγχρονισμός του ελληνικού πολιτειακού συστήματος (Παπούλιας & Τσούκας, 1998), με αποκέντρωση της πολιτικής και διοικητικής εξουσίας προς την περιφερειακή και τοπική αυτοδιοίκηση και τον ταυτόχρονο περιορισμό της κεντρικής διοίκησης και της κυβέρνησης σε λειτουργίες εθνικού χαρακτήρα (Σπηλιωτόπουλος & Μακρυδημήτρης, 2001).

Η Ευρώπη εδώ και πολλά χρόνια μεταβιβάζει πληθώρα αρμοδιοτήτων από το κράτος στην αυτοδιοίκηση, η οποία τείνει να γίνει μια χωρική μορφή διακυβέρνησης με γενική αρμοδιότητα (Back, 1996). Η γενική όμως αρμοδιότητα της αυτοδιοίκησης σε περιφερειακή και τοπική κλίμακα πρέπει να αναπτυχθεί, ώστε να αναδειχθεί ο κοινωνικός, ο αναπτυξιακός, ο πολιτιστικός και ο εκπαιδευτικός της ρόλος, ο ρόλος της στην αναβάθμιση και προστασία του πολεοδομικού και φυσικού περιβάλλοντος και τέλος ο ρόλος της στην παροχή των πάσης φύσεως υπηρεσιών που απαιτεί μια σύγχρονη κοινωνία (Χλέπας, 1999α). Η ισχυροποίηση των ΟΤΑ θα είναι επιτυχής εάν αποτελεί επιμέρους πολιτική ενός συνολικού εθνικού σχεδιασμού για την τοπική αυτοδιοίκηση (Weber, 1966). Οι μέχρι τώρα προσπάθειες γίνονταν με αργά βήματα. Οι δήμοι που είχαν προκύψει από το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο ήταν μικρές μονάδες, άρα και τα έργα που είχαν υλοποιήσει ήταν επίσης μικρής κλίμακας. Τα κριτήρια για την αναδιοργάνωση και την ανασυγκρότηση των ΟΤΑ πρέπει να καθορίζονται από κοινωνικούς, και γεωγραφικούς παράγοντες, κάτι το οποίο έγινε μέσα από τον Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης»

Πίνακας 3. Διάρθρωση της Ευρωπαϊκής Τ.Α.

	Πρωτοβάθμια	Δευτεροβάθμια	Τριτοβάθμια	Μέσος όρος κατοίκων ανά δήμο
Αυστρία	2.359			3.400
Βέλγιο	589	10		17.400
Κύπρος	389			1.800
Τσεχία	6.258	14		1.600
Δανία	275	14		19.400
Εστονία	241			5.600
Φιλανδία	444			11.700
Γαλλία	36.565	96	22	1.600
Γερμανία	13.854	323		5.900
Ελλάδα	1.031	54		10.200
Ουγγαρία	3.158	19		3.200
Ιρλανδία	85	29	8	44.900
Ιταλία	8.100	104	20	7.100
Λετονία	547	26		4.300
Λιθουανία	61			60.500
Λουξεμβούργο	118			3.700
Μάλτα	68			5.800
Ολλανδία	483	12		33.500
Πολωνία	2.489	373	16	15.500
Πορτογαλία	278			36.000
Σλοβακία	2.920	8		1.900
Σλοβενία	193			10.300
Ισπανία	8,106	50	17	4.900
Σουηδία	289	21		30.800
Ηνωμένο Βασίλειο	434	36		135.700
<b>ΕΕ – 15</b>	<b>73.012</b>	<b>745</b>	<b>67</b>	<b>5.200</b>
<b>ΕΕ – 10</b>	<b>16.324</b>	<b>440</b>	<b>16</b>	<b>4.600</b>
<b>ΕΕ – 25</b>	<b>89.336</b>	<b>1.185</b>	<b>83</b>	<b>5.100</b>

Πηγή: ΚΕΔΚΕ & Ι.Τ.Α., Η δομή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, 2006

Πίνακας 4. Αρμοδιότητες Πρωτοβάθμιων ΟΤΑ

	Αυστρία	Βέλγιο	Δανία	Γαλλία	Γερμανία	Ιταλία	Ισπανία	Λουξεμβούργο	Ολλανδία	Πορτογαλία	Σουηδία	Ελλάδα
Γραφείο ληξιαρχείων	X	X		X	X	X		X		X		
Νόμος και τάξη	X	X				X	X	X		X		
Πυροσβεστική	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	
Χωρική ανάπτυξη, Πολεοδομικός σχεδιασμός	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	
Ύδρευση, αποχέτευση	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X
Οικιακά απορρίμματα	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	
Διανομή ενέργειας			X			X		X		X		
Αστικές μεταφορές	X	X		X		X	X	X	X	X		X
Δρόμοι		X	X	X	X	X	X	X		X	X	X
Πάρκα και κήποι		X		X	X	X	X	X		X		
κατοικία						X	X		X	X		X
Υγειονομική περίθαλψη	X	X	X		X		X	X	X	X		
Κοινωνικές υπηρεσίες	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Εκπαίδευση	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Πολιτισμός		X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Αθλητισμός και ελεύθερος χρόνος	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	
Οικονομική ανάπτυξη				X	X	X	X			X		
Δραστηριότητες εμπορικών συναλλαγών												
Άλλες	X		X		X		X					

Πηγή: ΚΕΔΚΕ & Ι.Τ.Α., Η δομή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, 2006

### 3.4 Η αναζήτηση της χωρικής ταυτότητας της ΑΑΜΟ

Η πολυδιάσπαση της πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης είχε αναγνωριστεί ως το κρίσιμο δομικό πρόβλημα του διοικητικού συστήματος της Ελλάδας τα τελευταία χρόνια (Μακρυδημήτρης, 2002: 64-76). Από το 2007 θεωρήθηκε απαραίτητη η δημογραφική και κοινωνική ανάπτυξη των 901 δήμων και των 130 κοινοτήτων που είχαν προκύψει από την εφαρμογή του Ν. 2539/1997, Πρόγραμμα «Ιωάννης Καποδίστριας»<sup>6</sup> και δεν ήταν σε θέση να λειτουργήσουν με τις ταχύτητες που προτείνουν τα σύγχρονα ευρωπαϊκά πρότυπα της Αυτοδιοίκησης (ΚΕΔΚΕ & ΙΤΑ, 2008). Δεν είχαν τη δυνατότητα να παρέχουν υπηρεσίες επιπέδου στους πολίτες, πολύ δε περισσότερο δεν είχαν την ικανότητα να αναλάβουν δυναμικό ρόλο ούτε στον σχεδιασμό και την υλοποίηση της τοπικής ανάπτυξης

<sup>6</sup> Υπουργείο Εσωτερικών, 1997, <http://www.ypes.gr/kapodistriasis/greek/index.htm>

στα πλαίσια των ευρωπαϊκών προτύπων και ούτε στην απορρόφηση εθνικών και κοινοτικών κονδυλίων.

Είναι γεγονός πάντως πως τα τελευταία 40 χρόνια, ιδιαίτερα στην Ευρώπη, έχει αναπτυχθεί μια έντονη φιλολογία για το θέμα αυτό. Η προώθηση των συνενώσεων των ΟΤΑ διαμορφώνει ευνοϊκές προοπτικές για την ολοκληρωμένη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό της πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης. Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή τους δεν πρέπει να θεωρηθούν μόνο ως διαδικασία διοικητικής συνένωσης εκτάσεων και πληθυσμών, αλλά να υπάρξει συνδυασμένη ανασυγκρότηση των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ, ανασυγκρότηση που ως αφετηρία θα έχει τον χωροταξικό σχεδιασμό τους, αλλά στη συνέχεια θα περιλαμβάνει την έγκαιρη θεσμοθέτησή τους, την προσαρμογή του συστήματος της πολιτικής διοικητικής τους οργάνωσης στις σύγχρονες απαιτήσεις της αποτελεσματικής αυτοδιοίκησης (Κοντιάδης & Απιστούλας, 2006).

Κατά καιρούς επιχειρήθηκαν διάφορες προσεγγίσεις στο ζήτημα των βέλτιστων μεγεθών των μονάδων πρώτου βαθμού αυτοδιοίκησης που θα μπορούσαν να αποτελέσουν ΑΑΜΟ. Το πρόβλημα συνήθως έγκειται στην προσπάθεια συγκερασμού δύο πλευρών του ζητήματος που αλληλοαναιρούνται. Μια προσέγγιση της απάντησης δίνει η έκθεση που έχει συντάξει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την Τοπική και Περιφερειακή Δημοκρατία (European Committee on Local and Regional Democracy - CDLR) του Συμβουλίου της Ευρώπης<sup>7</sup>, και αφορά τη σχέση που υπάρχει ανάμεσα στο μέγεθος των τοπικών και περιφερειακών αρχών με την αποτελεσματικότητα και τη δημοκρατία. Η συζήτηση για το κατάλληλο μέγεθος μιας τέτοιας χωρικής ενότητας είναι ένα μακροχρόνιο αντικείμενο διαπραγμάτευσης. Από την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας το ζήτημα του βέλτιστου μεγέθους έχει απασχολήσει τους επιστήμονες διαχρονικά (Αγγελίδης, 1993: 78-83· Γετίμης & Χλέπας, 2005 Β: 26-39· Γετίμης, 2000· Γετίμης & Καυκαλάς, 2003: 56-72· Μακρυδημήτρης, 1992· Παπαδημητρίου & Μακρυδημήτρης, 1994· Πρεβελάκης, 2002· Σπανού, 2000· Χλέπας, 1999: 28-41· Thor, 2006: 56-64· Bogdandy 2004· Back, 1996: 26-35· Bemhard, Novy & Beinstein, 2007· Brenner & Theodore, 2002· Castells, 1994· Enemark, 2006: 65-69· Gjerding, 2005: 25-36· Hambleton & Gross & Simone, 2007· Harvey, 2001· Kristensen, 2001: 255-271· Plum, 2007· Plum, 1998· Rhodes, 1997· Swianiewicz, 2000· Swyngedouw, 1997).

Από τη μια υπάρχει μια κατηγορία που υποστηρίζει τη συγκρότηση μεγάλων εδαφικών ενότητων (Αγγελίδης, 1993· Γετίμης & Χλέπας, 2005· Μακρυδημήτρης, 1992· Castells, 1994· Enemark, 2006· Plum, 2007· Plum, 1998) από την άλλη υπάρχουν οι υπέρμαχοι της ύπαρξης ενός γεωγραφικού χάρτη αποτελούμενου από πολυάριθμες μικρότερες τοπικές οντότητες (Kristensen, 2001· Swyngedouw, 1997· Back, 1996· Σπανού, 2000· Πρεβελάκης, 2002). Η έννοια του «μεγέθους» είναι μια

---

<sup>7</sup> The European Committee on Local and Regional Democracy, CDLR report, 2001  
[http://www.coe.int/t/dgap/localdemocracy/cdlr/default\\_EN.asp](http://www.coe.int/t/dgap/localdemocracy/cdlr/default_EN.asp)



πολύ αφηρημένη και σύνθετη ιδέα. Μπορεί να μεταφρασθεί με ποικίλους τρόπους με βάση το μέγεθος του πληθυσμού, την πληθυσμιακή πυκνότητα, την τοπική οικονομία, το γεωγραφικό μέγεθος, τη διάχυση του πληθυσμού, τους πόρους και τις αρμοδιότητες. Συνήθως τα δύο δυνητικά μέτρα μεγέθους είναι ο πληθυσμός και η επιφάνεια. Είναι πάντως αλήθεια ότι πολλοί ΟΤΑ μπορεί να είναι την ίδια στιγμή και μικροί αλλά και μεγάλοι, ανάλογα με τις διαφορετικές μεταβλητές<sup>8</sup>.

Τα σημαντικότερα επιχειρήματα υπέρ του μικρού μεγέθους είναι τα εξής:

- Όσο μικρότερο είναι το μέγεθος μιας ΑΑΜΟ, τόσο περισσότερο σύμφωνες είναι οι δραστηριότητες τους με τις επιθυμίες των κατοίκων της.
- Με δεδομένο το μέγεθος του πληθυσμού μιας χώρας, όσο μικρότεροι είναι οι ΑΑΜΟ τόσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός τους, που σημαίνει ότι τόσο μεγαλύτερος είναι ο ανταγωνισμός μεταξύ τους στην ανάληψη πρωτοποριακών δραστηριοτήτων και στην παροχή αγαθών και υπηρεσιών. Επομένως τόσο μεγαλύτερες είναι και οι επιλογές των δημοτών.
- Είναι πολύ πιο εύκολο στους κατοίκους των μικρών ΑΑΜΟ να αντιληφθούν τα προβλήματα της περιοχής και τις δυνατότητες αντιμετώπισής τους απ' ό,τι στις μεγάλες ΑΑΜΟ.
- Όσο μικρότερη είναι μια ΑΑΜΟ, τόσο πιο στενή είναι η σχέση ανάμεσα στις αποφάσεις για δαπάνες και στα έσοδα που απαιτούνται για την ικανοποίηση των αναγκών, κάτι που οδηγεί σε μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα.
- Όσο περισσότερες είναι οι ΑΑΜΟ τόσοι περισσότεροι είναι και οι εκλεγόμενοι από τους κατοίκους αντιπρόσωποι. Τα άτομα αυτά με την εκλογή τους θα αποκτήσουν εμπειρία στη δημόσια διοίκηση και κατ' αυτόν τον τρόπο η αυτοδιοίκηση θα αποτελέσει ένα φυτώριο στελεχών για την Κεντρική Διοίκηση.

Τα σημαντικότερα επιχειρήματα υπέρ των μεγάλων μονάδων είναι τα εξής:

- Λόγω της σημαντικής οικονομίας κλίμακας που επιτυγχάνεται στην παροχή πολλών αγαθών και υπηρεσιών καθιστούν τις μεγάλες μονάδες πολύ πιο αποτελεσματικές.
- Αν οι ΑΑΜΟ έχουν μεγάλο μέγεθος, μπορούν να προσελκύσουν αξιόλογους και με σημαντικά προσόντα εκλεγμένους αντιπροσώπους και εξειδικευμένο προσωπικό.
- Το κόστος διοίκησης είναι πολύ χαμηλότερο αν υπάρχουν λιγότεροι αλλά μεγαλύτεροι σε μέγεθος ΑΑΜΟ απ' ό,τι αν υπάρχουν πολλοί ΑΑΜΟ μικρού σχετικά μεγέθους.
- Όσοι πιο πολλές είναι οι ΑΑΜΟ, τόσο περισσότερες είναι οι εξωτερικές επιδράσεις που προκαλούν σε άλλες ΑΑΜΟ οι δραστηριότητές τους, με συνέπεια τόσο περισσότερες να είναι και οι τριβές που δημιουργούνται μεταξύ τους.

---

<sup>8</sup> CDLR report, 2001

- Όσο μεγαλύτερο είναι το μέγεθος της AAMO, τόσο μεγαλύτερη είναι η δυνατότητα άσκησης αναδιανεμητικής πολιτικής εντός των ορίων της.

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι τα επιχειρήματα που έχουν αναφερθεί υπέρ ή κατά του μικρού ή μεγάλου μεγέθους έχουν στην πλειονότητα τους κάποια κοινή βάση. Συγκεκριμένα, βασίζονται κυρίως στα οφέλη που απολαμβάνουν οι πολίτες από τη συλλογική παροχή αγαθών και υπηρεσιών, στην επίτευξη ή μη οικονομίας κλίμακας που εμφανίζει αυτή η παροχή και στις εξωτερικές (θετικές ή αρνητικές) επιδράσεις που έχει η δραστηριότητα της AAMO. Η εκτίμηση όμως των δύο πλευρών για τον τρόπο με τον οποίο το μέγεθος της AAMO επηρεάζει τα ζητήματα αυτά είναι εντελώς διαφορετική. Για να ανατεθεί, πάντως, σε μια βαθμίδα διοίκησης η αρμοδιότητα της παροχής συγκεκριμένων υπηρεσιών πρέπει αυτή να μπορεί να υποστηρίξει με το μέγεθός της περισσότερες συλλογικές λειτουργίες, δυνατότητα την οποία της παρέχει η αποκέντρωση (Γετίμης & Καυκαλάς, 2003· Γετίμης & Χλέπας, 2005· Simone, 2007).

Μια προσέγγιση για το μέγεθος ενός ΟΤΑ σχετίζεται με την έκταση (Αγγελίδης, 1993· Γετίμης & Καυκαλάς, 2003· Μακρυδημήτρης, 1992· Πρεβελάκης, 2002· Σπανού, 2000· Χλέπας, 1999: 28-41· Bogdandy 2004· Bemhard, Novy & Beinstein, 2007· Enemark, 2006· Gjerding, 2005: 25-36· Hambleton, Gross & Simone, 2007· Harvey, 2001· Plum, 2007· Swianiewicz, 2000.) ή ενώ μια άλλη με τον πληθυσμό της (Αγγελίδης, 1993: 78-83· Γετίμης, & Χλέπας, 2005: 26-39· Γετίμης, 2000· Γετίμης, Κουτσόπουλος & Σιόλας, 1994· Σαγιάς 2002· Thor, 2006· Back, 1996· Hall, 1996· Benevolo, 1997· Harvey, 1989,· Harvey, 2001). Από ουσιαστικής όμως πλευράς δεν υπάρχει συνήθως διαφορά ανάμεσα στους δύο αυτούς τρόπους προσδιορισμού του μεγέθους, γιατί στην πράξη η δημιουργία μεγαλύτερων μονάδων δεν επιδιώκεται με τη μετακίνηση πληθυσμού από ορισμένους σε κάποιους άλλους, αλλά με υποχρεωτική ή εθελοντική συνένωση ή συγχώνευσή τους, πρακτική που, λόγω της μείωσης του αριθμού τους, προκαλεί ταυτόχρονα αύξηση του πληθυσμού αλλά και των ορίων τους (Stevenson, 2003).

Το μέγεθος της τοπικής αυτοδιοίκησης ποικίλλει και διαφέρει από χώρα σε χώρα στον ευρωπαϊκό χώρο. Στην Αγγλία, στην Ολλανδία και στην Νορβηγία υπάρχουν σχετικά μεγάλοι σε μέγεθος δήμοι. Από την άλλη, η Ιταλία και η Γαλλία διαιρούνται σε μικρές τοπικές μονάδες. Αυτή η παρατηρούμενη διαφοροποίηση ανάμεσα στις χώρες μπορεί να αποδοθεί σε ιστορικούς λόγους, στη νοοτροπία, στην πολιτική καθώς και στην ως έναν βαθμό χωρική οργάνωση κάθε τύπου. Πολλές φορές, η ιστορική παράδοση ενός τόπου μπορεί να αποβεί ανασταλτικός παράγοντας προώθησης οποιασδήποτε μορφής μεταρρυθμιστικού εγχειρήματος.

Πίνακας 5. Μέγεθος των Ευρωπαϊκών Δήμων – Πληθυσμός

ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΗΜΩΝ – ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ					
ΧΩΡΑ	<10.000 (%)	10-50.000 (%)	50.000< (%)	ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΣΟ ΜΕΓΕΘΟΣ
ΔΑΝΙΑ 2005	48	46	7	271	19.900
ΔΑΝΙΑ 2007	4	61	35	98	55.200
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	76	20	3	432	12.100
ΓΑΛΛΙΑ	98	2	0.3	36.565	1.600
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	13	71	14	467	34.900
ΙΤΑΛΙΑ	86	12	1	8.101	7.200
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	77	21	3	433	10.500
ΙΣΠΑΝΙΑ	92	7	2	8.109	5.300
ΣΟΥΗΔΙΑ	25	60	15	290	31.100
ΕΛΛΑΔΑ 1988	80	19	1	900+133	11.100
ΕΛΛΑΔΑ ΠΡΙΝ ΤΟ 1998				6.262	1.700
ΓΕΡΜΑΝΙΑ				16.042	5.100
ΙΡΛΑΝΔΙΑ				80	46.300
ΑΥΣΤΡΙΑ				2.400	3.400

Πηγή: Plum, 2007.

Πίνακας 6. Μέγεθος Δήμων και Επιλεγμένων Περιφερειών Ευρωπαϊκών Κρατών.

ΜΕΓΕΘΗ ΔΗΜΩΝ (ΕΝΩΜΕΝΩΝ) ΚΑΙ ΕΠΑΡΧΙΩΝ		
ΓΕΡΜΑΝΙΑ (Επαρχία Kreis)	543	152.300
ΣΚΩΤΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟ 1996 – ΕΝΩΜΕΝΟΙ ΔΗΜΟΙ (ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΕΣ)	29+3	159.900
ΣΚΩΤΙΑ ΤΟΠΙΚΑ ΣΥΜΒΟΥΛΙΑ – ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ	1000	5.100
ΟΥΑΛΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟ 1996 – ΕΝΩΜΕΝΟΙ ΔΗΜΟΙ	22	131.800
ΟΥΑΛΙΑ ΤΟΠΙΚΑ ΣΥΜΒΟΥΛΙΑ – ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ	730	4.000
ΔΑΝΙΑ 2005 ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΑ ΣΥΜΒΟΥΛΙΑ	14+2	325.000
ΔΑΝΙΑ 2007 ΕΝΩΜΕΝΟΙ ΔΗΜΟΙ	5	1.040.000

Πηγή: Plum, 2007.

Η προσέγγιση που ακολουθήθηκε στην Ελλάδα στο πλαίσιο του Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης» σχετικά με το μέγεθος του κατάλληλου ΟΤΑ προέκυψε από τη σύνθεση των κύριων και διαχρονικών στοιχείων της ταυτότητάς τους: τον χώρο, δηλαδή την έκταση, η οποία πρέπει να είναι επαρκής αλλά όχι υπέρμετρα διευρυμένη, τον πληθυσμό, ο οποίος πρέπει να είναι αρκετός –ικανός να συμβάλει στην οικονομική και λειτουργική αυτοδυναμία του, καθώς και στη διαχειριστική του επάρκεια– διαμορφώνοντας συνείδηση ένταξης σε μια τοπική κοινωνία<sup>9</sup>.

Σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση του Ν. 3852/2010 «η συγκρότηση των δήμων σε πληθυσμιακά και χωρικά μεγαλύτερες γεωγραφικές μονάδες, διευκολύνει την ανάπτυξη ενός ισχυρότερου διοικητικού συστήματος, που ικανοποιεί δύο κυρίως στόχους: Οι δήμοι να αποτελέσουν έτσι ισχυρές μονάδες τοπικής ανάπτυξης και ταυτόχρονα να εξελίσσονται σε αποτελεσματικούς διαχειριστές υπηρεσιών, ιδίως στην καθημερινή ζωή των πολιτών και στην ποιότητά της. Σε αυτή τη λογική, η μείωση του αριθμού των Δήμων συμπεριλαμβάνει για πρώτη φορά και το σύνολο της Αττικής (σήμερα 102 δήμοι και 20 κοινότητες) και της Θεσσαλονίκης (45 δήμοι). Για πρώτη φορά για το σκοπό

<sup>9</sup> Υπουργείο Εσωτερικών, 1997, <http://www.ypes.gr/kapodistriasis/greek/index.htm>

αυτό υιοθετούνται ορθολογικά και αντικειμενικά κριτήρια για την οριοθέτηση των διοικητικών ορίων των νέων ΟΤΑ. Τα κριτήρια αυτά πηγάζουν από το Σύνταγμα το οποίο στο άρθρο 101 παρ.2 αναφέρει ότι: “Η διοικητική διαίρεση της Χώρας διαμορφώνεται με βάση τις γεωοικονομικές, κοινωνικές και συγκοινωνιακές συνθήκες”. Τα κριτήρια αυτά θέτουν το γενικό πλαίσιο για την περαιτέρω εξειδίκευσή τους, ανταποκρίνονται, δε, παραλλήλως, και στο αντίστοιχο γενικό περίγραμμα, όπως αυτό καθορίστηκε στο Συνέδριο της ΚΕΔΚΕ (Κυλλίνη, 2007)»

Οι τομές του προγράμματος του Ν. 3852/2010 για την Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι οι εξής:

- Εξοικονόμηση οικονομικών πόρων από τον περιορισμό λειτουργικών δαπανών και την ορθολογική αξιοποίησή τους. Οι συνενώσεις επηρεάζουν το σύνολο της δομής και λειτουργίας των ΟΤΑ οδηγώντας σε σημαντική μείωση των δαπανών τους. Μόνο από τη μείωση των αιρετών θέσεων πραγματοποιείται εξοικονόμηση της τάξης του 60%.
- Τα 6.000 ΝΠΔΔ και επιχειρήσεις των Δήμων που υπήρχαν με τον προηγούμενο νόμο περιορίζονται σε λιγότερα από 2.000 (Άρθρα 194-204). Τα 60.000 περίπου μέλη των διοικήσεων των Διοικητικών Συμβουλίων των δημοτικών επιχειρήσεων των ΟΤΑ, μειώνονται κατά 40.000 σε 20.000 μέλη Διοικητικών Συμβουλίων δημοτικών επιχειρήσεων.
- Οι εκλογές γίνονται κάθε (5) χρόνια μαζί με τις ευρωεκλογές, (άρθρα 9 και 114). Παρέχεται περισσότερος ωφέλιμος χρόνος σε κάθε αυτοδιοικητική αρχή να εφαρμόσει τις πολιτικές της.
- Οι Δήμοι αποκτούν αρμοδιότητες που σχετίζονται με τοπικά ζητήματα, όπως η έκδοση οικοδομικών αδειών, η κοινωνική πρόνοια και οι επαγγελματικές άδειες. Οι πολίτες εξυπηρετούνται άμεσα για ζητήματα που αφορούν την καθημερινότητά τους.
- Κάθε αρμοδιότητα, κάθε εξουσία πάει στο εγγύτερο δυνατό σημείο για τον πολίτη. Σε κάθε συνενούμενο δήμο παραμένει το σύνολο των υπηρεσιών ενώ προβλέπεται αντιδήμαρχος που θα μεριμνά για τις τοπικές υποθέσεις, (άρθρα 59 και 160 αντίστοιχα).
- Συστήνονται Δημοτικές Κοινότητες που αντικαθιστούν τα σημερινά Τοπικά και Δημοτικά Διαμερίσματα (άρθρα 79,80-93).
- Καθιερώνεται ο θεσμός του «Συμπαραστάτη του Δημότη και της Επιχείρησης» σε κάθε Δήμο με αποστολή την έγκαιρη καταπολέμηση της κακοδιοίκησης, τη διασφάλιση της αμεροληψίας των αυτοδιοικητικών αρχών, τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των πολιτών και των επιχειρήσεων, καθώς και την αποσυμφόρηση αιρετών οργάνων του δήμου και της περιφέρειας από τη συσσώρευση αιτημάτων και παραπόνων των πολιτών (άρθρο 77).
- Στους Δήμους συστήνεται Επιτροπή Διαβούλευσης. Η Επιτροπή Διαβούλευσης προσφέρει για πρώτη φορά τη δυνατότητα συγκροτημένης, θεσμοποιημένης και ανοικτής συμμετοχής και ανταλλαγής επιχειρημάτων με εκπροσώπους της τοπικής κοινωνίας (άρθρο 76).

- Δημιουργούνται δίπλα στα σημερινά 1.000 ΚΕΠ άλλα 1.200 επιπλέον «Δημοτικά - ΚΕΠ». Για την εξυπηρέτηση του πολίτη ενισχύεται και εκσυγχρονίζεται ο θεσμός των δημοτικών ΚΕΠ, με τη δημιουργία μικρών, αποτελεσματικών «Δημοτικών - ΚΕΠ», σε κάθε γειτονιά ή χωριό ανάλογα με τις ανάγκες εξυπηρέτησης, με τα οποία παρέχονται διοικητικές υπηρεσίες όσο το δυνατόν εγγύτερα στον πολίτη.
- Εισάγεται η έξυπνη «κάρτα του Δημότη», ξεκινά η υλοποίηση της «κάρτας του πολίτη». Για την άμεση ηλεκτρονική εξυπηρέτηση του πολίτη και έκδοση πιστοποιητικών αλλά και για συμμετοχή σε τοπικά δημοψηφίσματα.
- Για κάθε όργανο των Δήμων και όλων των Νομικών Προσώπων τους εισάγεται υποχρέωση ανάρτησης κάθε απόφασής τους στο διαδίκτυο, προκειμένου αυτή να είναι εκτελεστή (άρθρο 71). Πλήρης διαφάνεια σε όλες τις αποφάσεις, ίση πρόσβαση στην πληροφορία για όλους τους πολίτες. Για να γνωρίζει ο πολίτης πού πηγαίνει κάθε ευρώ από τη φορολόγησή του.

### 3.5 Η αναζήτηση της μορφής της ΑΑΜΟ

Στην προσπάθεια αναζήτηση της βέλτιστης μορφής της ΑΑΜΟ εγείρονται ορισμένα σημαντικά ερωτήματα.

**α.** Κατά πόσον υπάρχουν ενότητες στο ενδιάμεσο επίπεδο οι οποίες θα πρέπει να καταργηθούν;

Η προτεινόμενη λύση θα πρέπει να θεωρεί αποδοτικότερο μέτρο τη διατήρηση των διοικητικών ορίων των υφιστάμενων δομών της αυτοδιοίκησης με τον όρο να υπάρξουν περιορισμένες συγχωνεύσεις χωρικών ενοτήτων μεταξύ τους. Σε αντίθετη περίπτωση θα πρέπει να γίνει μια εκτενής αναδιάρθρωση των ενδιάμεσων διοικητικών ενοτήτων με κοινά κριτήρια, έτσι ώστε να μην υπάρξουν χωρικές μεταβολές μεταξύ των σημερινών περιφερειών.

**β.** Κατά πόσον υφίσταται μια διοικητική ενότητα η οποία δεν μπορεί να διαιρεθεί;

Η διατήρηση των χωρικών ενοτήτων μετά την εφαρμογή του Ν. 3852/2010 με μικρές αλλαγές μετά τη λήξη της πρώτης θητείας των Δημάρχων και την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους προτείνεται ως η πιο ενδεδειγμένη λύση. Ταυτόχρονα θα πρέπει να επιτραπεί, όπου απαιτείται, η μετακίνηση Δημοτικών Ενοτήτων από έναν ΟΤΑ σε μια ΑΑΜΟ με βάση τα γεωγραφικά κριτήρια και τη γνώμη της τοπικής κοινωνίας.

**γ.** Κατά πόσον οι νέες ΑΑΜΟ έχουν προκαθορισμένο αριθμό;

Η λύση στο ζήτημα αυτό θα μπορούσε να αναζητηθεί σε μια παλαιότερη διοικητική ενότητα, αυτή του επαρχείου. Οι επαρχίες υπερτερούν σε σχέση με τους νομούς, διότι δημιουργούν σύνολα τα οποία διαθέτουν περισσότερο ομοιογενή χαρακτηριστικά τόσο από οικονομική, όσο και από κοινωνική άποψη και λαμβάνουν υπόψη τους και τα ιστορικά χαρακτηριστικά. Κατά το παρελθόν ο αριθμός των επαρχιών ανερχόταν γύρω στις 150-200, μαζί με τους διαχωρισμούς σε ορισμένες πόλεις. Καθώς όμως τα κοινωνικοοικονομικά δεδομένα έχουν αλλάξει κατά πολύ από τότε, οι επαρχίες που θα προέκυπταν σήμερα θα προσέγγιζαν τις 300-350, αρκετά μεγάλος αριθμός αλλά

όχι τόσο ώστε να καθιστά απαγορευτική την ανάλυση των δεδομένων που θα παράγονταν.

Όποια κι αν είναι η λύση που θα προκύψει σε επίπεδο ενοτήτων, για να μπορέσει να επιτευχθεί η χάραξη των διοικητικών ορίων των ΑΑΜΟ, θα πρέπει να αναζητηθούν συγκεκριμένα κριτήρια τα οποία θα χρειάζεται να ληφθούν υπόψη κατά τη διαδικασία σχεδιασμού:

- Τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά. Οι ΑΑΜΟ θα πρέπει να πληρούν συγκεκριμένα γεωγραφικά κριτήρια, διότι έτσι θα καταστεί ευκολότερη η διάχυση των υπηρεσιών στους πολίτες με το βέλτιστο δυνατό αποτέλεσμα. Για να πραγματοποιηθεί αυτό, θα πρέπει να υπάρχουν σαφή όρια μεταξύ των ενοτήτων, σε αντίθεση με την πρακτική που παρατηρείται τώρα σε κάποιες πόλεις, όπου π.χ. η μία πλευρά ενός δρόμου ανήκει σε έναν δήμο και η άλλη σε άλλον δήμο. Επίσης είναι σημαντικό οι ενότητες να σχηματίζουν ένα όσο το δυνατόν συμπαγές σχήμα, που σημαίνει ότι, αν στον χάρτη προσπαθούσαμε να ενώσουμε δύο οποιαδήποτε σημεία τους, η γραμμή που τα ενώνει θα πρέπει να βρίσκεται εξολοκλήρου μέσα στα όρια της ενότητας. Ένα άλλο στοιχείο που θα πρέπει να προσεχθεί είναι να μην παρακωλύεται η επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων σημείων των ενοτήτων είτε από φυσικά, είτε από τεχνητά εμπόδια, όπως βουνά, αυτοκινητόδρομους κ.ά. Τέλος σε σχέση με τη γεωγραφία θα πρέπει τα σύνορα μεταξύ των ενοτήτων να αποτελούν μια συνεχόμενη γραμμή και όχι να υπάρχουν μέρη της μιας ενότητας μέσα σε άλλη ή να επικοινωνούν δύο τμήματα της ίδιας ενότητας μεταξύ τους μόνο σε ένα σημείο. Φυσικά όλες αυτές οι παράμετροι θα πρέπει να λαμβάνουν σαφώς υπόψη τις τοπικές ιδιαιτερότητες, ενώ τα δεδομένα αλλάζουν όταν πρόκειται για ενότητες οι οποίες αποτελούνται από νησιά.
- Ο πληθυσμός. Οι ΑΑΜΟ θα πρέπει να παρουσιάζουν μια σχετική ομοιογένεια σε σχέση με τον αριθμό των κατοίκων τους. Με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλιστεί ένας όσο το δυνατόν καλύτερος σχεδιασμός και μια δικαιότερη κατανομή των πόρων. Δυσκολίες ως προς το κριτήριο αυτό θα υπάρξουν κυρίως λόγω της δυσκολίας υπολογισμού της πυκνότητας του πληθυσμού σε πολλές περιοχές. Επίσης τίθεται και το θέμα του καθορισμού του τρόπου υπολογισμού των κατοίκων σε περιοχές με πολλές δευτερες κατοικίες, ειδικά σε τουριστικές περιοχές με υψηλά νούμερα παραθεριστικών κατοικιών. Παρ' όλες τις δυσκολίες, είναι σημαντικό να μην υπάρξουν σημαντικές αποκλίσεις στα πληθυσμιακά μεγέθη.
- Τα κοινωνικά χαρακτηριστικά. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τον σχεδιασμό τα στοιχεία εκείνα που αποτυπώνουν την ηλικιακή κατανομή, τον ρυθμό γεννήσεων και θανάτων, το μορφωτικό επίπεδο κ.ά. Στόχος είναι να προκύψουν ενότητες στις οποίες δεν θα υπάρχουν σημαντικές αποκλίσεις όσον αφορά τα κοινωνικά χαρακτηριστικά. Με αυτόν τον τρόπο θα εξασφαλιστεί, όσο είναι εφικτό, η εκπροσώπηση όλων των κοινωνικών ομάδων ισότιμα στις πολιτικές διαδικασίες. Λαμβάνοντας υπόψη αφενός το

γεγονός ότι στον ελληνικό χώρο συνήθως δεν συναντά κανείς περιοχές κοινωνικά ομοιογενείς, αφετέρου τις ιδιαίτερες πολιτιστικές και πολιτισμικές παραδόσεις που θα πρέπει να διατηρηθούν, είναι αναγκαίο να αποφευχθούν ενότητες με έντονες κοινωνικές αποκλίσεις όπως συμβαίνει στον νομό Αθηνών.

- Η συμμετοχή των πολιτών. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η πρόσβαση όλων των πολιτών στις αντιπροσωπευτικές διαδικασίες αλλά και αντίστοιχα η δυνατότητα να φτάνουν το ίδιο εύκολα όλες οι υπηρεσίες σε όλους τους πολίτες. Κάτι τέτοιο θα έχει σαν αποτέλεσμα να εξισωθεί και το κόστος της παρεχόμενης πολιτικής και να ενδυναμωθούν οι δημοκρατικές λειτουργίες σε τοπικό επίπεδο, χωρίς αυτό βεβαίως να σημαίνει ότι θα πρέπει να επιδιωχθεί μια αναλογικότητα σε σχέση με την κομματική εκπροσώπηση.
- Η εξομάλυνση των κοινωνικών ανισοτήτων. Για να επιτευχθεί αυτή θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν κριτήρια τα οποία θα λαμβάνουν υπόψη οικονομικούς παράγοντες όπως το ΑΕΠ, η κινητικότητα του εργατικού δυναμικού, το εισόδημα που παράγεται αλλά και οικονομικές δομές. Είναι όμως σημαντικό να μην υπάρξουν ανισότητες και μεταξύ των ενδιάμεσων δομών (περιφέρειες, επαρχίες) οι οποίες θα επαναπροσδιοριστούν ή θα προκύψουν από τον νέο σχεδιασμό, διότι έτσι θα ενταθούν οι οικονομικές ανισότητες σε περιφερειακό επίπεδο και θα πολλαπλασιασθεί ο κίνδυνος να προκύψουν οικονομίες πολλών ταχυτήτων. Σε αυτό το σημείο είναι απαραίτητο να αξιοποιηθούν οι εμπειρίες των πολιτικών που έχουν εφαρμοσθεί στην Ευρώπη, όπου καταφεύγουν στην δημιουργία χωρικών ενοτήτων ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους και χωρίς κρατική παρέμβαση.
- Ο αναπτυξιακός χαρακτήρας. Οι ΑΑΜΟ οφείλουν να δημιουργήσουν το πλαίσιο εκείνο που θα δημιουργήσει τις συνθήκες για να αναδυθούν και να αναπτυχθούν οι τοπικές αναπτυξιακές δυνάμεις. Αυτό θα γίνει με τη δημιουργία δομών οι οποίες θα τους επιτρέψουν να ανταποκριθούν επιχειρησιακά στις απαιτήσεις των τοπικών κοινωνιών. Τότε θα έχουν τη δυνατότητα να καταστούν πραγματικά αυτόνομες και ανεξάρτητες, αξιοποιώντας ορθολογικά τους πόρους της τοπικής οικονομίας.

Για τη λειτουργία των ΑΑΜΟ είναι αναγκαίο να υπάρξουν πολιτικές και κίνητρα από το κράτος, η θέσπιση των οποίων θα έχει τα επιθυμητά αποτελέσματα μόνο αν προκύψει μέσα από συνθήκες διαλόγου και ζυμώσεων με τους κοινωνικούς φορείς, ούτως ώστε οι πολιτικές και τα κίνητρα να έχουν τα βέλτιστα αποτελέσματα. Μια διαδικασία με αυτά τα χαρακτηριστικά θα έχει πολλαπλά οφέλη για τη χάραξη των νέων δομών, καθώς θα βοηθήσει τους εμπλεκόμενους φορείς να κατανοήσουν την ανάγκη οι νέες δομές που θα προκύψουν να χαρακτηρίζονται από ισορροπία και από τον καθορισμό των προτεραιοτήτων τους και όχι από τα ποσοτικά χαρακτηριστικά τους.



Βασικό γνώμονα για την αναζήτηση της χωρικής και δομικής ταυτότητας μιας ΑΑΜΟ αποτελεί η διαμόρφωση ενός καινούργιου πιο ενεργού ρόλου στις τοπικές κοινωνίες που δίνει έμφαση σε θέματα τα οποία αποτελούν φλέγοντα ζητήματα, όπως η παροχή κοινωνικών υπηρεσιών και η περιβαλλοντική πολιτική. Παράλληλα είναι απαραίτητη η διασφάλιση λειτουργικής αυτονομίας των νέων μονάδων, καθώς χωρίς την απαιτούμενη επάρκεια τόσο σε διοικητικό, όσο και σε οικονομικό επίπεδο, είναι φανερό ότι δεν θα μπορούν να εκμεταλλευθούν τα οφέλη από την ύπαρξη των εθνικών αλλά και των κοινοτικών πόρων. Επίσης, είναι αναγκαία η παροχή ενός πλαισίου δημοσιονομικής πολιτικής το οποίο θα επιτρέψει τη φορολογική «ανεξαρτησία» των ΑΑΜΟ. Ένα τέτοιο πλαίσιο θα επιτρέψει να έχουν πραγματική οικονομική αυτονομία, να μπορούν χαράξουν οικονομική πολιτική και να διοχετεύσουν αποτελεσματικότερα τα οφέλη προς τους πολίτες (Γετίμης, Κουκαλάς & Μαραβέγιας, 1994). Η διατύπωση ενός εθνικού επιχειρησιακού σχεδίου για την αυτοδιοίκηση αποτελεί προϋπόθεση για να πετύχουν οι ΑΑΜΟ την αποστολή τους καθώς θα τους προσφέρει τη δυνατότητα αφενός να αναβαθμίσουν την ικανότητά τους να απορροφούν τις χρηματοδοτήσεις, αφετέρου να μπορέσουν, μέσα από τις νέες αρμοδιότητες να βρουν ίδιους πόρους αναγκαίους για τη χρηματοδότηση ενεργειών, προοπτική που αποτελεί και ένα από τα βασικότερα θετικά στοιχεία της δημιουργίας μιας ΑΑΜΟ. Το σχέδιο αυτό θα λειτουργήσει επικουρικά στη δημιουργία των απαραίτητων δομών για την βιωσιμότητα των νέων ΑΑΜΟ.

Αφού ικανοποιηθούν οι παραπάνω προϋποθέσεις και δοθούν οικονομικές αρμοδιότητες για την εξεύρεση πόρων μπορεί να αναζητηθούν τα διοικητικά όρια και η μορφή της ΑΑΜΟ, στόχος της οποίας θα είναι η καλύτερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία της αστικής διακυβέρνησης προς όφελος του πολίτη (Χλέπας, 1999· Χριστοφάκης, 2001). Επειδή η προτεινόμενη μορφή των ΑΑΜΟ στηρίχτηκε στους άξονες και στα κριτήρια που προαναφέρθηκαν, μπορεί να δώσει απαντήσεις στα καίρια ζητήματα με τα οποία έρχεται αντιμέτωπη η τοπική αυτοδιοίκηση σήμερα. Είναι καίριας σημασίας να μπορέσει να αντιμετωπιστεί η οικονομική εξάρτησή τους από την κεντρική εξουσία, η οποία γίνεται ακόμη ισχυρότερη από την αποδεδειγμένη αδυναμία τους να αντλήσουν τα μέγιστα οφέλη από τα ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα ανάπτυξης αλλά και από τους εθνικούς πόρους (άμεση φορολογία, τέλη, κ.ά.). Οι υφιστάμενοι ΟΤΑ δεν έχουν αποκτήσει για την ώρα την απαιτούμενη επάρκεια σε επίπεδο δομών και διοικητικών υπηρεσιών, ώστε να απορροφούν τα κονδύλια αυτά προς όφελος της ποιότητας ζωής των πολιτών. Παράλληλα πρέπει να τους δοθούν θεσμικές και όχι εισηγητικές αρμοδιότητες στα θέματα της πολεοδομίας, του περιβάλλοντος και των υποδομών. Οι προτεινόμενες ΑΑΜΟ, λαμβάνοντας υπόψη τους παραπάνω άξονες, θα έχουν τη δυνατότητα να γίνουν αυτοδύναμες έτσι ώστε να μπορούν να αντεπεξέλθουν στις προκλήσεις προγραμματίζοντας, σχεδιάζοντας και υλοποιώντας αναπτυξιακά προγράμματα σε ένα περιβάλλον αποκεντρωμένο και ευέλικτο. Παράλληλα, θα μπορέσουν, υπό αυτές τις προϋποθέσεις, να θωρακίσουν τους θεσμούς της αστικής διακυβέρνησης και να προαγάγουν τη δημοκρατία μέσω της συμμετοχής των πολιτών στα κέντρα λήψης των αποφάσεων.

## 4 Ανάπτυξη μεθοδολογίας στο πλαίσιο του ενιαίου σχεδιασμού των αστικών λειτουργιών της νέας αστικής αυτοδιοικητικής μονάδας (ΑΑΜΟ)

### 4.1 Εισαγωγή

Στο πρώτο μέρος του παρόντος κεφαλαίου αναπτύσσεται και εξειδικεύεται το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα πρέπει να λειτουργήσει η νέα αστική αυτοδιοικητική μονάδα (ΑΑΜΟ) σε ό,τι αφορά τους βασικούς όρους, τις προϋποθέσεις και τα απαραίτητα εργαλεία σχεδιασμού των Αστικών Λειτουργιών. Καθίσταται δε περισσότερο επίκαιρη και αναγκαία η έρευνα αυτή, καθώς υπάρχει απαίτηση εναρμόνισης των οικιστικών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών που έχει κάθε δημοτική ενότητα στα πλαίσια της ΑΑΜΟ.

Το δεύτερο μέρος περιλαμβάνει την καταγραφή των προβλημάτων των πρώην ΟΤΑ, που αποτελούν τμήματα των ΑΑΜΟ, των δυσλειτουργιών και των αιτιών τους. Στη συνέχεια προτείνονται οι γενικοί στόχοι που θα συμβάλουν στην αντιμετώπισή τους. Οι στόχοι αυτοί θα αποτελέσουν τις βασικές κατευθυντήριες γραμμές της βιώσιμης ανάπτυξης (Αγγελίδης, 1993· Αραβαντινός, 1997· Βλαστός, 1997· Olsen & Pedersen, 2005· Taylor & Walker, 2001), με γνώμονα την οποία πρέπει να λειτουργούν οι αστικές αυτοδιοικητικές μονάδες, με χρονικό ορίζοντα τουλάχιστον για μια δεκαετία, ώστε να αντιμετωπίζουν τα κυριότερα προβλήματα και παράλληλα να αξιοποιούν τις αναπτυξιακές τους δυνατότητες και είναι οι εξής:

- η δημιουργία συνεκτικών ενοτήτων,
- η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος,
- η ισόρροπη πολεοδομική ανάπτυξη,
- η προστασία της εκτός σχεδίου δόμησης,
- η ανταπόκριση στις προκλήσεις των σύγχρονων τάσεων για τη λειτουργία της πόλης και των νέων κέντρων,
- η αξιοποίηση και ανάπτυξη του δυναμικού όλων των κοινωνικών και οικονομικών τομέων,
- η αποδοχή και εφαρμογή των δημοκρατικών θεσμών,
- η κοινωνική συνοχή και η κοινωνική μέριμνα.

Ο σχεδιασμός θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης τους στόχους και τις φιλοδοξίες της τοπικής κοινωνίας για το μέλλον σε θέματα όπως η οικιστική ανάπτυξη, η ποιότητα ζωής, η ποιότητα του περιβάλλοντος κ.λπ., και να αντικατοπτρίζει το όραμα της τοπικής κοινωνίας για τη συγκεκριμένη περιοχή στο μέλλον (Αγγελίδης, 1993· Αραβαντινός, 1997· Βλαστός, 1997· Κουτσόπουλος & Σιόλας, 1994· Μέλισσας, 2007· Σαγιάς, 2004· Σαρηγιάννης, 2000).

## 4.2 Μεθοδολογία

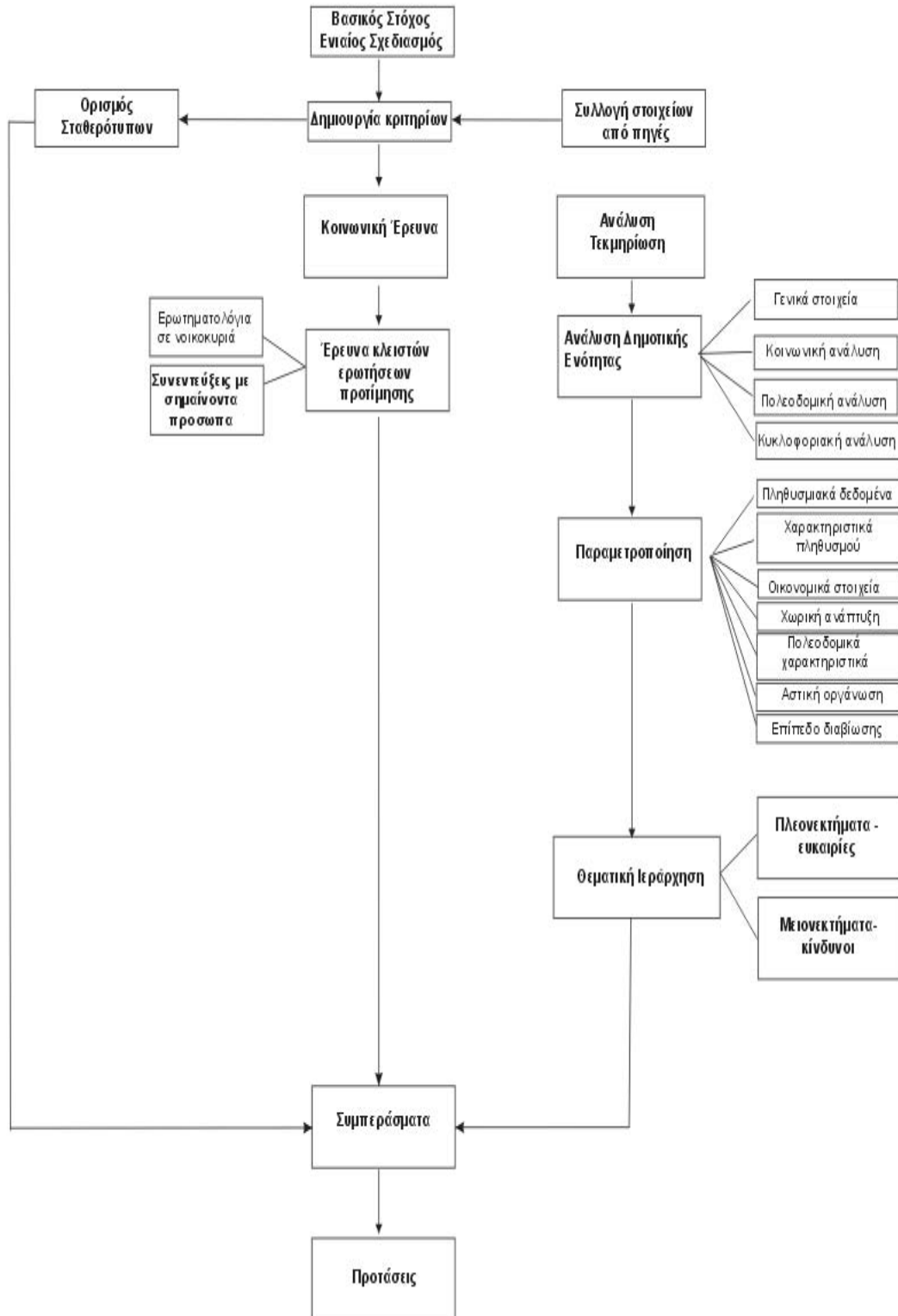
Ο βασικός στόχος που αποτελεί θεμελιώδη αρχή της διατριβής είναι ο ενιαίος σχεδιασμός των «Αστικών Λειτουργιών» στις ΑΑΜΟ. Για την επίτευξη της αρχής αυτής είναι απαραίτητη η δημιουργία κριτηρίων που θα προκύψουν από τρεις φάσεις. Η πρώτη αφορά τη βιβλιογραφική έρευνα, καθώς και την επιστημονική ανάλυση και τεκμηρίωση, η δεύτερη αφορά την κοινωνική έρευνα και η τρίτη τη δημιουργία σταθεροτύπων.

Στην πρώτη φάση, στο πλαίσιο της βιβλιογραφικής έρευνας, συλλέγονται για κάθε Δημοτική Ενότητα όλα εκείνα τα στοιχεία που θεωρούνται απαραίτητα και καθορίζουν τις αστικές λειτουργίες. Δηλαδή, για την κάθε χωρική ενότητα καταγράφονται τα γενικά κοινωνικά, πολεοδομικά, κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά της (Αραβαντινός, 1997· Σαρηγιάννης, 2000). Τα στοιχεία αυτά κατηγοριοποιούνται σε υποενότητες, κωδικοποιούνται, αναλύονται και τεκμηριώνονται με τα αντίστοιχα κείμενα. Στη συνέχεια γίνεται παραμετροποίηση ως προς τα πληθυσμιακά δεδομένα, τα χαρακτηριστικά του πληθυσμού, τα οικονομικά στοιχεία, τη χωρική ανάπτυξη, τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά, την αστική οργάνωση και το επίπεδο διαβίωσης (Κουτσόπουλος, 2006· Φώτης, 2002). Ακολουθεί η θεματική ιεράρχηση στην οποία αναλύονται τα πλεονεκτήματα, με τις ευκαιρίες που προσφέρουν, και τα μειονεκτήματα, με τους κινδύνους που προκαλούν (Γιαουτζή & Στρατηγέα, 2011).

Στη δεύτερη φάση πραγματοποιείται έρευνα πεδίου σε δύο κατηγορίες κοινού. Η πρώτη κατηγορία αφορά τη συμπλήρωση ερωτηματολογίων με κλειστές ερωτήσεις από νοικοκυριά και ομάδες πληθυσμού κάθε δημοτικής ενότητας. Η δεύτερη κατηγορία αφορά συνεντεύξεις με φυσικά πρόσωπα-στόχους που έχουν ιδιαίτερες γνώσεις, όπως το προσωπικό των υπηρεσιών της, ή διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στα σημεία λήψης αποφάσεων, όπως οι αιρετοί άρχοντες ή τα μέλη ειδικών επιτροπών (π.χ. Επιτροπή Χωροταξίας).

Στη συνέχεια, ορίζονται τα σταθερότυπα (Αραβαντινός, 1997) των Αστικών Λειτουργιών τα οποία πρέπει να έχει κάθε χωρική ενότητα του ΑΑΜΟ. Τα αποτελέσματα των τριών φάσεων οδηγούν σε διάγνωση και αξιολόγηση των τοπικών προβλημάτων σχεδιασμού των Αστικών Λειτουργιών σε κάθε θεματική ενότητα. Ακολουθούν τα συμπεράσματα και οι προτάσεις, καθώς και οι περαιτέρω διερευνήσεις που απαιτούνται.

Εικόνα 4. Μεθοδολογικά βήματα



### 4.3 Ανάλυση των επιμέρους στοιχείων της μεθοδολογίας

#### 4.3.1 Ενιαίος σχεδιασμός των Αστικών Λειτουργιών

Η θεμελιώδης φιλοσοφία για τον ενιαίο σχεδιασμό των Αστικών Λειτουργιών μιας ΑΑΜΟ στηρίζεται στην αρχή της οργανωμένης, συμπαγούς και ενοποιημένης ανάπτυξης της πόλης και από αυτή προκύπτουν οι επιμέρους πολιτικές που αναφέρονται εξειδικευμένα σε διάφορους τομείς ανάπτυξης (π.χ. οικιστική, εμπορική ανάπτυξη κ.λπ.) (Βλαστός, 1997). Αυτή είναι απόλυτα συμβατή με τις σύγχρονες αρχές περί βιώσιμης ανάπτυξης (Αραβαντινός, 1997· Σαρηγιάννης, 2000) και σύμφωνη με τους προσανατολισμούς και τη φιλοσοφία που προωθούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση αναφορικά με την οργάνωση των αστικών συγκροτημάτων (σχετικές είναι οι αναφορές που περιλαμβάνονται στο «Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον», που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Ένωση), ενώ συνδυάζεται και με τη δεδηλωμένη πολιτική για αποθάρρυνση της διασποράς των διαφόρων τύπων ανάπτυξης σε περιοχές άλλες από τις καθοριζόμενες (Βλαστός & Μηλάκης, 2006). Η εφαρμογή του ενιαίου σχεδιασμού συναρτάται άμεσα με την αποτελεσματικότητα των στόχων που τίθενται στους τομείς ανάπτυξης και θα είναι καθοριστικής σημασίας για την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα (π.χ. κοινωνικοοικονομικές εξυπηρετήσεις, εξορθολογισμός της κυκλοφορίας, εξυπηρέτηση από παρεχόμενες υπηρεσίες και υποδομές κ.ο.κ. (Αγγελίδης, 1993· Αραβαντινός, 1997· Βλαστός & Μηλάκης, 2006· Σιόλας, 2005). Η αξιοποίηση των αποθεμάτων γης που διατίθενται στις ΑΑΜΟ, με την εφαρμογή των κατάλληλων πολεοδομικών και άλλων μέτρων, βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με την επίτευξη της καλύτερης οργάνωσης των Αστικών Λειτουργιών.

Τα βασικά στοιχεία που θα ληφθούν υπόψη είναι τα εξής:

- Η εξοικονόμηση των πόρων και η προστασία του περιβάλλοντος της περιοχής, προς όφελος του σημερινού και του μελλοντικού πληθυσμού, σύμφωνα με τις σύγχρονες αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Η ανάπτυξη με έμφαση στην ποιοτική αναβάθμιση, στη διαφοροποίηση και στον εμπλουτισμό του τοπικού προϊόντος (παροχή υπηρεσίας, εμπόριο, τουρισμός κ.λπ.) και στη διαφύλαξη της φυσιογνωμίας, του τοπικού χαρακτήρα και της σχετικής αυτάρκειας κάθε επιμέρους περιοχής.
- Η μεγιστοποίηση της επωφελούς και αποδοτικής αξιοποίησης των αποθεμάτων γης που διατίθενται στις περιοχές που καθορίζονται για ανάπτυξη, των υπηρεσιών και των δικτύων υποδομής που παρέχονται από τον δημόσιο τομέα (δημόσια εκπαιδευτήρια διαφόρων βαθμίδων, οδικά δίκτυα, κ.λπ.).
- Η σταδιακή αναβάθμιση των ανέσεων, της ποιότητας ζωής και του επιπέδου εξυπηρέτησης του συνόλου του αστικού πληθυσμού.

Οι στόχοι που αποτελούν την ορθότερη επιλογή για την αναδιοργάνωση και τον προγραμματισμό της ΑΑΜΟ, εμπλουτισμένοι με τις σύγχρονες αντιλήψεις πολεοδομικού σχεδιασμού, είναι συνοπτικά οι ακόλουθοι:

- Η ορθολογική κατανομή των χρήσεων γης και δραστηριοτήτων, με τρόπο που να διασφαλίζεται η ορθή οικονομική και λειτουργική οργάνωση της πόλης και ο διαχωρισμός όσο είναι δυνατόν μη συμβατών μεταξύ τους χρήσεων, ώστε να εξασφαλιστούν οι ανέσεις και να προστατευθεί η ποιότητα ζωής του πληθυσμού.
- Η εξεύρεση εφικτών λύσεων βιώσιμης ανάπτυξης σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση και τις υπάρχουσες δεσμεύσεις (όροι δόμησης, χρήσεις γης, κυκλοφορία κ.ά.).
- Η διασφάλιση και η προαγωγή συμπαγούς και συγκεντρωμένης αστικής ανάπτυξης, μέσω της εφαρμογής δέσμης μέτρων πολιτικής και της υιοθέτησης δέσμης κινήτρων και αντικινήτρων, καθώς και η ενθάρρυνση της υλοποίησής της στις καθορισμένες περιοχές.
- Η εξασφάλιση των προϋποθέσεων για την αναβάθμιση των κεντρικών περιοχών σε πόλους συγκέντρωσης της μελλοντικής φυσικής, κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης.
- Η ορθολογική χωροθέτηση και οργάνωση των περιοχών κατοικίας με τρόπο που να επιτυγχάνεται, η λειτουργική αλληλοσυσχέτιση της κατανομής του πληθυσμού με τις ευκαιρίες απασχόλησης, τις υπηρεσίες και της τοπικές εξυπηρετήσεις.
- Η εφαρμογή μιας σύγχρονης και πολυδιάστατης κυκλοφοριακής πολιτικής που θα εξυπηρετεί ισόρροπα, τις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες της πόλης.
- Η ισόρροπη κατανομή των εμπορικών δραστηριοτήτων και χρήσεων γης σε στρατηγικά σημεία του αστικού ιστού και η ιεράρχηση των τοπικών εμπορικών πυρήνων με βάση τον πληθυσμό που εξυπηρετούν.
- Η διαφύλαξη στοιχείων και περιοχών ειδικού ή εξαιρετικού φυσικού, ιστορικού, πολιτιστικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος. Ειδικότερα, επιδιώκεται η υιοθέτηση προγράμματος διατήρησης, ανάπλασης και αναζωογόνησης των παραδοσιακών περιοχών και των ιστορικών πυρήνων, έτσι ώστε οι περιοχές αυτές να καταστούν ελκυστικές για κατοικία και εργασία.
- Η διεύρυνση των δυνατοτήτων για αναψυχή και ψυχαγωγία του συνόλου του αστικού πληθυσμού, ο εμπλουτισμός κατάλληλων υφιστάμενων χώρων/ εγκαταστάσεων, καθώς και η εξασφάλιση και ανάπτυξη ολοκληρωμένου και ιεραρχημένου συστήματος ελεύθερων χώρων πρασίνου.

#### 4.3.2 Συλλογή στοιχείων από πηγές

Για τη συλλογή των στοιχείων που σχετίζονται με την περιοχή της ΑΑΜΟ γίνεται αναζήτηση στα αρχεία των υπηρεσιών για έρευνες, μελέτες και προγράμματα όπως τα παρακάτω:

- **Ρυθμιστικό Σχέδιο:** Βασικό χώρο αναφοράς του Ρυθμιστικού Σχεδίου αποτελεί η Μητρόπολη / Πολεοδομικό Συγκρότημα. Συνιστά το στρατηγικό σχέδιο για την οργάνωση των λειτουργιών και των δραστηριοτήτων (Αραβαντινός, 1997).
- **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο:** Αποτελεί το κατευθυντήριο σχέδιο για την ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη της πόλης. Στα πλαίσια της μελέτης γίνεται διερεύνηση και προσδιορισμός των δυνατοτήτων ανάπτυξης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και της εξέλιξης του πληθυσμού της πόλης με βάση τους στόχους και τις κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου (όπου υπάρχει). Επίσης μελετάται η ανασυγκρότηση της πολεοδομικής δομής της πόλης και η οργάνωσή της σε πολεοδομικές ενότητες, η ορθολογική κατανομή των χρήσεων γης και ιδιαίτερα της κατοικίας, των παραγωγικών δραστηριοτήτων και του κοινωνικού εξοπλισμού, η προστασία και ανάδειξη του πολιτιστικού περιβάλλοντος και της ιστορικής φυσιογνωμίας της πόλης, ο καθορισμός περιοχών του αστικού χώρου που χρειάζονται ειδικές παρεμβάσεις, η οργάνωση των δικτύων μεταφορικής και τεχνικής υποδομής και ο καθορισμός περιοχών ειδικής προστασίας (Αραβαντινός, 1997).
- **Πολεοδομικές Μελέτες:** Διακρίνονται ανάλογα με τον μηχανισμό ενεργοποίησης του σχεδιασμού σε μελέτες περιοχών που θα αναπτυχθούν με κανονιστικούς όρους δόμησης (ορίζονται ως γενικές πολεοδομικές μελέτες) και σε μελέτες περιοχών που θα αναπτυχθούν με ενεργό παρέμβαση, π.χ. ΖΕΠ, Ανάπλαση, ΠΕΡΠΟ (ορίζονται ως ειδικές πολεοδομικές μελέτες). Περιλαμβάνουν την αξιολόγηση των πολεοδομικών δεδομένων βάσει των αρχών και σκοπών του πολεοδομικού σχεδιασμού και των ειδικών σκοπών της προς εκτέλεση μελέτης (Πολεοδομικού Σχεδίου και Ρυμοτομικού Σχεδίου) και μακροσκοπικό έλεγχο εφαρμοσιμότητάς τους. Στις γενικές μελέτες η πρόταση συνοδεύεται από διατιθέμενο Ισοζύγιο Κοινωνικής Γης (αναλυτικός υπολογισμός ρυμοτομίας, υποχρεώσεων ιδιοκτησίας σε εισφορές γης, κοινοχρήστων και κοινωφελών στην ενότητα σύμφωνα με τη νομοθεσία) και σύγκριση του ισοζυγίου με τις ανάγκες σε γη για κοινόχρηστους χώρους και κοινωφελείς χρήσεις. Στις ειδικές μελέτες η πρόταση συνοδεύεται από πρόταση επιχειρησιακού προγράμματος. Στις γενικές μελέτες συντάσσεται η Πράξη Εφαρμογής της εγκεκριμένης ρυμοτομίας και των κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων του σχεδίου ήτοι ο οριστικός πίνακας και διάγραμμα εφαρμογής, ενώ στις ειδικές μελέτες συντάσσεται η ανωτέρω Πράξη Εφαρμογής, αν απαιτείται από τη νομοθεσία, και επιπλέον οριστικό επιχειρησιακό πρόγραμμα εφαρμογής (Αραβαντινός, 1997).

- **Κυκλοφοριακή Μελέτη:** Πρόκειται για μελέτη που αποσκοπεί στον ορθολογικό σχεδιασμό της κυκλοφορίας όλων των χρηστών του οδικού χώρου στην πόλη. Οι πιο πρόσφατες μελέτες δίνουν έμφαση στο σχεδιασμό μιας πιο ανθρώπινης πόλης, περιορίζοντας την ελευθερία του αυτοκινήτου και οργανώνοντας τις κινήσεις και τη στάθμευση, εφαρμόζοντας πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας. Συνήθως προτείνονται η ιεράρχηση του οδικού δικτύου, οι πεζοδρομήσεις διαφόρων οδών, η μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας, ο σχεδιασμός και η βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε κόμβους και διασταυρώσεις, ο σχεδιασμός ποδηλατοδρόμων, η οργάνωση της στάθμευσης και το δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας (Σαρηγιάννης, 2000).
- **Επιχειρησιακό σχέδιο:** Περιέχει ένα συνεκτικό σύνολο αξόνων προτεραιότητας για δράσεις τοπικής ανάπτυξης και αποσκοπεί στην υλοποίηση του αναπτυξιακού σχεδιασμού του Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Καλύπτει το σύνολο των δράσεων τοπικής ανάπτυξης, καθώς και οργάνωσης των υπηρεσιών του, ενώ συμπεριλαμβάνει όλες τις δράσεις των δημοτικών ή κοινοτικών κοινωφελών επιχειρήσεων, των δημοτικών ή κοινοτικών ανωνύμων εταιρειών, των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου και των δημοτικών ή κοινοτικών ιδρυμάτων τους, εφόσον οι σχετικές αποφάσεις των οργάνων διοίκησής τους έχουν εγκριθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο (ΚΕΔΚΕ & ΙΤΑ 2008).
- **Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ):** Τα σχέδια αυτά προορίζονται για πόλεις ή τμήματά τους αλλά και για ευρύτερες αστικές περιοχές «που παρουσιάζουν κρίσιμα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής» και «επιδιώκουν τη βελτίωση των υποδομών, κοινωνικών εξυπηρετήσεων, την αντιμετώπιση της ανεργίας, την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού, την αρμονική διάρθρωση των χρήσεων γης, την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και γενικά την κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική και πολιτισμική αναζωογόνηση των πόλεων και των ευρύτερων αστικών περιοχών» (Ζεντέλης, 2011).
- **Ολοκληρωμένο Τοπικό Πρόγραμμα Βιώσιμης Ανάπτυξης:** Η μελέτη αυτή θέτει μια σειρά από αρχές, οι οποίες θα πρέπει να διέπουν όλες τις προσπάθειες για τον σχεδιασμό μιας βιώσιμης πόλης. Η βιώσιμη ανάπτυξη, δηλαδή η διαδικασία αλλαγής που βελτιώνει την ποιότητα ζωής των ανθρώπων, ενώ παράλληλα προστατεύει τους φυσικούς, ανθρώπινους και πολιτισμικούς, αποτελεί τα αντικείμενο της μελέτης. Για την παρακολούθηση της προόδου στην υλοποίηση και εφαρμογή δίνεται έμφαση στην ανάπτυξη και χρήση δεικτών, για τη βιωσιμότητα της πόλης και την κατοικία (Σιόλας, 2000).
- **Μελέτη ποδηλατοδρόμων:** Πρόκειται για στρατηγικό σχεδιασμό της πόλης με προτεινόμενες οδούς που θα μπορούσαν να υποδεχτούν ποδηλατόδρομους. Συνήθως προσδιορίζονται κάποιες διαδρομές, οι οποίες συνδέουν τις



σημαντικότερες χρήσεις γης και τους πόλους έλξης με τις γειτονιές (Βλαστός, 1997).

- **TRANSPOWER - Νέες ιδέες ενδυνάμωσης των μεταφορών:** Ζητούμενο είναι η εξεύρεση ιδεών και ο βέλτιστος δυνατός σχεδιασμός για μεταφορές επαρκείς, μειωμένου κόστους και φιλικές προς το περιβάλλον. Οι ραγδαίες εξελίξεις, τα τελευταία χρόνια, στον τομέα των αστικών μεταφορών οδήγησαν σε συμφόρηση των χρησιμοποιούμενων δικτύων, σε αυξημένη κατανάλωση καυσίμων, σε αύξηση της όχλησης από την ατμοσφαιρική ρύπανση και τον θόρυβο. Τα προβλήματα αυτά προσπαθεί να προσεγγίσει το TRANSPOWER πάντα σε επίπεδο τοπικών κοινωνιών και να αναζητήσει πρακτικές διαχείρισης με βάση τη φέρουσα ικανότητα κάθε συμμετέχουσας πόλης (Σαρηγιάννης, 2000).
- **URBACT II - θεματικό δίκτυο RegGov:** Θεματικό δίκτυο RegGov του προγράμματος URBACT II της πρωτοβουλίας της Ε.Ε. «Περιφέρειες για την Οικονομική Αλλαγή» (Regions for Economic Change). Με την προσπάθεια που γίνεται μέσα από τις διάφορες ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες να υποστηριχθεί μια ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη των μειονεκτούντων αστικών περιοχών, ο ρόλος των διαχειριστικών αρχών για τα επιχειρησιακά προγράμματα έχει γίνει ιδιαίτερα κρίσιμος. Για κάθε πόλη αναπτύσσεται ένα κατάλληλο πρότυπο διακυβέρνησης και ένα σχετικό τοπικό σχέδιο δράσης, προκειμένου να βελτιωθεί ο συντονισμός μεταξύ των περιφερειακών οργάνων και των αρμόδιων παραγόντων για την αστική και τοπική ανάπτυξη, μέσα από τους τοπικούς φορείς και τις τοπικές ομάδες υποστήριξης της κάθε πόλης (ΚΕΔΚΕ & ΙΤΑ, 2008).
- **GREENKEYS - Σχέδιο στρατηγικής για τη διαχείριση χώρων πρασίνου:** Το πρόγραμμα στοχεύει στην προώθηση της διασυνοριακής, διακρατικής και διαπεριφερειακής συνεργασίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση σχετικά με τον σχεδιασμό στρατηγικής για τους χώρους πρασίνου και αποτελεί οδηγό για τη δημιουργία μιας ευρύτερης περιβαλλοντικής στρατηγικής για την πόλη. Η τοπική στρατηγική για τη διαχείριση των χώρων πρασίνου περιέχει τους γενικούς στόχους, τις μεσοπρόθεσμες επιδιώξεις και τις δράσεις εκείνες που θα αναπτυχθούν τα επόμενα χρόνια (ΚΕΔΚΕ & ΙΤΑ, 2008).

Μια ακόμα αναζήτηση για επιμέρους στοιχεία γενικού ενδιαφέροντος (στατιστικά, οικονομικά, μεγέθη, συγκρίσεις, καλές πρακτικές κ.ά.) που αφορούν την κάθε πόλη μπορεί να γίνει σε καταλόγους βιβλιοθηκών που μπορεί να είναι κατά θέμα (θεματικοί), κατά συγγραφέα, ή τοπωνυμιακοί. Με βάση το θέμα χρησιμοποιείται ο κατάλογος που προσφέρει περισσότερες πληροφορίες ή ακόμη και ο συνδυασμός περισσοτέρων. Αν από τους καταλόγους δεν προκύψει πληροφόρηση, μπορεί να γίνει αναζήτηση σε γενικές εγκυκλοπαιδικές εκδόσεις και έρευνες σχετικές με την περιοχή. Από τα αποτελέσματα των παραπάνω βημάτων παρέχεται η δυνατότητα κατανόησης της δυσκολίας ή όχι του θέματος και επομένως οι δυνατότητες τεκμηρίωσης της μελέτης ή όχι (Eco, 2004).

Με τη χρήση των «λέξεων κλειδιών» μπορεί να γίνει διερεύνηση του θέματος και να εντοπιστούν οι κατάλληλοι τίτλοι που θα παρέχουν την προς αναζήτηση πληροφορία. Το ίντερνετ αποτελεί πλέον ένα ιδιαίτερα σημαντικό μέσο διερεύνησης. Εκτός από την άμεση πρόσβαση στις περισσότερες βιβλιοθήκες, υπάρχουν οι γνωστές «μηχανές αναζήτησης» που πραγματοποιούν σε ελάχιστο χρόνο έρευνα σύμφωνα με τις λέξεις κλειδιά. Επίσης τα ηλεκτρονικά βιβλιοπωλεία αποτελούν και αυτά σημαντικούς δικτυακούς τόπους για την αναζήτηση τίτλων (π.χ. Amazon.com, Ebay.com κ.ά.). Τέλος, αρκετά άρθρα και βιβλία, αλλά και μεγάλος αριθμός στοιχείων (στατιστικοί πίνακες, βάσεις δεδομένων, σχέδια, χάρτες, σκαριφήματα κ.ά.) βρίσκονται ήδη σε ψηφιακή μορφή στο διαδίκτυο διαθέσιμα για ανάγνωση και περαιτέρω διερεύνηση. Μετά την εύρεση όλων των παραπάνω στοιχείων, γίνεται κωδικοποίηση της βιβλιογραφίας με βάση το θέμα και το γνωστικό αντικείμενο που διαπραγματεύεται (Μαρίνος, 2000).

Υπάρχει ένα σύνολο παραγόντων που ασκούν ευμενή ή δυσμενή επίδραση στο παραγωγικό σύστημα κάθε περιοχής της χώρας μας και ειδικότερα της περιοχής αναφοράς. Οι παράγοντες αυτοί συνήθως αφορούν εξωγενείς και ενδογενείς περιορισμούς αλλά και δυνατότητες που υφίστανται τόσο σε τοπικό επίπεδο, όσο και εθνικό, λόγω της αλληλεξάρτησης και των δύο με το διεθνές επίπεδο αναφοράς. Η κατανόηση αυτών των παραγόντων συμβάλλει σε μια ρεαλιστική αντίληψη των ορίων ανάπτυξης και απασχόλησης στην περιοχή έρευνας. Τα στοιχεία αυτά μπορεί κάποιος να τα αντλήσει από εξειδικευμένους φορείς (π.χ. εμπορικό, βιοτεχνικό, τεχνικό, οικονομικό επιμελητήριο, Ινστιτούτο εργασίας της ΓΣΕΕ, ΕΚΚΕ κ.ά.)

Σε εφαρμογή όλων των παραπάνω και για τον επιτυχή και αποτελεσματικό σχεδιασμό των Αστικών Λειτουργιών σε μια ΑΑΜΟ απαιτείται η ρεαλιστική και σε βάθος διάγνωση των τοπικών προβλημάτων και η ιεράρχησή τους, με τρόπο που να αντικατοπτρίζει τις κοινωνικές προτεραιότητες, τους προβληματισμούς, τις υλικοτεχνικές δυνατότητες κάθε χωρικής ενότητας και τις δυνατότητες βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής. Για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να γίνει μια συστηματική διερεύνηση που θα καλύψει τους τομείς του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, της πολεοδομικής οργάνωσης, της κυκλοφοριακής οργάνωσης και της κοινωνικής συνοχής (Σύνδεσμος Ελλήνων Περιφερειολόγων, 1995). Η συλλογή των παραπάνω στοιχείων είναι απαραίτητη, προκειμένου να εξασφαλισθούν τόσο η επιστημονική τεκμηρίωση όσο και η βαθύτερη δυνατή διερεύνηση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η τοπική κοινωνία. Για τον λόγο αυτό η επιστημονική ανάλυση σε μια διαδικασία αναγνώρισης προβλημάτων και αιτιών είναι σημαντική. Με την καταγραφή των προβλημάτων, αναμένεται να προκύψει ένας μεγάλος αριθμός ζητημάτων, τα οποία θα απαιτείται να κατανεμηθούν και να ιεραρχηθούν ανάλογα με τα κριτήρια που θα τεθούν. Η διαδικασία καταγραφής των προβλημάτων θα πρέπει να συνοδεύεται και από προσπάθεια εντοπισμού των αιτιών που τα δημιουργούν, στον βαθμό βέβαια που κάθε φορά είναι εφικτό. Είναι επίσης αναγκαίο να γίνει προσπάθεια εκτίμησης των μελλοντικών τάσεων αναφορικά με τους τομείς ή τα

συγκεκριμένα προβλήματα που εξετάζονται. Σε κάθε περίπτωση, επιχειρείται αφενός η εξέταση, αλλά και ο συνδυασμός τόσο των ίδιων των προβλημάτων, όσο και των αιτιών τους, εφόσον η αντιμετώπιση ενός συγκεκριμένου προβλήματος είναι περισσότερο αποτελεσματική όταν είναι γνωστοί οι μηχανισμοί που το δημιουργούν.

### 4.3.3 Έρευνα πεδίου

Ένας από τους κύριους στόχους των κοινωνικών επιστημών είναι η μελέτη της διαφοροποίησης, σε ποιο βαθμό ένα άτομο ή μια ομάδα ατόμων διαφέρουν μεταξύ τους, σε συγκεκριμένες μεταβλητές (Λυδάκη, 2007). Αν διαφέρουν δηλαδή ως προς τις αξιολογήσεις και τις συμπεριφορές τους και κυρίως πού οφείλεται η διαφοροποίηση που παρατηρείται. Για να απαντηθούν τα παραπάνω ερωτήματα, δημιουργήθηκε η ανάγκη ταξινόμησης και μέτρησης των αξιολογήσεων και των συμπεριφορών των ατόμων, αλλά και γενικότερα των κοινωνικών φαινομένων. Έτσι ξεκίνησαν η καταγραφή των παρατηρήσεων και η συλλογή των δεδομένων.

Η εφαρμογή της στατιστικής μεθόδου είναι μια από τις στρατηγικές επεξεργασίας των αριθμητικών δεδομένων που προκύπτουν από τις προσπάθειες ταξινόμησης και μέτρησης. Πέρα όμως από τη συλλογή και την επεξεργασία των δεδομένων, το κυριότερο πλεονέκτημα της στατιστικής είναι ότι επιτρέπει την ανάλυση και την ερμηνεία τους (Cowles, 2001). Επιτρέπει ουσιαστικά, μέσω της επαγωγής, να ξεπεράσουμε τα όρια των δεδομένων που έχουμε συλλέξει και να μεταφέρουμε τα συμπεράσματα στον ευρύτερο πληθυσμό-στόχο τον οποίο μας ενδιαφέρει να κατανοήσουμε, διατυπώνοντας συμπεράσματα με έναν μικρό ή μεγάλο βαθμό βεβαιότητας. Αυτό σημαίνει ότι αναλύοντας τις απαντήσεις εκατό ατόμων που ανήκουν σε μια ευρύτερη ομάδα χιλίων ατόμων, μπορούμε να εξαγάγουμε συμπεράσματα για τα χίλια άτομα (αρκεί το δείγμα να είναι αντιπροσωπευτικό του πληθυσμού που μας ενδιαφέρει).

Στην έρευνα ακολουθήθηκε η μέθοδος της συμπτωματικής δειγματοληψίας, όπου το δείγμα συγκροτείται από όλους εκείνους που είναι άμεσα διαθέσιμοι (προσβάσιμοι) στον ερευνητή κατά τη στιγμή της διεξαγωγής της έρευνας. Αυτού του τύπου η δειγματοληψία δεν οδηγεί σε αντιπροσωπευτικό δείγμα, χρησιμοποιείται όμως ευρέως στην κοινωνική έρευνα, υποχρεώνοντας όμως τον ερευνητή να δίνει στα αποτελέσματά του γενικευτική ισχύ μόνο σε περιπτώσεις πληθυσμών με χαρακτηριστικά παρόμοια με εκείνα του δείγματος. Για κάθε περιοχή επιλέχθηκε ο περίπου ο ίδιος αριθμός ατόμων από κάθε πληθυσμό-στόχο, ώστε αυτός να είναι αφενός ικανοποιητικός για να πραγματοποιηθούν οι στατιστικές αναλύσεις, αφετέρου να αποτελεί αντιπροσωπευτικό δείγμα. Για τη συλλογή των δεδομένων χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος του ερωτηματολογίου, που αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία στα χέρια ενός ερευνητή, καθώς επιτρέπει να συγκεντρωθεί μεγάλος αριθμός απαντήσεων σε μικρό διάστημα (Λυδάκη, 2007). Εξάλλου, σύμφωνα με τον ορισμό του Muchielli (1979), το ερωτηματολόγιο είναι «μία σειρά από προτάσεις που έχουν μια συγκεκριμένη φόρμα και μια συγκεκριμένη σειρά, για

τις οποίες ζητάμε την άποψη, την κρίση ή την αξιολόγηση ενός ερωτήματος/θέματος».

Αν και το ερωτηματολόγιο θεωρείται παραδοσιακά εργαλείο ποσοτικής ανάλυσης, είναι στην πραγματικότητα ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα σύνθεσης των δύο φαινομενικά διαφορετικών μεθόδων που επικρατούν στην κοινωνική έρευνα: της ποιοτικής και της ποσοτικής ανάλυσης (Λυδάκη, 2007). Η κατασκευή του προϋποθέτει ότι έχει προηγηθεί ένα στάδιο ποιοτικής διερεύνησης μέσω συνεντεύξεων στον πληθυσμό στόχο. Με τις συνεντεύξεις οι ερευνητές βοηθούνται ώστε η διατύπωση των ερωτήσεων να είναι κατανοητή από γλωσσικής άποψης, βασισμένη στις γλωσσικές ιδιομορφίες του πληθυσμού-στόχου, αλλά επίσης διασφαλίζουν ότι το ερωτηματολόγιο θα καλύπτει όλες τις πιθανές απαντήσεις αυτού του πληθυσμού, θα είναι δηλαδή επαρκές (Λυδάκη, 2007). Η έρευνά αποτελεί μια πρώτη προσπάθεια διερεύνησης των αξιολογήσεων και της ικανοποίησης ατόμων που κατοικούν σε έναν ΟΤΑ με βάση τις αστικές λειτουργίες.

Ο σχεδιασμός των Αστικών Λειτουργιών προϋποθέτει την ανάπτυξη συμμετοχικών διαδικασιών και συνεργασιών, τη συνειδητοποίηση των αιτιών που δημιουργούν τα προβλήματα, την ενεργοποίηση και επομένως την αποδοχή από φορείς και πολίτες της εφαρμογής των αναγκαίων ρυθμίσεων, μέτρων και πολιτικών για την επίλυση συγκρούσεων και ανταγωνιστικών τάσεων για την κατανομή, την πρόσβαση και τη χρήση των τοπικών πόρων με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη. Για τον λόγο αυτό η έρευνα ενθαρρύνει μέλη συμβουλίων, φορέων και οργανισμών να αναλάβουν ενεργό ρόλο στη διάδοση και εφαρμογή της. Η ΑΑΜΟ πρέπει να αναγνωρίσει ότι, αναπτύσσοντας σύγχρονους τρόπους προσέγγισης και διαβούλευσης με το κοινό, μπορεί να προωθήσει καινοτόμες αποφάσεις με ευρεία κοινωνική συναίνεση.

Η βασική μεθοδολογική προσέγγιση της έρευνας πεδίου ήταν η συνεργασία με ομάδες-στόχων (πολιτικούς, τεχνικούς, φορείς, πολίτες) που συνέβαλε σε όλες τις φάσεις στην αναγνώριση προβλημάτων και των αιτιών τους, στην ιεράρχηση των προβλημάτων και στη θέσπιση στόχων. Δηλαδή υπήρχαν δύο παράλληλα επίπεδα:

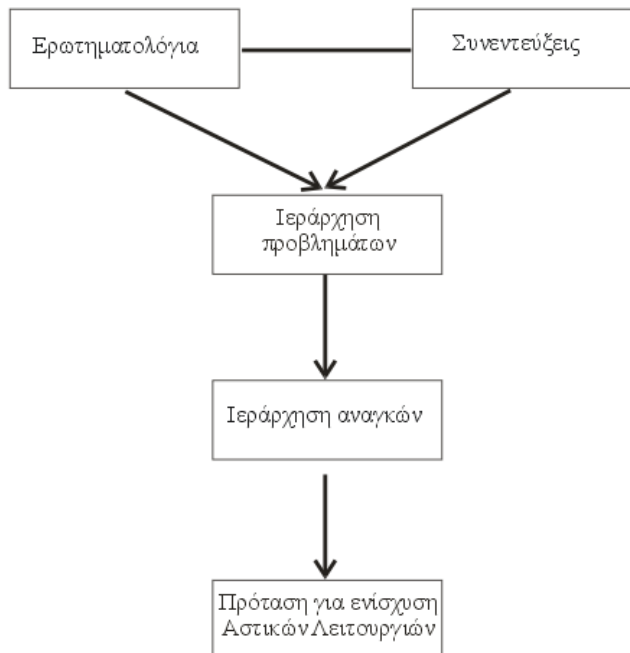
- το επίπεδο της επιστημονικής ανάλυσης και τεκμηρίωσης από βιβλιογραφική έρευνα,
- το κοινωνικό επίπεδο, από εκπροσώπους της τοπικής κοινωνίας, οι οποίοι με τη συμμετοχή τους προσέφεραν τη δική τους οπτική και εμπειρία.

Ο ενιαίος σχεδιασμός των Αστικών Λειτουργιών μιας ΑΑΜΟ πρέπει να αγκαλιάζει τη συντριπτική πλειονότητα των κατοίκων του και να έχει προκύψει από τη συμμετοχή αυτών και των φορέων που ενεργοποιούνται στην περιοχή, ώστε να στοχεύει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής όλων των κατοίκων, αλλά και των επερχόμενων γενεών (Βασενχόβεν, 2010). Ο συμμετοχικός σχεδιασμός καθίσταται εξαιρετικά δύσκολος και χρονοβόρος, είναι όμως απαραίτητος για να υπάρξει η μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση στις παρεμβάσεις που θα προκύψουν. Εκτός από τις

επιτροπές διαβούλευσης, τα συμβούλια γειτονιών και τις άλλες συμμετοχικές μορφές διαβούλευσης, όπου οι απόψεις του κοινού συγκεντρώνονται από τα αρμόδια όργανα ύστερα από καταγραφή του διαλόγου που πραγματοποιείται, η παρούσα διατριβή προτείνει να πραγματοποιείται και έρευνα (Βλαστός & Αθανασόπουλος 2009). Οι κατηγορίες αυτής της έρευνας που ακολουθήθηκε στα πλαίσια της διατριβής ήταν η «έρευνα κλειστών ερωτήσεων προτίμησης» και «Ποιοτική – Ποσοτική» έρευνα σε φυσικά πρόσωπα στόχους.

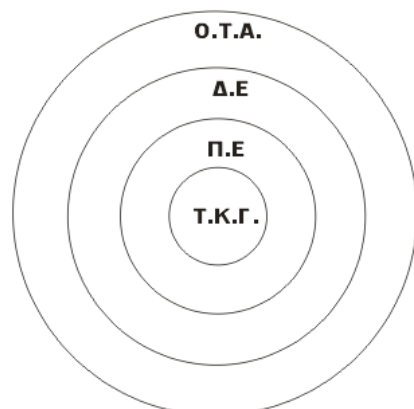
Η «έρευνα κλειστών ερωτήσεων προτίμησης» περιλαμβάνει δυο στάδια. Το πρώτο είναι η συμπλήρωση ερωτηματολογίων<sup>10</sup> από νοικοκυριά των διαφόρων πολεοδομικών ενότητων. Επίσης, συνεντεύξεις ομάδων πληθυσμού, οι οποίες θα ρωτηθούν για τις ανάγκες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στην καθημερινότητά τους επιλεγμένες από όλες τις δημοτικές ενότητες. Στη συνέχεια ζητείται να ιεραρχήσουν τις ανάγκες και τα προβλήματα και κυρίως να απαντήσουν στο ερώτημα ποιες αστικές λειτουργίες θεωρούν ότι πρέπει να ενισχυθούν. Τα στοιχεία των συμπληρωμένων ερωτηματολογίων τροφοδοτούν το μοντέλο επιλογής στόχων για την ΑΑΜΟ. Το μοντέλο δίνει τα κριτήρια που αφορούν το μελλοντικό σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών.

Εικόνα 5. Διάγραμμα ροής έρευνας κλειστών ερωτήσεων προτίμησης



<sup>10</sup> Το ερωτηματολόγιο που προτείνεται στα πλαίσια της διατριβής παρουσιάζεται στο παράρτημα

Εικόνα 6. Σχηματική απεικόνιση των χωρικών ενοτήτων της ΑΑΜΟ



Το δεύτερο στάδιο περιλαμβάνει συγκέντρωση στοιχείων με στόχο την εκτίμηση της υπάρχουσας κατάστασης στις δημοτικές ενότητες, ήτοι την αξιολόγηση των υφιστάμενων υποδομών των αστικών λειτουργιών. Τα δεδομένα θα προκύψουν από έρευνα σε φυσικά πρόσωπα-στόχους δηλαδή υπαλλήλους τους Δήμου και αιρετά μέλη των Τοπικών Συμβουλίων ή Επιτροπών τους (π.χ. μέλη επιτροπής Χωροταξίας και Περιβάλλοντος). Η έρευνα αφορά εξειδικευμένα ερωτήματα<sup>11</sup> που θα τεθούν στα φυσικά πρόσωπα που θα κριθούν κατάλληλα για να απαντήσουν με διενέργεια συνεντεύξεων, συμπλήρωση ερωτηματολογίων και συλλογή δεδομένων, ερευνών, μελετών, που θα συμβάλουν στην ανάλυση και στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης.

#### 4.3.4 Σταθερότυπα

Ο προσδιορισμός-σχεδιασμός των Αστικών Λειτουργιών σε μια ΑΑΜΟ οφείλει να θεμελιώνεται σε συγκεκριμένα σταθερότυπα (ΦΕΚ, 285/Δ/05/03/2004) με γνώμονα την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων και τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης. Οι χωρικές ενότητες που ορίζονται από τη διατριβή ως θεμελιώδεις για τη λειτουργία μιας ΑΑΜΟ είναι το Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς (Τ.Κ.Γ), η Πολεοδομική Ενότητα (Π.Ε.), η Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) και τέλος η ίδια η ΑΑΜΟ.

Για την καλύτερη κατανόηση των χωρικών ενοτήτων που περιγράφηκαν δίνονται οι εξής ορισμοί (Μέλισσας, 2007):

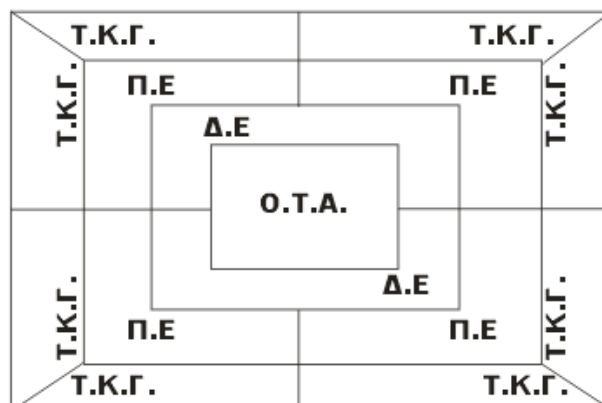
<sup>11</sup> Το ερωτηματολόγιο παρουσιάζεται στο παράρτημα

- «Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς»: η χωρική ενότητα των Οικοδομικών Τετραγώνων μιας Πολεοδομικής Ενότητας που συγκεντρώνει τις χρήσεις γης που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της.
- «Πολεοδομική Ενότητα»: η χωρική ενότητα που περιλαμβάνει τα ίδια ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά όσον αφορά τις χρήσεις γης, τους συντελεστές δόμησης, κάλυψης και μέγιστου ύψους. Επίσης μπορεί να χαρακτηρίζεται από μια ιδιαίτερη ταυτότητα ή να διακρίνεται για τη φυσιογνωμία της.
- «Δημοτική Ενότητα»: η χωρική ενότητα που αντιστοιχούσε στους ΟΤΑ που είχαν προκύψει μετά την εφαρμογή του Ν. 2539/1997, Πρόγραμμα «Ιωάννης Καποδίστριας».
- «ΑΑΜΟ»: η χωρική ενότητα του ΟΤΑ .

Η αναλογία των αριθμητικών μεγεθών των χωρικών ενότητων που μπορεί να εμφανίζονται σε μια ΑΑΜΟ ορίζεται ως εξής:

- Η ΑΑΜΟ περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον 2 Δημοτικές Ενότητες.
- Η Δημοτική Ενότητα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον 2 Πολεοδομικές Ενότητες.
- Η Πολεοδομική ενότητα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον 2 Τοπικά Κέντρα Γειτονιάς.

Εικόνα 7. Σχηματική απεικόνιση της αναλογίας των αριθμητικών μεγεθών



Οι παραπάνω «χωρικές ενότητες» πρέπει να παρέχουν εξυπηρετήσεις, που θα προκύπτουν από τα ισχύοντα στις πολεοδομικές μελέτες πολεοδομικά πρότυπα (ΦΕΚ, 285/Δ/05/03/2004, αλλά συγχρόνως θα είναι εμπλουτισμένες, τροποποιημένες και εξειδικευμένες με βάση κάθε φορά τις ιδιαιτερότητες της χωροταξικής κλίμακας, όπως η κατανομή του πληθυσμού, τα δίκτυα, η ταυτότητα της περιοχής κ.λπ. Οι

Αστικές Λειτουργίες σε κάθε χωρική ενότητα παρουσιάζουν διαφορές στον τύπο, στην ένταση, στην ποικιλία και στη μορφή, ανάλογα με τον χαρακτήρα των αναγκών που τις επιβάλλουν. Έτσι, ένα σχολείο χρειάζεται σε μια ανάγκη υψηλής συχνότητας εμφάνισης, ενώ μια τεχνική σχολή σε μια χαμηλής αντίστοιχης συχνότητας. Ένα φαρμακείο χρειάζεται σε ανάγκες επείγουσας μορφής, σε αντίθεση με ένα Νοσοκομείο. Η παραδοχή της διατριβής στα πλαίσια της έρευνας αφορά τον προσδιορισμό των βασικών εξυπηρετήσεων που απαιτούνται σε κάθε χωρική ενότητα για την προσέγγισή τους σε εύλογο χρόνο (δυνατότητα πρόσβασης) είτε με πεζή μετακίνηση για τις περιπτώσεις των δύο πρώτων κατηγοριών, δηλαδή Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς και Πολεοδομική Ενότητα, είτε για μετακίνηση με συνδυασμό πεζής μετακίνησης και δημόσιας συγκοινωνίας (Μηλάκης, 2006). Και στις δυο περιπτώσεις γίνεται αναφορά στον χρόνο μετακίνησης με το ΙΧ, το οποίο όμως δεν θα πρέπει να αποτελέσει το βασικό κριτήριο για τον σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών.

Το κύριο χαρακτηριστικό της προσβασιμότητας είναι η δυνατότητα να μετακινηθεί το άτομο από μια προέλευση σε έναν προορισμό συνδέοντας τον χρόνο ταξιδιού και τον αριθμό των απαραίτητων μεταφορών (Murray, 2000 στο Φώτης, 2009). Η δυνατότητα πρόσβασης εξαρτάται από τρία στοιχεία (Primerano 2003):

- το φυσικό πρόσωπο που μετακινείται,
- τη μεταφορική υποδομή (μέσο μετακίνησης, οδικό δίκτυο, κυκλοφορία κ.λπ.),
- τις χρήσεις γης στην περιοχή προέλευση και στον προορισμό.

Το βασικό στοιχείο είναι η επιλογή μιας απόστασης ταξιδιού ή ενός χρόνου. Σύμφωνα με τους Steer & Halden (2001) οι διαφορετικές εφαρμογές της δυνατότητας πρόσβασης στη διεθνή βιβλιογραφία μπορούν να ταξινομηθούν ως εξής:

- Δυνατότητα πρόσβασης με το περπάτημα και το ποδήλατο
- Δυνατότητα πρόσβασης από και προς τα συστήματα μεταφορών
- Δυνατότητα πρόσβασης με τα συστήματα μεταφορών προς τους προορισμούς
- Δυνατότητα πρόσβασης με διαφορετικά μέσα (περπάτημα, δημόσια συγκοινωνία ποδήλατο).

Σύμφωνα με την έρευνα των Steer & Halden (2001), για την περίπτωση του σχεδιασμού κοινωνικών υποδομών και αστικών λειτουργιών η καταλληλότερη δυνατότητα πρόσβασης είναι με το περπάτημα και το ποδήλατο. Με τις πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας (ποδήλατο, περπάτημα, δημόσια συγκοινωνία), εκ των οποίων άλλες αντιστοιχούν στην αρμοδιότητα των κεντρικών κυβερνήσεων και άλλες στις τοπικές αυτοδιοικήσεις, έχουν επιτευχθεί σημαντικά αποτελέσματα σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις αλλά και στην Ελλάδα. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης η υπόθεση ποδήλατο προωθείται στο πλαίσιο των γενικότερων πολιτικών για τη βιώσιμη κινητικότητα. Σε πάρα πολλά κείμενα, Πράσινες και Λευκές Βίβλους, Ανακοινώσεις κ.λπ. γίνεται ειδική αναφορά στο ποδήλατο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει επίσης χρηματοδοτήσει πολλά σχετικά ερευνητικά προγράμματα και έργα, που



σήμερα προωθούνται προς υλοποίηση μέσω του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (Βλαστός 2007).

Ωστόσο η κυκλοφορία δεν είναι όπως η ρύπανση ή ο θόρυβος, επιπτώσεις για τις οποίες οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες μπορούν και θέτουν συγκεκριμένα μετρήσιμα όρια. Δεν θα έπρεπε ωστόσο να υποτιμηθεί η σημασία της ευρωπαϊκής συμβολής στα κράτη μέλη, ιδίως σε εκείνα, όπως η Ελλάδα, που δύσκολα από μόνα τους παίρνουν πρωτοβουλίες για το ποδήλατο. Για παράδειγμα, αξίζει να σημειωθεί η Διακήρυξη των Υπουργών Μεταφορών της Ένωσης σχετικά με την αναγκαιότητα χάραξης εθνικών πολιτικών για το ποδήλατο και το περπάτημα με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα. Σε αυτήν επισημαίνουν ότι «οι πολιτικές για το ποδήλατο και το περπάτημα αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και ειδικά αυτών που προωθούν τη δημόσια συγκοινωνία, περιορίζουν το αυτοκίνητο και συσχετίζουν τις πολεοδομικές με τις κυκλοφοριακές πολιτικές».

Από τα μεγάλα προβλήματα που αναμένεται να αντιμετωπίσουν οι πόλεις τον 21<sup>ο</sup> αιώνα σχετικά με την κυκλοφορία τα σημαντικότερα θα είναι η ρύπανση και ο κορεσμός. Όμως, ενώ το πρώτο ανάγεται καθαρά σε ένα πρόβλημα τεχνολογίας, που θα μπορούσε ριζικά να αντιμετωπιστεί αρχικά με την ηλεκτρική έλξη και από τα μέσα του αιώνα με τον κινητήρα υδρογόνου, το δεύτερο είναι πρόβλημα χώρου και δεν θα μπορέσει να αντιμετωπιστεί διότι ο διατιθέμενος χώρος είναι δεδομένος. Βέβαια θεωρητικά οι πόλεις θα μπορούσαν να επεκτείνονται απεριόριστα προς την περιφέρειά τους για να δίνουν διέξοδο στις τεράστιες πιέσεις για περισσότερο ιδιωτικό χώρο και πράσινο οι οποίες ασκούνται μια και η απόσταση από το κέντρο μέσω του δικτύου αυτοκινητοδρόμων δεν έχει πια πολύ μεγάλη σημασία. Ωστόσο η διόγκωση των πόλεων έχει τεράστιες επιπτώσεις για το κέντρο τους και τον υπάρχοντα πυκνοδομημένο ιστό. Πώς θα αμυνθεί ο ευαίσθητος και ήδη κορεσμένος χώρος του κέντρου και των πυκνοκατοικημένων περικεντρικών περιοχών απέναντι στη διογκούμενη ζήτηση μετακινήσεων και μάλιστα με ιδιωτικό μέσο; Διότι το ιδιωτικό αυτοκίνητο θα εξακολουθεί να αποτελεί την κατ' αρχήν πρώτη επιλογή στις προτιμήσεις μετακίνησης αφού είναι εύχρηστο, διαθέσιμο χωρίς περιορισμούς, συνδέει από πόρτα σε πόρτα, είναι μέσο και χώρος διασκέδασης, προέκταση του ιδιωτικού στο δημόσιο χώρο, εργαλείο κοινωνικής σημασίας, αυτοσκοπός. Στην Ευρώπη μεταξύ 1970 και 1987 οι μετακινήσεις με ιδιωτικό μέσο αυξήθηκαν κατά 80%, με λεωφορείο κατά 43% και με τραίνο κατά 22%, ενώ οι μεταφορές εμπορευμάτων κατανάλωσαν ακόμα πιο εντατικά τον οδικό χώρο την ίδια περίοδο, αφού παρουσίασαν αύξηση 90 % στα φορτηγά αυτοκίνητα και μείωση στα τραίνα κατά 9% (Βλαστός, 2011).

Οι κοινωνικές αλλαγές, θα υποχρεώνουν στην όλο και εντατικότερη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βλαστός, 1997). Για παράδειγμα, οι γυναίκες αντιπροσωπεύουν ένα τεράστιο δυναμικό το οποίο αύριο θα οδηγεί σε ανάλογο βαθμό με τους άντρες. Επίσης οι αυριανοί συνταξιούχοι, που θα είναι πολυπληθέστεροι (σήμερα αντιστοιχούν στο 20% του πληθυσμού και το 2020 στο 30%) δεν θα εγκαταλείψουν την κινητική συμπεριφορά που τους διέκρινε όσο ήσαν οικονομικά

ενεργοί ("σύνδρομο μηχανοκίνησης", "μη αντιστρεπτή συμπεριφορά"...). Οι οικογένειες δύο εργαζομένων που γίνονται πια ο κανόνας, οι οικογένειες ενός γονέα λόγω των πολλών διαζυγίων ή των γεννήσεων εκτός γάμου και η αυτονόμηση των νέων από την οικογένεια, είναι εξελίξεις που θα οδηγούν στην όλο και μεγαλύτερη εξάρτηση της αθηναϊκής κοινωνίας από το ιδιωτικό μέσο μεταφοράς.

Οι ιδιαίτερα χαμηλές πυκνότητες πληθυσμού, που χαρακτηρίζουν συνήθως τις πολεοδομικές επεκτάσεις, είναι ανεπαρκείς για να συντηρήσουν δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας. Το αποτέλεσμα είναι να στρέφονται οι κάτοικοι προς την ιδιωτική μετακίνηση, τουλάχιστον για τις μετακινήσεις στο εσωτερικό της περιφέρειας. Για αυτόν που βρίσκεται ήδη μέσα στο αυτοκίνητό του η απόφαση αλλαγής μέσου για την προσέγγιση του κέντρου είναι δύσκολη. Από την ίδια λοιπόν τη μορφή της σημερινής οικιστικής ανάπτυξης δημιουργείται στην περιφέρεια των πόλεων ένας τεράστιος στόλος ιδιωτικών οχημάτων, έτοιμων να κατακλύσουν τις κεντρικές περιοχές. Προοδευτικά, με το ανάπτυγμα της πόλης, τα προάστια ενσωματώνονται στον αστικό ιστό, διότι εντατικοποιούνται οι δραστηριότητες που φιλοξενούν, πυκνώνει η δόμηση και αυξάνουν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι.

Η αγωνιώδης προσπάθεια της τεχνολογίας να εξασφαλίσει την αξιοπιστία του ιδιωτικού αυτοκινήτου σε συνθήκες κορεσμού, φωτίζει τα όρια των πλεονεκτημάτων και των ελευθεριών της ιδιωτικής μετακίνησης: η απάντηση της τεχνολογίας στον κυκλοφοριακό κορεσμό είναι η υποταγή της μέχρι τώρα ελεύθερης κίνησης του ιδιωτικού αυτοκινήτου σε περιορισμούς που χαρακτήριζαν τη δημόσια συγκοινωνία (Αραβαντινός, 1997).

Η αληθινή απόσταση σε έναν αστικό χώρο μπορεί να μετρηθεί με ποικίλους τρόπους, που μπορούν να ταξινομηθούν σε δύο ομάδες. Η κοντινότερη διαδρομή κατά μήκος ενός δεδομένου δικτύου και η πραγματική διαδρομή κατά μήκος ενός δεδομένου δικτύου. Ο πρώτος τύπος μπορεί να υπολογιστεί με τη μοντελοποίηση του υπό εξέταση δικτύου. Ο δεύτερος τύπος απόστασης μπορεί να βρεθεί μέσα από έρευνα προέλευσης-προορισμού. Η επιλογή της διανυόμενης απόστασης έγινε με βάση το γεγονός ότι αρκετές ακαδημαϊκές έρευνες προσδιόρισαν ότι τα 400 μέτρα από την κατοικία προς τη στάση αποτελούν την ελάχιστη ανεκτή διανυόμενη απόσταση (Kanth, 2003· Βλαστός, 1997). Η εκτιμώμενη προσεγγιστική ταχύτητα μετακίνησης των πεζών είναι 5 χλμ/ώρα και για τα λεωφορεία 13χλμ/ώρα στο κέντρο και 20χλμ/ώρα εκτός κέντρου σύμφωνα με έρευνα του Πανεπιστήμιου Θεσσαλίας (2008). Για τον υπολογισμό της δυνατότητας πρόσβασης με πεζή μετακίνηση ή με ποδήλατο χρησιμοποιήθηκε η ευκλείδεια απόσταση, ενώ για χρήση δημόσιας συγκοινωνίας εντοπίστηκαν η κοντινότερη στάση και η κοντινότερη διαδρομή πάνω στο δίκτυο μεταξύ των στάσεων.

Με βάση το παραπάνω πρότυπο και τη βιωσιμότητα των εξυπηρετήσεων, οι χωρικές ενότητες έχουν τις παρακάτω ελάχιστες Αστικές Λειτουργίες.

### **Τοπικό Κέντρο Γειτονίας** $r = 200 \text{ m}$

Παραδοχή: Χρόνος προσέγγισης με πεζή μετακίνηση ή ποδήλατο εντός 5 λεπτών<sup>12</sup>

- Υγεία: φαρμακείο
- Πρόνοια: παιδική χαρά
- Εκπαίδευση: -
- Πολιτιστική Ανάπτυξη: -
- Αθλητισμός: αθλητικοί χώροι μικρών παιδιών και εφήβων
- Εμπόριο: κατάστημα ποικίλων ειδών
- Αναψυχή: καφενείο, αίθουσα νέων
- Διοίκηση: -
- Ελεύθεροι Χώροι: πλατεία
- Δημόσια Τάξη & Ασφάλεια: -
- Υπηρεσίες: -
- Συγκοινωνία: σύνδεση με Δημοτική Ενότητα και ΟΤΑ.

### **Πολεοδομική ενότητα** $r = 750 \text{ m}$

Παραδοχή: Χρόνος προσέγγισης με πεζή μετακίνηση ή ποδήλατο εντός 10 λεπτών

- Υγεία: ιατροί, ελεύθεροι επαγγελματίες
- Πρόνοια: παιδική χαρά, προγράμματα απασχόλησης παιδιών
- Εκπαίδευση: νηπιαγωγείο, δημοτικό
- Πολιτιστική Ανάπτυξη: αίθουσα συνελεύσεων, αίθουσα εκδηλώσεων, βιβλιοθήκη
- Αθλητισμός: γυμναστήριο, αθλητικοί χώροι μικρών παιδιών και εφήβων
- Εμπόριο: καταστήματα ποικίλων ειδών
- Αναψυχή: καφετέριες, γρήγορη εστίαση
- Διοίκηση: -
- Ελεύθεροι Χώροι: πλατεία
- Δημόσια Τάξη & Ασφάλεια:-
- Υπηρεσίες: -
- Συγκοινωνία: σύνδεση με Δημοτική Ενότητα και ΟΤΑ

### **Δημοτική Ενότητα** $r = 1500 \text{ m}$

Παραδοχή: Χρόνος προσέγγισης με συνδυασμό δημόσιας συγκοινωνίας και πεζής μετακίνησης εντός 20 λεπτών, με χρήση ποδηλάτου εντός 10 λεπτών και με χρήση Ι.Χ. (προσέγγιση, όχι στάθμευση) εντός 5 λεπτών

---

<sup>12</sup> Δεν γίνεται αναφορά στη μετακίνηση με Ι.Χ. σε αυτή την κλίμακα, γιατί δεν συνάδει με τα χαρακτηριστικά της βιώσιμης κινητικότητας. Θεωρείται δεδομένο στα πλαίσια της θωράκισης των γειτονιών ότι θα ληφθούν εκείνα τα μέτρα, κυκλοφοριακά – κατασκευαστικά, ώστε να αποθαρρύνεται η άμεση προσέγγιση των χρήσεων με το ΙΧ, το οποίο θα υποχρεώνεται σε περιπορείες.

- Υγεία: μικροβιολογικό εργαστήριο, δημοτικό ιατρείο
- Πρόνοια: σταθμός φύλαξης παιδιών, ΚΑΠΗ, Κέντρο Η/Υ
- Εκπαίδευση: γυμνάσιο, λύκειο, ωδείο
- Πολιτιστική Ανάπτυξη: αίθουσα πολλαπλών χρήσεων, αίθουσα εκδηλώσεων, κέντρο νεότητας
- Αθλητισμός: κολυμβητήριο, γήπεδα μπάσκετ, βόλεϊ, τένις,
- Εμπόριο: εμπορικό κέντρο
- Αναψυχή: μπαρ, εστιατόριο, ταβέρνα
- Διοίκηση: ΚΕΠ, κατάστημα Δημοτικής Ενότητας
- Ελεύθεροι Χώροι: άλσος, μεγάλη πλατεία
- Υπηρεσίες: συμβολαιογραφείο,
- Συγκοινωνία: σύνδεση με άλλες δημοτικές ενότητες, ΟΤΑ.

#### **Αστική Αυτοδιοικητική Μονάδα (ΑΑΜΟ) r = 3500 m**

Παραδοχή: Χρόνος προσέγγισης με συνδυασμό δημόσιας συγκοινωνίας και πεζής μετακίνησης εντός 30 λεπτών, με χρήση ποδηλάτου εντός 20 λεπτών και με χρήση Ι.Χ. (προσέγγιση, όχι στάθμευση) εντός 15 λεπτών.

- Υγεία: δημοτικό ιατρείο, μικροβιολογικό εργαστήριο, διαγνωστικό κέντρο
- Πρόνοια: προστασία γερόντων, προστασία ΑΜΕΑ, πρόνοια για τοξικομανείς, προστασία απόρων
- Εκπαίδευση: τεχνική επαγγελματική εκπαίδευση
- Πολιτιστική Ανάπτυξη: Πολιτιστικό κέντρο, πνευματικό κέντρο, φιλαρμονική, χορωδία, αίθουσα εκθέσεων, κινηματογράφος, θέατρο,
- Αθλητισμός: γήπεδο ποδοσφαίρου, στίβος
- Εμπόριο: πολυκαταστήματα, εκθέσεις, πολυχώροι
- Αναψυχή: γρήγορο φαγητό, κλαμπ, αίθουσα συναυλιών, μεγάλη αίθουσα χορού
- Διοίκηση: δημαρχείο, άλλες δημόσιες υπηρεσίες
- Ελεύθεροι Χώροι: μεγάλο πάρκο αναψυχής και άθλησης
- Δημόσια Τάξη & Ασφάλεια: αστυνομικό τμήμα.
- Υπηρεσίες: ΟΑΕΔ,
- Συγκοινωνία: σύνδεση με άλλους ΟΤΑ.

#### **4.3.5 Εργαλεία για την απόκτηση δημόσιου χώρου**

Η «πολιτική γης» (Δωρής, 1980: 696) περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα θεμάτων σχετικών με τη διαχείριση γης, την αγροτική πολιτική, τη φορολογία ακινήτων, τον αναδασμό κ.λπ. Η πολιτική γης, όμως παρουσιάζει μια εγγενή δυσκολία, ότι πολλές φορές τα αποτελέσματά της δεν αξιολογούνται ή, όταν αξιολογούνται, υιοθετείται ένα πολύ περιορισμένο εύρος κριτηρίων αξιολόγησης (συνήθως οικονομικών μόνο), και

χωρίς να υπολογίζονται συγκεκριμένες γεωγραφικές διαφοροποιήσεις των αποτελεσμάτων αυτών. Στο πλαίσιο της διατριβής επιχειρείται επιπρόσθετα η διαμόρφωση ενός συστήματος αξιολόγησης δεδομένων (θεσμικών και πολιτικών) της πολιτικής γης, με έμφαση σε περιβαλλοντικά και ανθρωπογεωγραφικά κριτήρια.

Η έλλειψη ελεύθερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων στις ελληνικές πόλεις σήμερα, είναι ένα πρόβλημα που παίρνει πλέον μεγάλες διαστάσεις. Τα εγκεκριμένα (Υπουργείο Οικονομικών, διεύθυνση Δημοσίων Κτημάτων, 1970: 336) σχέδια πόλης προβλέπουν Κοινόχρηστους και Κοινωφελής χώρους που όμως δεν υλοποιούνται, είτε διότι η Τοπική Αυτοδιοίκηση δεν διαθέτει τους αναγκαίους οικονομικούς πόρους είτε διότι δεν αφιερώνει τους πόρους που διαθέτει και το πολιτικό της ενδιαφέρον σε τέτοιου τύπου «επενδύσεις» που έχουν μακροχρόνια αποτελέσματα και δεν καταγράφονται στο άμεσο «πολιτικό όφελος» (Χλέπας, 2005: 315-335).

Το θέμα της απόκτησης δημόσιας γης, που έχει απασχολήσει το λεγόμενο «θεσμικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού» τόσο στην Ελλάδα όσο και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, συνδέεται με την ισορροπία δύο βασικών συνταγματικών αρχών/επιταγών:

- την υποχρέωση του κράτους να ασκεί πολιτικές χωροταξικού-πολεοδομικού σχεδιασμού και προστασίας περιβάλλοντος,
- την προστασία της ιδιοκτησίας.

Ο γενικός όρος που καλύπτει σε θεωρητικό και πρακτικό επίπεδο την πολιτική απόκτησης γης για δημόσιους σκοπούς είναι η «πολιτική γης», όρος ο οποίος περιλαμβάνει αφενός την κλασική μεθοδολογία σχεδιασμού, μέσω της θεσμοθέτησης σχεδίων (γενικά πολεοδομικά ή ρυμοτομικά σχέδια ή άλλα σχέδια χρήσεων γης), αφετέρου τα λεγόμενα «ενεργά εργαλεία» που συμπληρώνουν τα σχέδια κάνοντας πιο αποτελεσματική τη διαχείριση της γης (Ζεντέλης, 2011).

Στην Ελλάδα μέχρι σήμερα η έμφαση της κυρίαρχης πολεοδομικής πολιτικής είναι οι επεκτάσεις των εγκεκριμένων σχεδίων με την ένταξη περιοχών που έχουν δομηθεί ή έχουν οικοπεδοποιηθεί παράνομα. Ο προσανατολισμός αυτός δεν ήταν μόνο κυρίαρχη πολιτική επιλογή, εκ των άνω, που απαλλάσσει το κράτος από την υποχρέωση να καλύπτει εγκαίρως και με οργανωμένο τρόπο τις στεγαστικές ανάγκες, ήταν και κοινωνικό αίτημα, εκ των κάτω, γιατί η ιδιοκτησία της γης λειτουργεί σαν εισόδημα και μάλιστα σημαντικό. Η πολιτική αυτή όμως έχει αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον, γιατί «καταναλώνει» έναν πολύτιμο φυσικό πόρο εν ανεπαρκεία, που είναι η γη, είτε ως γεωργική γη είτε ως φυσικό τοπίο, χωρίς παράλληλα να εξασφαλίζει μια οικιστική ποιότητα (Ρόκος, 1989: 250-273).

Σε αντιδιαστολή με αυτό το μοντέλο οικιστικής ανάπτυξης, ήδη από τη δεκαετία του '80, επισημαίνεται η ανάγκη να γίνει στροφή στην πολιτική παρεμβάσεων για την αναβάθμιση των εντός σχεδίου περιοχών, δηλαδή στη λεγόμενη «πολιτική αναπλάσεων», πρόταση που, δυστυχώς, δεν έχει ακόμα υιοθετηθεί ολοκληρωμένα.

Μια συνοπτική παρουσίαση θα διέκρινε τα κλασικά και συνήθως χρησιμοποιούμενα εργαλεία από τα πιο σύνθετα και εξειδικευμένα που συνοδεύουν κατά κύριο λόγο τα προγράμματα απόκτησης δημόσιου χώρου, αλλά μπορούν να εφαρμοστούν και αυτόνομα.

Στην κατηγορία των απλών εργαλείων εντάσσονται τα εξής (Μπακογιάννης & Σιόλας, 2008):

- **Η δημιουργία κοινόχρηστων χώρων** με την αξιοποίηση-κατάργηση τμημάτων του οδικού δικτύου. Αυτό μπορεί να γίνει είτε με την πλήρη κατάργηση οδικών τμημάτων και την πεζοδρόμησή τους (π.χ. πεζόδρομος Φωκίωνος Νέγρη, Διονυσίου Αρεοπαγίτη κ.λπ.) είτε με την κατάργηση μέρους ενός οδικού δικτύου (π.χ. αμφίδρομος δρόμος με κεντρική νησίδα όπου καταργείται η μια λωρίδα κίνησης και ο οδικός χώρος ενσωματώνεται στο όμορο οικοδομικό τετράγωνο, όπως η οδός Γ. Παπανδρέου στη Νέα Ερυθραία), είτε με ενοποίηση νησίδων, κυκλικών κόμβων κ.λπ. με τα όμορα οικοδομικά τετράγωνα (π.χ. πλατεία Ομονοίας)
- **Η αγορά εκτάσεων για κοινωφελείς χρήσεις** (κ/φ χώροι όπως σχολεία, παιδικοί σταθμοί, νοσοκομεία, δημοτικά ιατρεία, αθλητικοί χώροι κ.λπ.) είτε έχουν χαρακτηριστεί από το σχέδιο είτε όχι. Στην πρώτη περίπτωση μπορεί να γίνει χρήση του κώδικα περί απαλλοτριώσεων, ενώ αν δεν υπάρχει χαρακτηρισμός μπορεί ο φορέας να αποκτήσει ένα ακίνητο, που καλύπτει τις προϋποθέσεις για να στεγάσει την κοινωφελή χρήση, με αγορά μετά από ελεύθερη διαπραγμάτευση, όπως θα γινόταν σε μια ιδιωτική συναλλαγή.
- **Η απαλλοτρίωση ιδιοκτησιών** που χαρακτηρίζονται από το ρυμοτομικό σχέδιο ως Κοινόχρηστοι Χώροι (δηλαδή δρόμοι και πλατείες). Ο αρμόδιος φορέας για να εφαρμόσει την απαλλοτρίωση είναι ο Δήμος, ο οποίος για να προβεί στην πράξη «κήρυξης της απαλλοτρίωσης», πρέπει πρώτα να εκπονήσει μια μελέτη που λέγεται «πράξη αναλογισμού» για να προσδιοριστεί το ακριβές τμήμα της ιδιοκτησίας που οφείλει να πληρώσει ο Δήμος και οι περίοικοι, βάσει ενός συμπληρωματικού θεσμού που λέγεται ανταποζημίωση. Σήμερα μεγάλο μέρος των θεσμοθετημένων στα παλιά σχέδια πλατειών, που δεν έχουν απαλλοτριωθεί, κινδυνεύει να χαθεί, γιατί η δέσμευση της ιδιοκτησίας είναι πλέον υπερβολική και θα πρέπει, βάσει του Συντάγματος και της Νομολογίας του ΣτΕ, οι Δήμοι να ενεργοποιηθούν άμεσα για την υλοποίηση των απαλλοτριώσεων ή την ενεργοποίηση άλλων από τους ισχύοντες θεσμούς.
- **Η ανταποζημίωση** σημαίνει ότι οι ιδιοκτησίες που αποκτούν πρόσωπο σε δημόσιο χώρο (δρόμο ή πλατεία) ωφελούνται, άρα πρέπει να συμβάλλουν εν μέρει για την υλοποίησή του. Η πρόβλεψη αυτή ανάγεται ήδη στην πρώτη πολεοδομική νομοθεσία (1923) και αναγνωρίζει ότι η υπεραξία γης που προκύπτει από το σχέδιο είναι δημόσιο αγαθό και δεν «χαρίζεται» στην

ιδιοκτησία, υπάρχει δηλαδή μια ανταποδοτικότητα. Ανάλογη είναι η εφαρμογή σε ζώνη παραλίας, συνέχεια του αιγιαλού.

- **Ο έλεγχος της πυκνότητας με τη μείωση των Συντελεστών Δόμησης** (ή του ύψους). Με τον τρόπο αυτό όχι μόνο δε αυξάνονται οι κοινόχρηστοι χώροι αλλά περιορίζονται οι ανάγκες μιας περιοχής για τέτοιους χώρους, αφού θα φιλοξενεί λιγότερους κατοίκους. Αν αναλογιστεί κανείς αυτό το θέμα, δηλαδή τη χωρητικότητα μιας περιοχής ώστε να παρέχει ανεκτή πολεοδομική ποιότητα και ανάλογο επίπεδο ζωής, θα καταλάβει πόσο αρνητική είναι η συνήθης αύξηση της δόμησης μέσω της αυθαιρέτης μετατροπής των ημιυπαιθρίων χώρων σε δωμάτια. Πλην της μείωσης των ΣΔ μπορεί να γίνει έλεγχος του ύψους, με τη μορφή θέσπισης Ειδικού Πολεοδομικού Κανονισμού, όπως προβλέπεται από τον ΓΟΚ, ώστε να περιοριστούν οι αυθαιρεσίες και οι υπερβάσεις, ακόμα και χωρίς μείωση των ΣΔ. Έτσι επιτυγχάνεται επίσης προστασία του ιδιωτικού πρασίνου αλλά και αισθητική αναβάθμιση μιας γειτονιάς, ιδίως στις περιπτώσεις μεγάλων κλίσεων, όπου το έδαφος διευκολύνει τις υπερβολές και τις αυθαιρεσίες.
- **Η επίσπευση της εφαρμογής του σχεδίου.** Επειδή συνήθως η διάνοιξη ενός κοινόχρηστου χώρου γίνεται μόνο όταν ο ιδιοκτήτης θέλει να εκδώσει οικοδομική άδεια και πρέπει να εξασφαλίσει πρόσωπο σε ΚΧ, παρατηρείται το φαινόμενο όταν δεν υπάρχει ενδιαφέρον οικοδόμησης να παραμένουν οι παλιές περιφράξεις που περιορίζουν το πλάτος του πεζοδρομίου. Στην περίπτωση αυτή πρέπει ο Δήμος να συντάξει την πράξη αναλογισμού και να επισπεύσει την εφαρμογή του σχεδίου.
- **Η προστασία των ιδιωτικών ακαλύπτων των δημοσίων κτηρίων.** Πολλά από τα δημόσια κτήρια έχουν χαμηλή δόμηση και μεγάλους ελεύθερους χώρους, γεγονός που τα καθιστά «τοπόσημο» και ιστορικό στοιχείο στην πόλη, ακόμα και αν δεν πρόκειται για κτήρια κηρυγμένα ως μνημεία αρχιτεκτονικής κληρονομιάς (Κουτσόπουλος & Σιόλας, 1994). Η προστασία αυτών των κτηρίων και των κήπων τους μπορεί να γίνει με την εφαρμογή περιγράμματος γύρω από αυτά (οικοδομική γραμμή) με παράλληλη μείωση της συνολικής δυνατότητας δόμησης (αν ο ΣΔ της περιοχής είναι τόσο υψηλός που κινδυνεύει να οδηγήσει σε αλλοίωση του ελεύθερου χώρου).

Τα νεότερα εργαλεία που δεν εφαρμόζονται μεν συχνά, αλλά έχουν πολλές δυνατότητες είναι (Ζεντέλης, 2001: 31-52):

- **Σχέδιο ολοκληρωμένης διαχείρισης του δημόσιου χώρου.** Πρόκειται για μια πρόβλεψη των προδιαγραφών των Πολεοδομικών Μελετών που είναι αναγκαία ώστε το κάθε μέτρο που υιοθετείται να λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις που έχει σε άλλη περιοχή ή σε άλλο τομέα.
- **Η εφάπαξ ειδική εισφορά για την εξασφάλιση μεγάλων Κοινόχρηστων χώρων** (π.χ. πλατείες ή άλλες ζώνες πρασίνου όπως παραρρημάτιες κ.λπ.). Με

το εργαλείο αυτό κατανέμονται ορθότερα τα έξοδα της απαλλοτρίωσης και αντί να επιβαρύνουν μόνο τους παρόδιους κατοίκους και τον Δήμο, επιμερίζονται στις ιδιοκτησίες μιας μεγάλης ακτίνας που ωφελείται από τη νέα πλατεία ή άλλο μεγάλο ΚΧ. Ο Δήμος αναλαμβάνει τουλάχιστον το 5% του κόστους. Το εργαλείο αυτό μπορεί να φανεί πολύ χρήσιμο για τη «διάσωση» των απειλούμενων ΚΧ που έχουν χαρακτηριστεί από παλιά, δεν έχουν απαλλοτριωθεί και οι ιδιοκτήτες τους έχουν προσφύγει στα δικαστήρια, λόγω μη συντέλεσης της απαλλοτρίωσης σε εύλογο χρόνο.

- **Η εφαρμογή εισφορών γης σε περιοχές αναμόρφωσης του σχεδίου.** Είναι γνωστό ότι από το Σύνταγμα του 1975 (Αρ. 24, παρ. 3-4) η ιδιοκτησία υποχρεούται να συνεισφέρει σε περίπτωση πολεοδόμησης –δηλαδή ένταξης στο σχέδιο– για την εξασφάλιση των αναγκαίων κοινόχρηστων και κοινοφελών. Η υποχρέωση αυτή μπορεί να επεκτείνεται και σε εντός σχεδίου περιοχές, όταν αυτές εντάσσονται σε πρόγραμμα αναμόρφωσης /ανάπλασης. Η σχετική διάταξη μπορεί να εφαρμοστεί σε περιπτώσεις αλλαγής χρήσης (π.χ. από βιομηχανία σε χρήση εμπορίου ή αναψυχής) στον βαθμό που αυτή η αλλαγή προκαλεί μεγάλη αύξηση της υπεραξίας γης προς όφελος της ιδιοκτησίας.
- **Το Δικαίωμα Προτίμησης (ΔΠ).** Πρόκειται για το δικαίωμα του Δήμου να παρεμβαίνει στις αγοραπωλησίες μεταξύ ιδιωτών και να αγοράζει, κατά προτεραιότητα κάποιο ακίνητο που πωλείται, αφού έχει προσδιορίσει σε ποια περιοχή και για ποιο τύπο ακινήτων ενδιαφέρεται (π.χ. μεγάλα οικόπεδα, μονοκατοικίες, ισόγεια κ.λπ.). Σε πολλές χώρες της Ευρώπης το ΔΠ έχει πλέον αντικαταστήσει την απαλλοτρίωση, η οποία είναι απεχθές μέτρο γιατί υποχρεώνει τον ιδιώτη να στερηθεί την ιδιοκτησία του, σε αντίθεση με την περίπτωση εφαρμογής ΔΠ, όπου ήδη ο ιδιοκτήτης έχει αποφασίσει την πώληση.
- **Ο Κοινωνικός ΣΔ.** Πρόκειται για τη δυνατότητα παροχής αυξημένου ΣΔ με την προϋπόθεση ότι τμήμα της προκύπτουσας επιφάνειας παραχωρείται στον Δήμο ή σε κοινωφελή φορέα για ΚΧ ή ΚΦΧ. Η αύξηση είναι ελεγχόμενη και η παραχώρηση μπορεί να γίνει με διάφορους τρόπους ακόμα και με μορφή αντιπαροχής, όπως ορίζεται σε ειδικό ΠΔ. Ανάλογο εργαλείο που προβλέφθηκε για να αντιμετωπίσει προβλήματα της Νομολογίας σε σχέση με τον κοινωνικό ΣΔ, είναι ο αυξημένος ΣΔ. Αυτός υλοποιείται με αγορά –υπό όρους– περιορισμένου επί πλέον δικαιώματος δόμησης. Πρόκειται για μη ενεργοποιημένο εργαλείο για το οποίο δεν έχει ακόμα εκδοθεί το εκτελεστικό ΠΔ που θα ρυθμίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής. Κάτι ανάλογο εφαρμόζεται ευρέως στη Γαλλία.
- **Το Ενεργό Οικοδομικό Τετράγωνο (ΟΤ).** Πρόκειται για ένα εργαλείο που επιτρέπει την ανάπλαση ή αναμόρφωση ενός ΟΤ με ενιαία μελέτη και κίνητρα



για τη νέα δόμηση από τους πόρους του ΕΤΕΡΠΣ. Απαιτεί τη συναίνεση της Γενικής Συνέλευσης των ιδιοκτητών του ΟΤ.

- **Η Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΣΔ)** η χρήση της οποίας έχει ανασταλεί, λόγω της κακής εφαρμογής της σε μεμονωμένες περιπτώσεις και χωρίς πολεοδομικά κριτήρια. Το μεγάλο ζητούμενο, έτσι όπως το έχει θέσει και το ΣτΕ, είναι ο καθορισμός ζωνών υποδοχής ΣΔ (ΕΖΥΣ), εκεί όπου η φέρουσα ικανότητα της περιοχής το επιτρέπει (π.χ. σε πολεοδομικά κέντρα γύρω από σταθμούς του Μετρό ή άλλων δημόσιων συγκοινωνιών).
- **«Αξιοποίηση» Δημοσίων Ακινήτων.** Είναι γνωστό πως η Πολιτεία κατά καιρούς (Υπ. Οικονομικών – ΚΕΔ κ.λπ.) προβαίνει σε ενέργειες για την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας και παράλληλα παραχωρεί ακίνητα σε φορείς και στους ΟΤΑ για κάλυψη αναγκών κοινωνικής υποδομής, αθλητισμού και αναψυχής. Το θέμα είναι μεγάλο, απαιτεί εξειδικεύσεις και εκσυγχρονισμό-κωδικοποίηση της εν γένει νομοθεσίας. Η συμμετοχή του δημοσίου στην κτηματαγορά της χώρας και η πολιτική γης θα μπορούσε να αποτελεί το συγκριτικό πλεονέκτημα της, πλην όμως ασκείται κατά περίπτωση και κατά το δοκούν (πωλήσεις ακινήτων από ΚΕΔ, αξιοποίηση με αντιπαροχή κ.λπ.). Απαιτείται αναδιοργάνωση, σύνταξη μελετών διαχείρισης και εκσυγχρονισμός του πλαισίου.

Εκτός από τα εργαλεία που προαναφέρθηκαν σχετικά με την απόκτηση κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων ένα επίσης σημαντικό θέμα είναι το τι συμβαίνει με τους υφιστάμενους χώρους. Η έννοια των κοινόχρηστων πραγμάτων, σύμφωνα με τον Αστικό Κώδικα (άρθρα 967, 968, 969), είναι τόσο ευρεία ώστε να καταλαμβάνει μεγάλο μέρος του φυσικού αλλά και του οικιστικού περιβάλλοντος. Στον Αστικό Κώδικα ορίζεται ότι «πράγματα κοινής χρήσης είναι ιδίως τα νερά με ελεύθερη και αέναη ροή, οι δρόμοι, οι πλατείες, οι γιαλοί, τα λιμάνια και οι όρμοι, οι όχθες πλεύσιμων ποταμών, οι μεγάλες λίμνες και οι όχθες τους». Τα κοινόχρηστα πράγματα είναι εκτός συναλλαγής και ανήκουν είτε στο δημόσιο (αιγιαλός, παραλία) είτε στους ΟΤΑ, οι οποίοι αναλαμβάνουν τη διαχείριση και την αξιοποίησή τους κατά τρόπο που να μην αναιρεί την κοινή χρήση και να προάγει την κοινή ωφέλεια. Κάθε πολίτης έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιεί ελεύθερα τους κοινόχρηστους χώρους, εξουσία που απορρέει από το δικαίωμα της προσωπικότητας, καθώς και το δικαίωμα να απαιτεί από τους υπεύθυνους για τη διαχείρισή τους ΟΤΑ την προστασία της ακώλυτης χρήσης τους, όταν αυτή παρεμποδίζεται.

Το τρίπτυχο ΟΤΑ-Πολεοδομία-Αστυνομία παραμένει αρμόδιο για κάθε κοινόχρηστο χώρο. Ο συντονισμός πολλών φορέων στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκύπτουν δυσχεραίνει τον έλεγχο και την επιβολή κυρώσεων. Εξάλλου, συχνά παρατηρείται το φαινόμενο να οχυρώνονται οι ΟΤΑ πίσω από αυτή την εγγενή δυσκολία, επικαλούμενοι ακριβώς τη δυσχέρεια συντονισμού με τις άλλες υπηρεσίες,

προκειμένου να κρύψουν την πραγματική αιτία για την οποία δεν επεμβαίνουν: την έλλειψη, αρκετά συχνά, της πολιτικής βούλησης να επιβάλουν κυρώσεις.

#### 4.3.6 Μεθοδολογία εξαγωγής συμπερασμάτων

Για τη διατύπωση των συμπερασμάτων θα χρησιμοποιηθεί ως μεθολογικό εργαλείο η ανάλυση SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats), που αποτελεί έναν μοντελοποιημένο τρόπο καταγραφής των κυριότερων συμπερασμάτων που προκύπτουν από την ανάλυση και την καταγραφή του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος της περιοχής έρευνας (Γιαουτζή & Στρατηγέα, 2011). Απώτερος στόχος της είναι κατ' αρχάς ο εντοπισμός των ισχυρών σημείων πάνω στα οποία μπορεί να στηριχθεί η αναπτυξιακή πορεία τους και ο καθορισμός των στρατηγικών κατευθύνσεων μιας συνεκτικής και συνολικής στρατηγικής τοπικής ανάπτυξης για την περιοχή αναφοράς. Ακόμη, ο εντοπισμός και η καταγραφή των αδύνατων σημείων αποτελούν την αναγκαία βάση για εκείνες τις πολιτικές και δράσεις που θα συνέβαλαν στη θεραπεία των προβλημάτων. Εξάλλου, σε ένα συνεχώς μεταλλασσόμενο περιβάλλον παρουσιάζονται ευκαιρίες και κίνδυνοι, στοιχεία τα οποία θα πρέπει να αξιολογούνται και να λαμβάνονται υπόψη κατά τον σχεδιασμό των όποιων παρεμβάσεων πολιτικής υπέρ των εν λόγω περιοχών.

Η ανάλυση SWOT συνίσταται από τις τέσσερις εξίσου σημαντικές παραμέτρους:

- δυνατά σημεία
- αδύνατα σημεία
- ευκαιρίες
- απειλές.

Οι δύο πρώτες παράμετροι καθορίζονται από την ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος, δηλαδή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης και αφορούν αποκλειστικά τον προσδιορισμό των πλεονεκτημάτων ή μειονεκτημάτων που πηγάζουν από την υφιστάμενη υποδομή, τις χωρικές διαρθρώσεις και τα στοιχεία που διαμορφώνουν το κοινωνικοοικονομικό προφίλ της περιοχής. Η συλλογή, η ανάλυση και η επεξεργασία των φυσιογνωμικών, οικονομικών κ.λπ. στοιχείων που έχουν προηγηθεί επιτρέπουν την αξιολόγηση και τη σύνοψη των συμπερασμάτων σχετικά με τα δυνατά και αδύνατα σημεία που σκιαγραφούν τον χαρακτήρα της υπό διερεύνηση περιοχής.

Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που συγκροτούν το εσωτερικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης, εντοπίζονται και εξειδικεύονται οι παράμετροι που συνιστούν τα δυνατά σημεία, τα οποία πρέπει να αναπτύξει η παραγωγική δραστηριότητα στην περιοχή, καθώς και τα αδύνατα σημεία, τα οποία καλείται να περιορίσει, ώστε να μην αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξή της. Κατ' αναλογία, λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα από την ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος, προσδιορίζονται τα σημεία εκείνα που διαφαίνεται να αποτελούν ευκαιρίες για ανάπτυξη και τα οποία θα πρέπει να εκμεταλλευθεί ο στρατηγικός αναπτυξιακός σχεδιασμός της περιοχής

μελέτης, καθώς και οι κίνδυνοι που ενδέχεται να αντιμετωπίσουν οι περιοχές αναφοράς στο μέλλον.

#### **4.4 Συμπεράσματα μεθοδολογίας**

Λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα από τις δύο έρευνες (βιβλιογραφική και πεδίου) καθώς τον καθορισμό των σταθερότυπων για κάθε χωρική ενότητα, και τα εργαλεία για την απόκτηση δημόσιου χώρου επιχειρείται η εξαγωγή συμπερασμάτων για τον προσδιορισμό των Αστικών Λειτουργιών μιας ΑΑΜΟ. Τα κριτήρια που θα ακολουθήσει ο σχεδιασμός είναι :

- Η βιώσιμη ανάπτυξη ως εργαλείο που θα συμβάλει στην ιεράρχηση των λειτουργιών της πόλης (υποδομές, δίκτυα, κυκλοφορία, κοινωνικός εξοπλισμός, ελεύθεροι χώροι - πράσινο), με γνώμονα τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
- Η βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου και η εξασφάλιση υγιούς περιβάλλοντος διαβίωσης με ενίσχυση της συμβολής του περιβάλλοντος λαμβάνοντας υπ' όψη τα σχετικά οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα.
- Η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, με γνώμονα την ενδυνάμωση της κοινωνικής συνοχής, τη διασφάλιση της ισότητας πρόσβασης στη γνώση και της ισότιμης κοινωνικής σχέσης μεταξύ των κατοίκων διαφορετικών κοινωνικών ομάδων του πληθυσμού,.

## **5 Εφαρμογή της μεθοδολογίας για την οργάνωση μιας ΑΑΜΟ**

### **5.1 Εισαγωγή**

Στο πλαίσιο της μεθοδολογίας που αναπτύχθηκε, θα διερευνηθεί η επίτευξη των στόχων της ισόρροπης ανάπτυξης και της βέλτιστης χωροθέτησης των Αστικών Λειτουργιών στο σύνολο της χωρικής ενότητας του Δήμου Κηφισιάς, ο οποίος σήμερα αποτελείται από τους πρώην Δήμους Εκάλης, Νέας Ερυθραίας και Κηφισιάς. Για την εφαρμογή της μεθοδολογίας είναι αναγκαία η εναρμόνιση των αστικών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών που έχει κάθε δημοτική ενότητα στο πλαίσιο της λειτουργίας του Δήμου Κηφισιάς ως ΑΑΜΟ.

Η διατριβή εστιάζεται στην εφαρμογή ενός παραδείγματος της μεθοδολογίας που περιγράφηκε σε έναν αστικό ΟΤΑ, όπως είναι ο Δήμος Κηφισιάς. Η επιλογή του εν λόγω παραδείγματος για τον επανασχεδιασμό των αστικών λειτουργιών συγκεντρώνει ενδιαφέροντα πολεοδομικά, κυκλοφοριακά και κοινωνικά χαρακτηριστικά. Αυτό συμβαίνει επειδή η φυσιογνωμία της Κηφισιάς καλύπτει ένα ευρύ φάσμα χρήσεων γης (από αποκλειστική κατοικία μέχρι ΒΙΟΠΑ) και πληθώρα δραστηριοτήτων που είναι διασκορπισμένες στη χωρική της ενότητα και χρήζουν επανασχεδιασμού, καθώς προκύπτει η ανάγκη εναρμόνισης κάθε δημοτικής ενότητας με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και της βέλτιστης εξυπηρέτησης των πολιτών. Η υιοθέτηση της μεθοδολογίας που περιγράφηκε διασφαλίζει την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των σημερινών σύνθετων, προβλημάτων, αναβαθμίζει και ενδυναμώνει τον ρόλο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

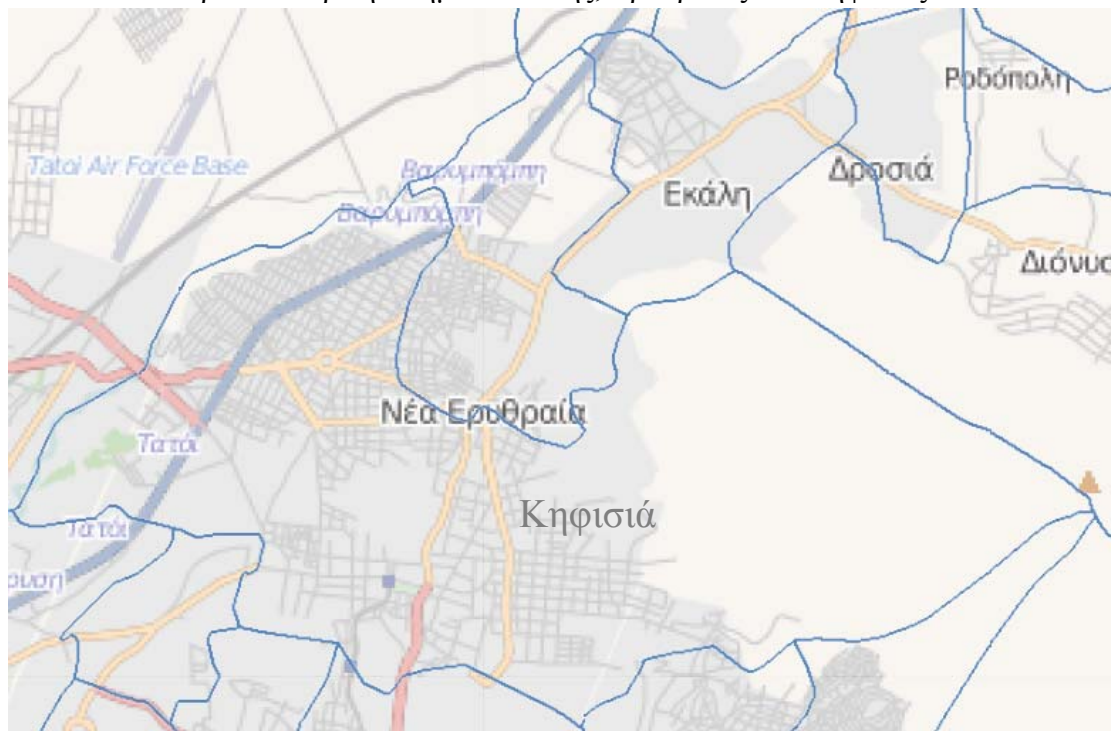
Οι γενικοί αυτοί στόχοι θα αποτελέσουν τις βασικές κατευθυντήριες γραμμές της βιώσιμης ανάπτυξης του Δήμου Κηφισιάς με χρονικό ορίζοντα τουλάχιστον μιας δεκαετίας και θα πρέπει να αντιμετωπίζουν τα κυριότερα προβλήματα, ενώ παράλληλα να αξιοποιούν τις αναπτυξιακές του δυνατότητες. Η διατύπωση των στόχων και η αναζήτηση παρεμβάσεων για τη μοντελοποίηση των χαρακτηριστικών του Δήμου Κηφισιάς είναι αντικείμενο της παρούσας εφαρμογής. Στον σχεδιασμό θα πρέπει να περιλαμβάνονται οι στόχοι και οι φιλοδοξίες της τοπικής κοινωνίας για το μέλλον.

### **5.2 Εφαρμογή της μεθοδολογίας**

#### **5.2.1 Ένταξη της περιοχής έρευνας στην ευρύτερη περιοχή**

Ο Δήμος Κηφισιάς δημιουργήθηκε από τη συνένωση των Δήμων Εκάλης, Ν. Ερυθραίας και Κηφισιάς και αποτελεί μια ολοκληρωμένη αστική υποενότητα στο βόρειο και ανατολικό τομέα του Μητροπολιτικού Συγκροτήματος της Αθήνας. Κατά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες αποτελούσε μια ευρεία προαστιακή ζώνη, ενώ σήμερα χαρακτηρίζεται ως μια δυναμικά αναπτυσσόμενη περιοχή του ΠΣ, αναβαθμισμένη μάλιστα σε σχέση με άλλες περιοχές, χωρίς όμως να προσεγγίζει τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.

Εικόνα 8. Τα όρια των πρώην Δήμων Εκάλης, Ερυθραίας και Κηφισιάς.



Πηγή: geodata.gov.gr

Εικόνα 9. Τα όρια του Δήμου Κηφισιάς.



Πηγή: geodata.gov.gr

Μέχρι τις μέρες μας δεν έχει θεσμοθετηθεί από την Πολιτεία ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός σε επίπεδο Περιφέρειας, ο οποίος να ακολουθεί τις αρχές της βιώσιμης

ανάπτυξης. Θεσμοθετημένο είναι μόνο το αναχρονιστικό πλέον Ρυθμιστικό Σχέδιο, το ΡΣΑ του 1985, το οποίο τροποποιήθηκε σημειακά μόνο όσον αφορά τα Ολυμπιακά Έργα, ενώ διανύουμε μια μεταβατική περίοδο κατά την οποία είναι ώριμες πλέον οι συνθήκες για την τροποποίηση του ΡΣΑ και φυσικά του ΓΠΣ της Αθήνας και όλων των Μητροπολιτικών της Δήμων, μετά τη διοικητική Αναδιάρθρωση που προέκυψε. Σύμφωνα με το ΡΣΑ, η περιοχή των Βορείων Προαστίων περιέχει ένα δευτερεύον κέντρο της υποενότητας του Λεκανοπεδίου, το Μαρούσι και τέσσερα κέντρα Δήμων υπερτοπικής σημασίας την Αγ. Παρασκευή, το Χαλάνδρι, τη Ν. Ιωνία και την Κηφισιά. Τα κέντρα αυτά δεν ενεργοποιήθηκαν όπως είχε προβλεφθεί. Αναπτύχθηκαν όμως σημαντικά οι γραμμικοί υπερτοπικοί άξονες, όπως οι λεωφόροι Μεσογείων και Κηφισίας. Οι στόχοι του ΡΣΑ έχουν καταστεί ανεπίκαιροι γενικά σε όλους τους τομείς: το περιβάλλον, την κοινωνία, την οικονομία και την ιστορία της Αθήνας. Νέοι στόχοι και άξονες δράσης έχουν αναδυθεί συνδυασμένοι με τον νέο διεθνή ρόλο της Αθήνας, την αναπτυξιακή προοπτική της μητροπολιτικής Αττικής και φυσικά τις κατευθύνσεις σχεδιασμού που αφορούν τη βιώσιμη ανάπτυξη και όλες τις ευρωπαϊκές πολιτικές. Οι νέοι αυτοί στόχοι πρέπει επίσης να συνδυασθούν με νέες πολιτικές και εργαλεία διαχείρισης των αστικών περιοχών και εν προκειμένω των μητροπολιτικών περιοχών.

Οι Δήμοι των Βορείων Προαστίων αποτελούν μια προέκταση του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας με μητροπολιτικές λειτουργίες, ανεπτυγμένες κατά μήκος των αξόνων, που χαρακτηρίζονται από μια σχετικά καλή ποιότητα ζωής για τους κατοίκους τους, ενσωματώνοντας γενικά περιοχές με διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης και διαφορετικές διαδρομές στην ιστορία συγκρότησης του αστικού ιστού και της δομής του μητροπολιτικού χώρου της Αθήνας – Αττικής.

Ο νέος Δήμος Κηφισίας, στον οποίο επικεντρώνεται η έρευνα της διατριβής, συγκροτεί ένα «τόξο» στις παρυφές και στις ημιορεινές περιοχές του Πεντελικού. Είναι συνολικής έκτασης 34.03 τ.χλμ. και συνολικού πληθυσμού 64.558 κατ. σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Οι πρώην Δήμοι που τον αποτελούν θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν περιαστικές περιοχές και προάστια της Αθήνας, αποτελώντας την «υπερβόρεια» «έξοδο» του Λεκανοπεδίου, στο πλαίσιο της διαρκούς αστικοποίησης, την οποία διαδέχεται η απώλεια μεγάλης έκτασης φυσικού περιβάλλοντος. Οι κάτοικοι της περιοχής αυτής χαρακτηρίζονται από υψηλές απαιτήσεις ως προς την ποιότητα ζωής, το αστικό τους περιβάλλον και, ανάλογα με τον βαθμό ιστορικότητας του κάθε Δήμου, έχουν απαιτήσεις οργάνωσης της τοπικής κοινωνικής ζωής και συμμετοχής τους σε αυτήν με στόχο τη βελτίωσή της. Οι νεότερες και σε διαδικασία συγκρότησης περιοχές, όπως είναι η Εκάλη, το Μορτερό, το Καστρί, οι Αδάμες, που δεν έχουν κοινωνική συνοχή ακόμα, παρουσιάζουν ετερογενή κοινωνική φυσιογνωμία και μειωμένο βαθμό συμμετοχής στα κοινά.

Σύμφωνα με το ΡΣΑ (Ν. 1515/85), η περιοχή έρευνας ανήκει στη χωροταξική ενότητα της Βόρειας Αττικής με κέντρο υπερτοπικής σημασίας το Καπανδρίτι. Το 1992 με το άρθρο 7 του Νόμου 2052 υποβαθμίστηκαν ορισμένα υπερτοπικά κέντρα

Δήμων σε απλά κέντρα Δήμων και κάποιων άλλων Δήμων αναβαθμίστηκαν σε νέα κέντρα υπερτοπικής σημασίας. Παράλληλα, κέντρα 4 Δήμων ορίστηκαν ως Δευτερεύοντα Κέντρα Χωροταξικής Υποεπένδυσης ως μια βαθμίδα ανώτερη των Υπερτοπικών Κέντρων.

Το όμορο της περιοχής μελέτης Μαρούσι αναδείχθηκε σε Δευτερεύον Κέντρο Χωροταξικής Υποεπένδυσης και εμφάνισε μεγάλο δυναμισμό στον κλάδο της ανοικοδόμησης κτιρίων γραφείων και στη συνέχεια, στον κλάδο των επιχειρήσεων τριτογενούς τομέα, με την εγκατάσταση επιχειρήσεων, αλλά και στον κλάδο υπερτοπικού εμπορίου ιδιαίτερα κατά μήκος της Κηφισίας, όχι όμως στον κλάδο των διοικητικών Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Πολιτών.

Ο πρώην Δήμος Κηφισίας, που αποτελεί τμήμα του Νέου Δήμου, χαρακτηρίστηκε Υπερτοπικό κέντρο, παρουσιάζοντας σημαντική υπερτοπικότητα, χωρίς όμως να μπορέσει να αναλάβει τον στρατηγικό ρόλο στην περιοχή τον οποίο τελικά ανέλαβε το Μαρούσι. Όπως έχει επισημανθεί σε διάφορες έρευνες στρατηγικού ή τοπικού επιπέδου, υπάρχουν πολλά επίπεδα υπερτοπικότητας τα οποία δεν έχουν ορισθεί συγκεκριμένα από το ΡΣΑ. Στο ερευνητικό πρόγραμμα «*Στρατηγικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης για την Αθήνα – Αττική* (Γεράρδη, 2004) σημειώνεται ότι έχουν καταγραφεί 2-3 κατηγορίες κέντρων με διαφορετικό βαθμό υπερτοπικότητας και στο πλαίσιο αυτό αναφέρεται η Ν. Ερυθραία, που έχει έναν υψηλό βαθμό υπερτοπικότητας, χωρίς φυσικά να ανταγωνίζεται την Κηφισιά. Σε κάθε περίπτωση δεν παγιώθηκε επαρκώς το επιθυμητό επίπεδο κεντρικότητας των υπερτοπικών κέντρων καθώς, όπως διαπιστώνεται, δεν υπήρξε ποτέ καμιά συσχέτιση και με τα κέντρα Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Οι αιτίες της σχετικής αστοχίας κατά τον ορισμό των τόπων που θα συγκεντρώσουν την πολυκεντρικότητα της Μητροπολιτικής Αθήνας πιθανόν είναι πολλές. Κάποιες όμως από αυτές που αφορούν την περιοχή επισημάνθηκαν και συζητήθηκαν στα πλαίσια της έρευνας. Γενικά, πάντως, οι διάφοροι ΟΤΑ και το ΥΠΕΧΩΔΕ περιορίστηκαν στον ορισμό των πολεοδομικών κέντρων μέσω του ΓΠΣ, χωρίς να προβούν σε ενέργειες ενίσχυσής τους με εγκατάσταση αποκεντρωμένων διοικητικών λειτουργιών, ούτε αξιοποιήθηκε η νομοθεσία που αφορά τις Ζώνες Ειδικών Κινήτρων (ΖΕΚ) ή τις Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης (ΖΕΕ). Σήμερα, 25 χρόνια μετά, η προαναφερθείσα μελέτη του ΡΣΑ κατατάσσει τον Δήμο σε μια Χωρική Ενότητα της Βόρειας Αθήνας με τους τρεις πρώην Δήμους, Κηφισιά, Ερυθραία και Εκάλη, να συγκροτούν μια υποεπένδυση με Κέντρο την Κηφισιά.

Τελικά εκείνο που επικράτησε και αφορά την έρευνα της συγκεκριμένης περιοχής είναι η δικτυακή και «συμπληρωματική» ανάπτυξη των κέντρων που εμπεριέχει την ανάπτυξη δίπολικών ή πολυπολικών σχηματισμών χωρίς εξειδικεύσεις κάθε κέντρου σε συγκεκριμένες οικονομικές ή άλλες λειτουργίες και χρήσεις γης, όπως το δίπολο Μαρούσι – Κηφισιά και η Λεωφ. Κηφισίας. Η Λεωφ. Κηφισίας χαρακτηρίζεται για τις χρήσεις γης του λιανικού εμπορίου ευρείας υπερτοπικής σημασίας ή «σπάνιου»

λιανικού εμπορίου, τις χρηματοπιστωτικές Υπηρεσίες και τα κτίρια γραφείων στο τμήμα της που ανήκει στον Δήμο Κηφισιάς ως συνέχεια του Αμαρουσίου, ενώ στο τμήμα που ανήκει στην Νέα Ερυθραία χαρακτηρίζεται από το παραδοσιακό πολεοδομικό και, επομένως, υπερτοπικό κέντρο εκατέρωθέν της. Γι' αυτό προς το παρόν, το κέντρο της Ν. Ερυθραίας εξαιρείται από τη χαρακτηριζόμενη περιοχή του Μητροπολιτικού άξονα της Κηφισιάς, ενώ διαφαίνεται ότι στο μέλλον θα αποτελέσει τον επόμενο στόχο, δεδομένου του υψηλού βαθμού κορεσμού του γραμμικού άξονα μέχρι την Κηφισιά. Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι παρουσιάζεται και μια ακόμα συγκέντρωση υπερτοπικών δραστηριοτήτων εκατέρωθεν του ΠΑΘΕ στο τμήμα των Δημοτικών Ενοτήτων Κηφισιάς και Ν. Ερυθραίας, οι οποίες έχουν διαφορετικό οικονομικό χαρακτήρα και επομένως διαφορετικές χρήσεις γης (π.χ. βιομηχανίες, υπερτοπικό εμπόριο κ.λπ.).

Το κέντρο της Δημοτικής Ενότητας Κηφισιάς θεωρείται ένας πυρήνας μητροπολιτικών λειτουργιών σε ανάμειξη με τοπικές και υπερτοπικές λειτουργίες και η Λεωφ. Κηφισιάς θεωρείται άξονας συγκέντρωσης μητροπολιτικών λειτουργιών χωρίς από μόνος του να δημιουργεί κέντρο με την παραδοσιακή πολεοδομική έννοια, ενώ το όμορο Μαρούσι από την άλλη πλευρά είναι ένα εξελισσόμενο με υψηλούς ρυθμούς κέντρο επιχειρήσεων και κοινωνικών λειτουργιών που οφείλει την ανάπτυξή του στον ιδιωτικό τομέα. Βέβαια το Μαρούσι έχει αναδειχθεί σε Διοικητικό Κέντρο, παράλληλα δηλαδή με τη μετεξέλιξή του σε ένα ισχυρό επιχειρηματικό κέντρο, όπως καταδεικνύει ο Δείκτης συγκέντρωσης επιχειρήσεων με υψηλό τζίρο<sup>13</sup>, που το κατατάσσουν στη δεύτερη θέση έχοντας πλέον υπερσκελίσει τον Πειραιά που παραδοσιακά κατείχε αυτή τη θέση, αλλά και ως πόλος έλξης εθνικής και διεθνούς εμβέλειας κοινωνικών εξυπηρετήσεων, όπως το ΟΑΚΑ και τα υπερσύγχρονα ιδιωτικά νοσοκομεία και το δυνάμενο να αξιοποιηθεί Άλσος Συγγρού.

Η Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς διαθέτει μια ήσσονος σημασίας συγκέντρωση επιχειρήσεων, αφού ο αντίστοιχος δείκτης του τζίρου των εγκατεστημένων επιχειρήσεων την κατατάσσει έβδομη, αν και σε αυτή βρίσκεται το ΒΙΟΠΑ. Παρ' όλα αυτά τείνει να αναπτύσσεται στην περιοχή αυτή ένας νέος τύπος λειτουργικής εξειδίκευσης του τριτογενούς τομέα, ο αστικός τουρισμός ως εξέλιξη της παραδοσιακής οικονομικής δραστηριότητας, αφού η Κηφισιά είχε αποτελέσει από τη δημιουργία της ένα προάστιο και έναν πόλο εξόδου για αναψυχή των Αθηναίων.

Χαρακτηριστικά αναφέρονται οι ακόλουθοι δείκτες συγκέντρωσης επιχειρήσεων:

- 87 έδρες στην Κηφισιά με εμβαδόν κάλυψης 414.323 μ<sup>2</sup>, ενώ
- 212 έδρες στο Μαρούσι με εμβαδόν 955,094 μ<sup>2</sup>.

<sup>13</sup> Ετήσια Έκθεση Ελληνικού Εμπορίου, Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου 2010  
<http://www.esee.gr/page.asp?id=3306>



Το ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ εξάλλου, που περιλαμβάνεται στα διοικητικά όρια της Κηφισιάς, εκατέρωθεν του ΠΑΘΕ, αποτελεί μητροπολιτική λειτουργία, σε αυτό είναι εγκατεστημένες λειτουργίες τριτογενούς τομέα, γραφεία επιχειρήσεων κ.λπ.

### **5.2.2 Χωρικοί μετασχηματισμοί στην Αττική**

Τα τελευταία χρόνια στην Αττική και ιδιαίτερα στην περιοχή έρευνας των τριών Δημοτικών Ενοτήτων κατεγράφησαν και συνεχίζουν να καταγράφονται πολλοί χωρικοί μετασχηματισμοί ως επίπτωση των γενικότερων οικονομικοκοινωνικών και χωρικών μετασχηματισμών (Καυκαλάς, 2004). Πρωτίστως η Αθήνα έχει αναλάβει έναν δυναμικό και αυξανόμενο ρόλο στον ευρύτερο διεθνή χώρο και αποτελεί ένα από τα δυναμικά αστικά κέντρα της Ευρώπης των 15, των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου. Αναλαμβάνει δυναμικές λειτουργίες σε παγκόσμιο επίπεδο στον πολιτισμό και τις μεταφορές και σε ευρωπαϊκό επίπεδο ως η νοτιοανατολική πύλη της ΕΕ, σε επίπεδο Βαλκανίων ως ένα δυναμικό πολιτικό, πολιτιστικό και οικονομικό κέντρο και της ανατολικής Ευρώπης, όπως επίσης της Μεσογείου γενικότερα. Απέναντι σε αυτή τη διαδικασία μετασχηματισμού οι χωρικές και διοικητικές αναδιαρθρώσεις δεν έχουν επιτευχθεί και έτσι η προοπτική που προδιαγράφεται δεν έχει την κατάλληλη υποστήριξη. Ταυτόχρονα σε επίπεδο χώρας, ο ρόλος της Αθήνας είναι να συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας και να ενθαρρύνει την εγκατάσταση επιχειρήσεων. Η ανάπτυξη όλων των υποδομών, όπως οι μεταφορές, οι επικοινωνίες και η ενέργεια, αποτελεί βασικό παράγοντα, συμβάλλει στην εσωτερική επικοινωνία και προσπελασιμότητα της χώρας, ενώ εξασφαλίζει αύξηση της λειτουργικότητας της Αθήνας και της Αττικής γενικότερα.

Το νέο Αεροδρόμιο στα Σπάτα αποτέλεσε έναν βασικό παράγοντα έναρξης μιας τέτοιας διαδικασίας που ενθάρρυνε την ουσιαστική οικιστική εξάπλωση άμεσα στα Μεσόγεια και έμμεσα στα Βόρεια Προάστια, ενώ οι οδικοί άξονες ανατολής δύσης έχουν αποκτήσει ιδιαίτερη βαρύτητα στο συνολικό δίκτυο μεταφορών της Αττικής. Η τόνωση της κυκλοφορίας, η αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων της οδού Κοκκινारा που συνδέει την Κηφισιά, τη Νέα Ερυθραία και την Εκάλη, με όλη την Αττική αποτελεί μια ενδεικτική επίπτωση αυτού του φαινομένου. Ταυτόχρονα η διαδικασία αυτή οδηγεί στην ανάπτυξη ισχυρών πόλων ανάπτυξης διεθνούς, εθνικής και διαπεριφερειακής ή και ενδοπεριφερειακής εμβέλειας, οι οποίοι συνδέονται μεταξύ τους με το οδικό δίκτυο σε συνδυασμό με πολυδιάστατα πλέγματα δραστηριοτήτων οικονομικού χαρακτήρα και υπερτοπικών πόλων αναυγής, πολιτισμού, διοικητικών λειτουργιών και κοινωνικών λειτουργιών. Ειδικότερα τείνουν να ενοποιούνται οι συγκεντρώσεις κεντρικών λειτουργιών (πυρηνικά και γραμμικά κέντρα), οι οικιστικές περιοχές στον αστικό και περιαστικό χώρο, οι πόλοι προστασίας και ανάδειξης πρασίνου και φυσικού περιβάλλοντος.

### 5.2.3 Η οικιστική εξέλιξη της περιοχής έρευνας

Η περιοχή αποτελεί μια από αυτές τις «οριακές» ζώνες οικιστικής περιοχής όμορες του περιαστικού πρασίνου του Πεντελικού, του οποίου υπό μια έννοια αποτελεί συνάρτηση, καθώς το πράσινο διεισδύει μέσα στην οικιστική χρήση, και ταυτόχρονα το φυσικό περιβάλλον που αγκαλιάζει αυτούς τους υπερβόρειους Δήμους αποτελεί διαχρονικά την αιτία της συνεχούς εγκατάστασης νέων κατοίκων στην περιοχή, οι οποίοι διεκδικούν ένα βελτιωμένο περιβάλλον πλησίον της φύσης. Πρόκειται δηλαδή για το φαινόμενο της συνεχούς οικιστικής εξάπλωσης η οποία με αυτήν την έννοια προκαλεί την αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος, στο όνομα του οποίου γίνεται.

Έτσι λοιπόν δημιουργείται ένα μόρφωμα περιαστικών οικιστικών περιοχών προαστιακού χαρακτήρα, το οποίο όμως δημιουργήθηκε μέσα από μια μακρόχρονη διαδικασία κοινωνικού και οικιστικού γίνεσθαι του τελευταίου αιώνα, εκτός της Δημοτικής Ενότητας της Κηφισιάς η οποία αποτέλεσε ένα προάστιο της Αθήνας ήδη από τον 19ο αιώνα.

Η υπερανάπτυξη όμως του βασικού κέντρου της Αθήνας οι επιπτώσεις του νέφους και οι πολιτικές της «αποκέντρωσης» και της πρόβλεψης τεχνικών υποδομών αποτέλεσαν την προωθητική δύναμη της ανάπτυξης των βόρειων και «υπερβόρειων» προαστίων και εν προκειμένω αυτού του βόρειου «τόξου» των τριών Δήμων, στο πλαίσιο μιας εκρηκτικής εξάπλωσης του οικιστικού ιστού. Μια μεγάλη έκταση καταλήφθηκε από την εξάπλωση αυτή ως μια οικιστική συνέχεια χωρίς διαχωρισμούς ανάμεσα στους Δήμους και με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά την τεράστια χωρητικότητα σε πληθυσμό, αποτέλεσμα της μεγάλης «εξόδου», και την άναρχη διασπορά με συνήθως μεγάλη ανάμειξη χρήσεων γης ή και πιέσεις προς το φυσικό περιβάλλον και διείσδυση σε αυτό.

### 5.2.4 Τα βασικά κοινά ζητήματα

Το θέμα της οικιστικής χωρητικότητας αποτελεί μείζον ζήτημα σε συνάρτηση με την υφιστάμενη κατάσταση και τον πολεοδομικό σχεδιασμό, όπως έχει θεσμοθετηθεί. Γενικά η περιοχή παρουσιάζει χαμηλές πυκνότητες και συνδέεται με τη φύση που παρέχει το περιαστικό πράσινο που την περιβάλλει και διεισδύει στην οικιστική χρήση, καθώς και με πυκνή φυτοκάλυψη που παρουσιάζεται από τον συνδυασμό κοινόχρηστου και ιδιωτικού πρασίνου. Γενικά έχει στοιχεία ποιότητας και πολλές δυνατότητες αναβάθμισης. Αποτέλεσμα της οικιστικής εξέλιξης, με τα χαρακτηριστικά που προαναφέρθηκαν, ήταν και συνεχίζει να είναι η αλλοίωση και καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος μέσα από τις συνεχώς αυξανόμενες προσδοκίες οικοπεδοποίησης κάθε στρέμματος γης, ενώ οι επιταγές της βιώσιμης ανάπτυξης απαιτούν την προστασία της.

Η «εξοδος» όμως από το παλαιό παραδοσιακό κέντρο της Αθήνας, το χαρακτηριζόμενο ως μητροπολιτικό κέντρο, προς τις περιοχές που οικολογικά είναι

ευαίσθητες (δασικές περιοχές-ακτές), μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και η περιοχή του Δήμου Κηφισιάς, η οποία ως γειτνιάζουσα με το Πεντελικό προκάλεσε μια ζήτηση σε κατοικία υψηλού επιπέδου λόγω της ποιότητας του περιβάλλοντος, της θέας και της ιδιωτικότητας της κατοικίας, προκάλεσε τελικά την αλλοίωση της φυσιογνωμίας του φυσικού περιβάλλοντος.

Η κατοικία χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά αυτοστέγασης, περιορισμένη εμπορευματοποίηση, με χαμηλούς δείκτες πυκνοδόμησης συγκριτικά με άλλες περιοχές της Αττικής και της Αθήνας, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν πρέπει να προσεχθεί το ζήτημα της οικιστικής χωρητικότητας σε συνάρτηση με το περιβάλλον περιαστικό πράσινο, του Πεντελικού Όρους. Για τον λόγο αυτό σε κάθε Δήμο ξεχωριστά εξετάστηκαν μια σειρά από παράμετροι για να εξαχθούν τα σωστά συμπεράσματα τα οποία θα αποτελέσουν το επιστέγασμα της διατριβής.

Σε γενικές γραμμές οι οικιστικές τάσεις είναι έντονες, φαινόμενο που παρουσιάζεται ιδιαίτερα στη Δημοτική Ενότητα της Εκάλης, και σε τμήματα περιοχών των άλλων Δημοτικών Ενοτήτων όπως, η Πολιτεία, το Μορτερό, το Καστρί, οι Αδάμες κ.λπ.

- Ο οικιστικός ιστός παρουσιάζει χαρακτηριστικά συμπαγούς ιστού, με εξαίρεση κάποιες συνοικίες οι οποίες παρουσιάζουν τη μορφή πυρήνων.
- Οι μόνες διέξοδοι οικιστικών επεκτάσεων οι οποίες φαίνεται ότι ήδη έχουν ενεργοποιηθεί και εξελίσσονται είναι η κατά μήκος της ΠΑΘΕ βορείως της Νέας Ερυθραίας και της Εκάλης, προς τον Αγ. Στέφανο, Σταμάτα, Άνοιξη, και Δυτικά της ΠΑΘΕ, προς Βαρυμπόμπη, όπου προδιαγράφεται η οικιστική συνέχεια μεταξύ των δήμων.
- Η τάση όψιμης προαστειοποίησης της οικιστικής ζώνης είναι σαφής, με ήπια αστικοποίηση, καθώς η κατοικία παρουσιάζει τέτοια χαρακτηριστικά, ενώ ταυτόχρονα διαρθρώνονται οικιστικά με τα κέντρα των τοπικών κεντρικών λειτουργιών αλλά και των κεντρικών λειτουργιών όπου αυτές υπάρχουν, καθώς και με τις ανάλογες κοινωνικές υποδομές που χωροθετούνται και σταδιακά υλοποιούνται – κατασκευάζονται και λειτουργούν. Η Δημοτική Ενότητα της Κηφισιάς έχει μια μακρά ιστορία προαστειοποίησης και στις νεότερες οικιστικές της επεκτάσεις παρατηρείται η προαναφερθείσα διαδικασία.
- Αξίζει όμως να τονισθεί ότι αυτή η όψιμη προαστειοποίηση εξ ορισμού συνοδεύεται από μια αναμενόμενη αύξηση των οικιστικών πυκνοτήτων στο άμεσο μέλλον, λόγω της αναμενόμενης δημογραφικής ανάπτυξης. Η αναμενόμενη αύξηση των πυκνοτήτων θα επιβαρυνθεί από την αυθαίρετη δόμηση που παρατηρείται σε όλους τους Δήμους και σχετίζεται με την επαύξηση του επιτρεπόμενου εμβαδού με την παράνομη αλλαγή των χρήσεων στα υπόγεια που δημιουργούνται από τις έντονες κλίσεις, αλλά και την

εκμετάλλευση των ημιυπαίθριων χώρων, η οποία πρόσφατα «τακτοποιήθηκε»<sup>14</sup>.

- Η οικιστική εξέλιξη θα σταθεροποιήσει τη φυσιογνωμία του νέου Δήμου που ήδη παρουσιάζει ως βασικό χαρακτηριστικό την επικράτηση οικιστικής ανάπτυξης υψηλού εισοδηματικού επιπέδου, με προεξάρχουσα την Εκάλη, και σε ορισμένες Πολεοδομικές Ενότητες την Κηφισιά και τη Ν. Ερυθραία, κυρίως στο τμήμα Ανατολικά της Λ. Κηφισίας.

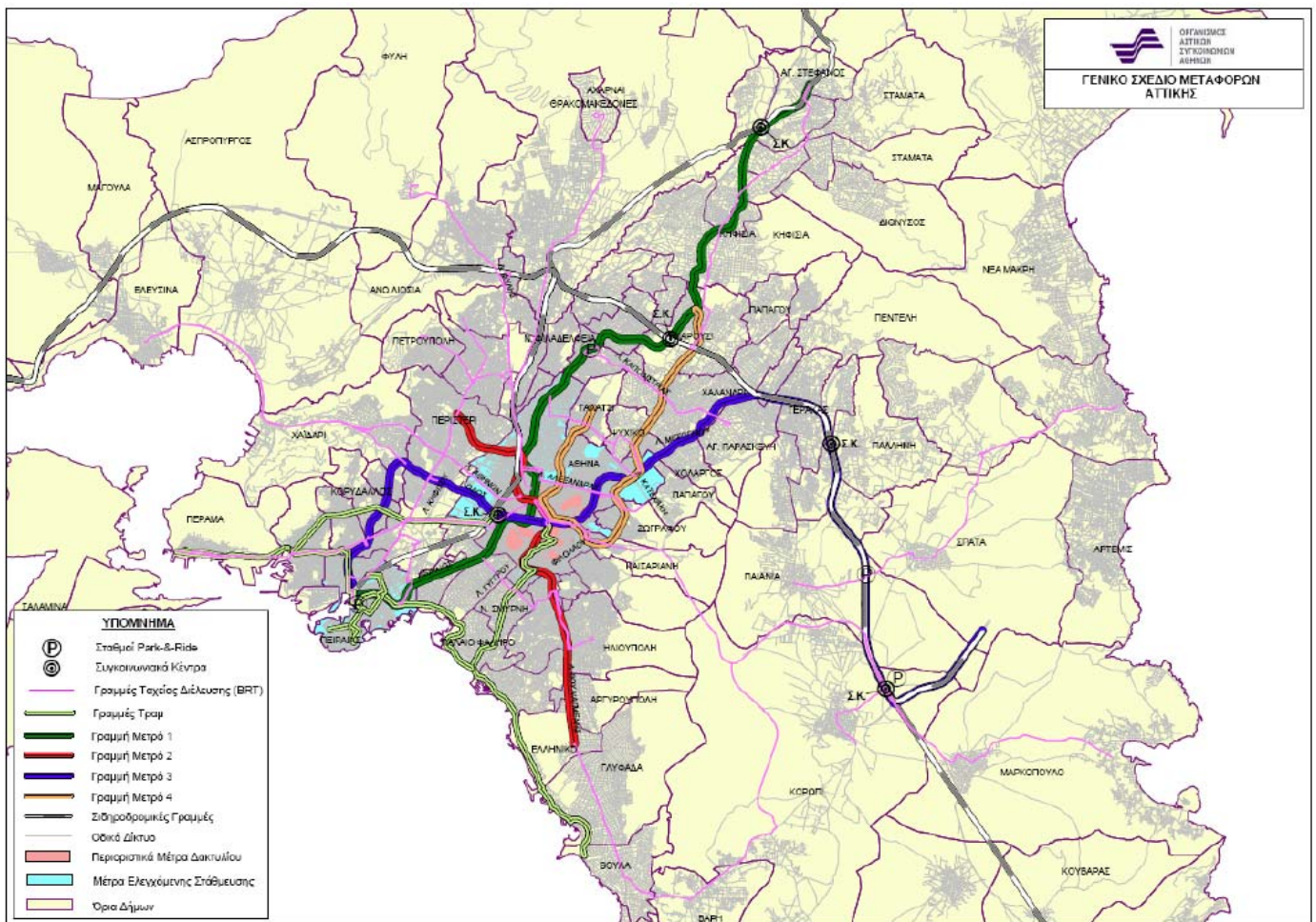
### 5.2.5 Το μεταφορικό δίκτυο

Όμως η περιοχή αυτή των υπερβόρειων περιοχών δεν υποστηρίχθηκε από τις αναγκαίες τεχνικές υποδομές, όπως αποχέτευση ομβρίων και ακαθάρτων, δεν έχει συνδεθεί με το δίκτυο φυσικού αερίου και κυρίως δεν υποστηρίχθηκε από τη βασικότερη τεχνική υποδομή, τις μεταφορές και ειδικότερα τα ΜΜΜ. Εκτός, λοιπόν, από τα ελλιπή δρομολόγια των λεωφορείων και την αδυναμία κίνησής τους με γρήγορες ταχύτητες, η περιοχή αντιμετωπίζει έλλειψη μέσων σταθερής τροχιάς, ενώ ταυτόχρονα δεν διαγράφονται εναλλακτικές προοπτικές. Οι πλησιέστεροι σταθμοί που σήμερα εν δυνάμει εξυπηρετούν τον Δήμο είναι του ΗΣΑΠ στο ΚΑΤ και στην Κηφισιά, χωρίς κανέναν όμως από αυτούς να έχει τη δυνατότητα ανάπτυξης ενός σταθμού μεταβίβασης ικανού να αντεπεξέλθει στις σύγχρονες απαιτήσεις. Για τις Δημοτικές ενότητες Ν. Ερυθραίας και Εκάλης δεν υπάρχει καμία πρόσβαση σε Μέσο Σταθερής Τροχιάς, ενώ η επέκταση του ΗΣΑΠ προς τον Άγ. Στέφανο που ήταν προγραμματισμένη να υλοποιηθεί μέχρι το 2017 έχει ανακληθεί, αφού δεν έχουν εκπονηθεί οι απαραίτητες μελέτες εφαρμογής και δεν υπάρχει χρηματοδότηση για την κατασκευή (ΟΑΣΑ, 2009).

---

<sup>14</sup> Νόμος 3843 / 2010 - ΦΕΚ Α 62 / 28.04.2010 «Ταυτότητα κτιρίων, υπερβάσεις δόμησης και αλλαγές χρήσης. Μητροπολιτικές αναπλάσεις και άλλες διατάξεις». Βλέπε: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=di15Y4E%2bM2Y%3d&tabid=506&language=el-GR>

Εικόνα 10. Δίκτυο Μεταφορών του ΓΣΜΑ 2023.



Πηγή: ΟΑΣΑ

Σε κάθε περίπτωση το πλαίσιο στο οποίο θα συνταχθεί η ερευνητική πρόταση είναι ο συνεχώς εντεινόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των διαφορετικών Δημοτικών ενοτήτων, οι οποίοι μπορεί να έχουν ή όχι συμπληρωματικό χαρακτήρα σε ορισμένα στοιχεία. Ακρογωνιαίος λίθος αυτής της ανταγωνιστικότητας είναι η βιώσιμη αστική ανάπτυξη, όπου η ποιότητα ζωής των κατοίκων θα βρίσκεται στο επίκεντρο.

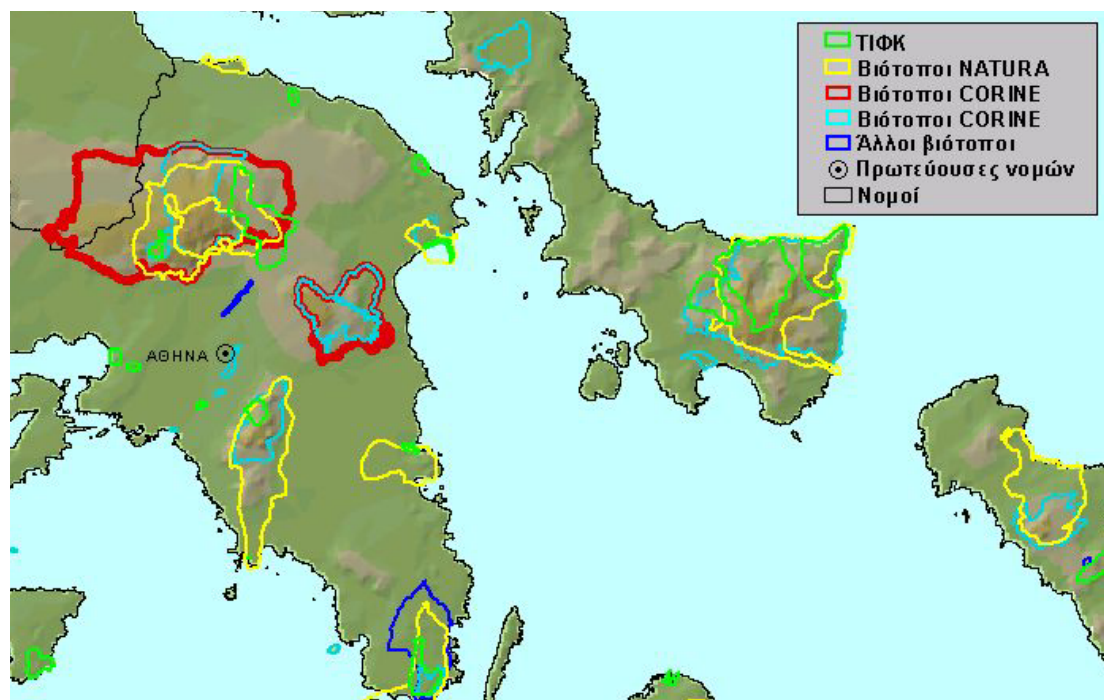
### 5.2.6 Περιαστικό Πράσινο

Το περιαστικό πράσινο, όπως ήδη αναφέρθηκε, χαρακτηρίζει τη φυσιογνωμία των τριών Δημοτικών Ενοτήτων, καθώς διεισδύει μέσα στον οικιστικό ιστό και αντιστρόφως ο οικιστικός ιστός διεισδύει μέσα στο φυσικό πευκόφυτο τοπίο, με αποτέλεσμα την αλλοίωσή του. Η διεύρυνση της αστικοποίησης έχει οδηγήσει σε αυξημένη πίεση στους φυσικούς πόρους και σε απομείωση της φέρουσας ικανότητας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Οι ορεινοί όγκοι έχουν περικυκλωθεί ασφυκτικά και οι επανειλημμένες πυρκαγιές, σε συνδυασμό με την πίεση που ασκούν οι οικοδομικοί συνεταιρισμοί, προκαλούν διαχρονικά κινδύνους για το οικοσύστημα

και τη φέρουσα ικανότητά του. Οι επιπτώσεις από την άναρχη δόμηση, τις αλόγιστες δραστηριότητες, την κοινωνική αδιαφορία και τη διοικητική ανεπάρκεια προκαλούν συνεχιζόμενη υποβάθμιση του περιβάλλοντος σε όλους σχεδόν τους τομείς.

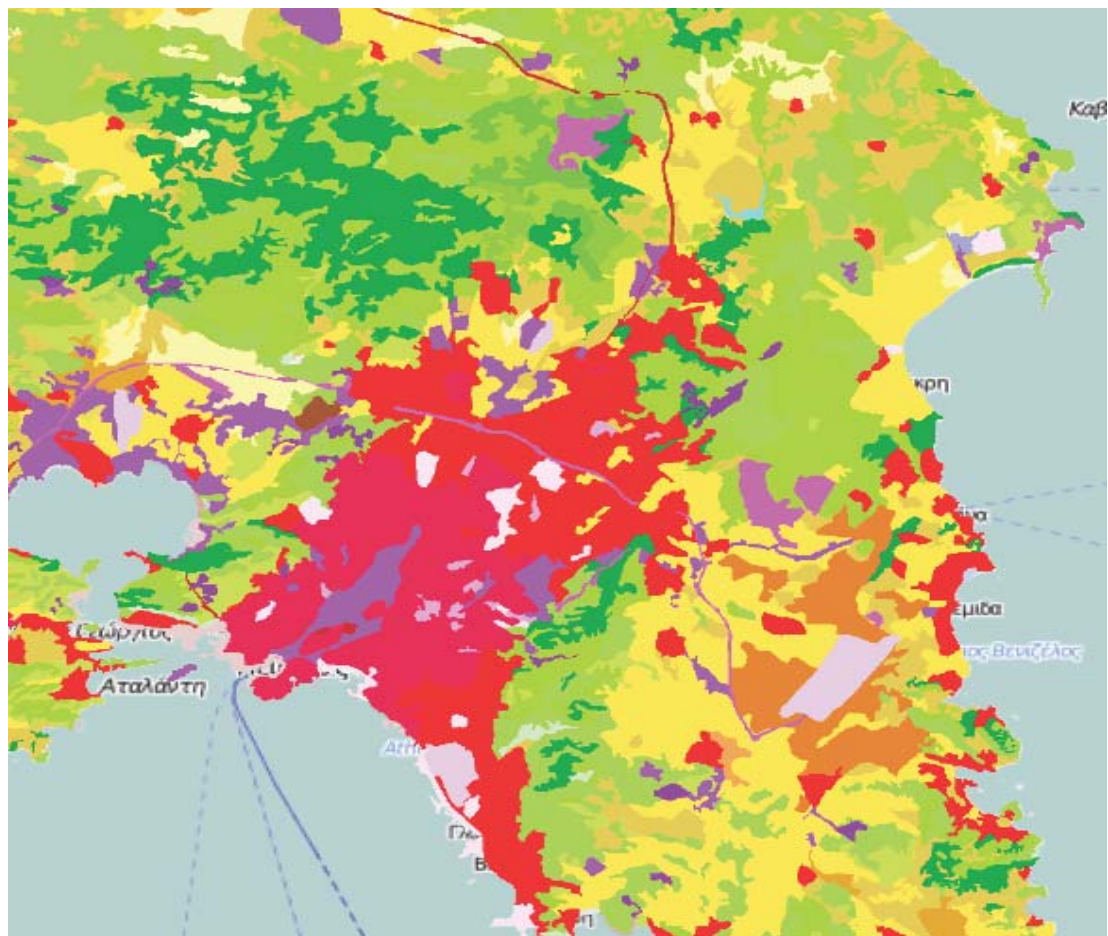
Η ύπαρξη, προστασία, ανάπτυξη και οικολογικής ανόρθωση των χερσαίων φυσικών οικοσυστημάτων, των Δασικών Οικοσυστημάτων για την άμβλυση του ξηροθερμικού φαινομένου, του φαινομένου της ρύπανσης, της άπνοιας και των πλημμυρών, αποτελεί προϋπόθεση για την εύρυθμη λειτουργία οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος. Οι δασικές εκτάσεις, που προστατεύονται από το Σύνταγμα του '75, γενικά διαμορφώνουν οικολογικά το κλίμα της Αθήνας, οριοθετούν με τις κορυφογραμμές τους τη λεκάνη απορροής του Αθηναϊκού Πεδίου (με δύο ποταμούς που σήμερα είναι χείμαρροι περιοδικής ροής). Η σημασία του Πεντελικού όρους, αντιμετωπιζόμενου ως οικολογικού φυσικού πόρου, έγκειται στην εξισορροπητική του δράση στις μετεωρολογικές συνθήκες και στο κλίμα καθώς αμβλύνει τις ακραίες θερμοκρασίες του περιβάλλοντος, μειώνοντάς τες με τη διαπνοή το καλοκαίρι και αυξάνοντάς τες τον χειμώνα. Επιπλέον τα δάση δημιουργούν ρεύματα αέρα από και προς την πόλη, φιλτράρουν τον αέρα από τη σκόνη και ανανεώνουν την ικανότητα αυτή μετά από κάθε βροχή. Το Πεντελικό διαθέτει αισθητική, πολιτιστική και οικολογική αξία. Το όρος Πεντελικό και οι κορυφές του Όρους Πεντέλη έχουν καταγραφεί στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα Corine με κωδικούς A00060037 και A00060038 αντίστοιχα. Το δάσος Πεύκη, αποτελεί σήμερα το κυρίαρχο οικοσύστημα σε όλο τον ορεινό όγκο της Πεντέλης.

Εικόνα 11. Προστασία Φυσικού Περιβάλλοντος.



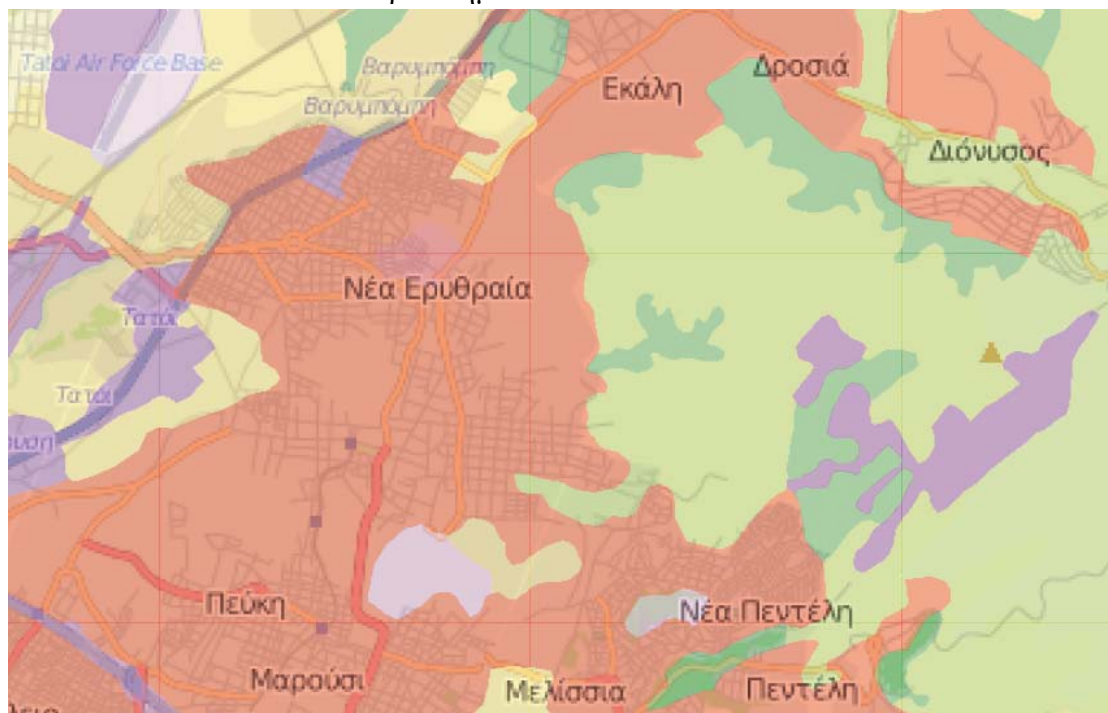
Πηγή: geodata.gov.gr

Εικόνα 12. Corine 2000.



Πηγή: geodata.gov.gr

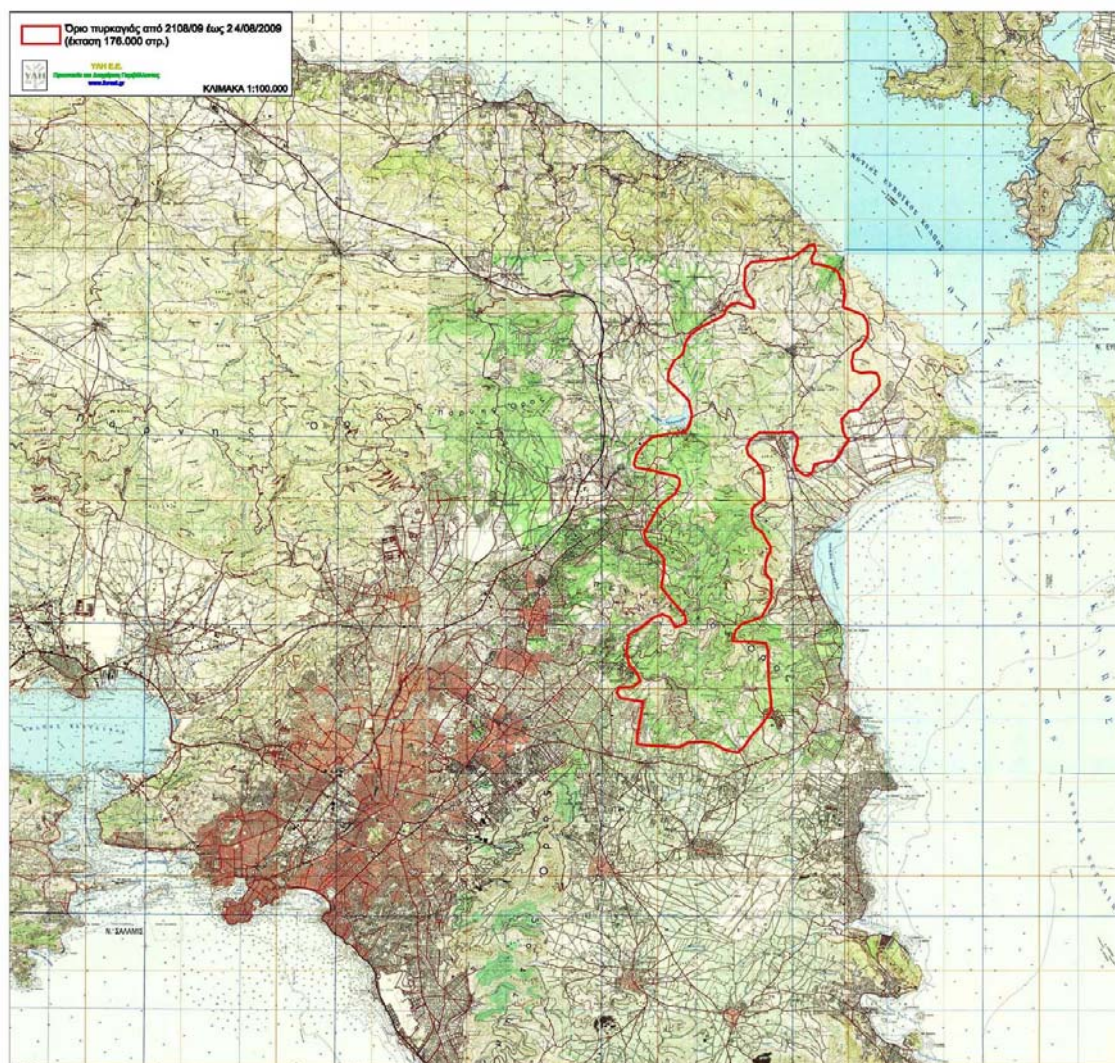
Εικόνα 13. Corine 2000 και όρια Δήμων.



Πηγή: geodata.gov.gr

Ωστόσο οι συχνές φωτιές, η επέκταση της πόλης, ο περιορισμός της φυσικής βλάστησης σε πολύ μικρή έκταση, η συνεχιζόμενη και σήμερα βόσκηση, όπως και οι ανεπιτυχείς προηγηθείσες επεμβάσεις, έχουν υποβαθμίσει σημαντικά την ποιότητα και την ποσότητα του εδάφους, επέδρασαν αρνητικά στην υδατική οικονομία, ενώ επηρέασαν αρνητικά και το κλίμα. Οι φωτιές στην Πεντέλη είναι ένα επαναλαμβανόμενο φαινόμενο και έχουν προκαλέσει σημαντικές επιπτώσεις στην ισορροπία των εδαφών, των οποίων η ποιότητα υποβαθμίζεται λόγω έκπλυσης από τα νερά των δυνατών βροχοπτώσεων.

Εικόνα 14. Όριο καμένων εκτάσεων Πεντελικού όρους 2009.



Πηγή: Ύλη Ε.Ε.

Οι πιέσεις που το Πεντελικό έχει δεχθεί κατά τις μεταπολεμικές δεκαετίες είναι πολυποίκιλες και οδήγησαν στην υποβάθμιση του οικοσυστήματος.

- Οικιστική ανάπτυξη κατ' αρχάς με τη μορφή των Οικοδομικών Συνεταιρισμών στην Πολιτεία και στην Εκάλη. Από το 1970 και μέχρι σήμερα δέχεται πιέσεις με ιδιαίτερη ένταση για πρώτη κατοικία.



- Λατομική δραστηριότητα, που έχει περιορισθεί μόνο σε μια θέση στη Ραπεντώσα-Διονύσου, αφήνοντας όμως σοβαρές κακοποιήσεις του τοπίου. Τα λατομεία δεν έχουν ακόμα αποκατασταθεί ή αξιοποιηθεί.
- Λατόμευση που έχει σχεδόν μηδενισθεί.
- Βόσκηση που έχει συρρικνωθεί
- Οι πυρκαγιές για τις οποίες έγινε ήδη αναφορά.

Σύμφυτη του Πεντελικού Όρους είναι η ύπαρξη πλουσίου δικτύου ρεμάτων, από τα οποία τα πιο σημαντικά είναι:

- το ρέμα Εκάλης,
- οι χείμαρροι Κοκκινιρά και Ξενίας που εκβάλλουν στο ρέμα Πύρνα,
- το ρέμα Κοντοχρήστου,
- το ρέμα Αγίας Μαύρας,
- το ρέμα Οδυσσέως,
- το ρέμα Αχιλλέως.

Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει το καθεστώς προστασίας της περιοχής είναι αρχικώς ο γενικός νόμος της δασικής προστασίας και το άρθρο 24 του Συντάγματος, αλλά και ειδικότερα το Π.Δ. ΦΕΚ 755/Δ/88, το οποίο ορίζει τις χρήσεις γης<sup>15</sup>. Επίσης ο Ν. 1515/85 (ΦΕΚ 18/Α/1985) για το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας προβλέπει και θεσπίζει την ανάδειξη και προστασία των ορεινών όγκων και συγκεκριμένα στην παρ. 22δ του άρθρου 15 ορίζεται το Πεντελικό ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής με παράλληλη ανασυγκρότηση του τοπίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο Σύμφωνο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ)<sup>16</sup> επισημαίνεται ότι το δίπολο πολιτιστική και φυσική κληρονομιά αποτελεί μοναδικό οικονομικό αγαθό αύξουσας σημασίας και για τα τοπία αναφέρεται ότι απαιτείται να υιοθετηθεί μια ισχυρή και δημιουργική πολιτική τοπίου ομοίως. Στο «Πράσινο Βιβλίο» (Ανδρικοπούλου, 2010) τίθεται ως μια από τις σημαντικότερες δράσεις η προστασία και προβολή των φυσικών περιοχών μέσα στην πόλη. Στο Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ), στις κύριες κατευθυντήριες αρχές του οποίου, η αειφόρος ανάπτυξη αποτελεί έναν από τους βασικούς στόχους, περιλαμβάνεται η αρχή «της συνετής διαχείρισης και ανάπτυξης της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς». Στο πλαίσιο της αρχής αυτής σε ό,τι αφορά τους φυσικούς πόρους διατυπώνεται ότι η αξία τους απαιτεί διατήρηση μέσω αυστηρών προστατευτικών μέτρων.

<sup>15</sup> Στο Π.Δ. ΦΕΚ 755/Δ/88 καθορίζονται ανά ζώνες χρήσεις και αντίστοιχοι όροι δόμησης και προϋποθέσεις λειτουργίας.

<sup>16</sup> Βλέπε: Σχέδιο ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου. Προς μία ισόρροπη και βιώσιμη χωροταξική ανάπτυξη του εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης,  
[http://europa.eu/legislation\\_summaries/regional\\_policy/management/g24401\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/regional_policy/management/g24401_el.htm)

## 5.3 Δημοτική Ενότητα Εκάλης

### 5.3.1 Γενικά στοιχεία

Η Εκάλη αποτελεί έναν προαστιακό οικισμό στη βορειοδυτική πλευρά του Λεκανοπεδίου. Είναι ένα εξοχικό πευκόφυτο προάστιο στα πρότυπα των αγγλικών κηπουπόλεων με αποκλειστική χρήση την κατοικία, του οποίου οι κάτοικοι εξυπηρετούνται μόνον από της όμορες Δημοτικές Ενότητες. Σύμφωνα με τα σταθερότυπα<sup>17</sup>, λείπουν βασικές εξυπηρετήσεις που συγκροτούν μια Πολεοδομική Ενότητα σε έναν Δήμο. Το χαρακτηριστικό της Εκάλης είναι η αποκλειστική κατοικία. Αυτό συμβάλλει στη διατήρηση της πράσινης εικόνας μιας ήρεμης και ήσυχης οικιστικής περιοχής. Για τη συγκεκριμένη ανθρώπινη κοινότητα, κατά τη δήλωση των μελών του Συμβουλίου της, η αειφόρος ανάπτυξη έχει μια ιδιαιτερότητα. Στόχος της είναι η διατήρηση του προαστιακού εξοχικού περιβάλλοντος και η μεταφορά του με τις ίδιες αξίες στις μελλοντικές γενιές. Οι αυστηροί πολεοδομικοί περιορισμοί, ο χαμηλός ΣΔ και οι μεγάλες αρτιότητες συνέβαλαν στον συγκεκριμένο προαστιακό χαρακτήρα με την αποκλειστική σχεδόν χρήση της κατοικίας, ο οποίος διατηρείται μέχρι σήμερα και σε συνδυασμό με το διατηρούμενο φυσικό περιβάλλον ουσιαστικά αποτελεί την αιτία των υψηλών αξιών γης και εν κατακλείδι της οίκησης από πλούσια μεσοαστικά και υψηλά κοινωνικά στρώματα. Ήδη το πολλαπλασιαστικό φαινόμενο της κατασκευής συγκροτημάτων διπλοκατοικιών, αποτελεί μια μέγιστη απειλή για τη στοχοθέτηση αυτής της ενότητας σε σχέση με τη διατήρηση του περιβάλλοντος και της κλίμακας της δόμησης, που έτσι επαπειλείται ταυτόχρονα από την εισροή νέων κατοίκων, φαινόμενο που προκαλεί εκ μέρους της τοπικής κοινωνίας προβληματισμούς.

Γενικά εκ μέρους του Τοπικού Συμβουλίου της Δημοτικής Ενότητας της Εκάλης εκφράζονται φόβοι για την εξέλιξη της ενσωμάτωσης των νέων κατοίκων και τη γενικότερη διαδικασία ομογενοποίησης της συνεχώς έτσι εξελισσόμενης κοινωνίας στο πλαίσιο του Καποδιστριακού Δήμου Κηφισιάς στον οποίο υπάγεται πλέον διοικητικά. Πρόκειται για τυπικές αστικές διαδικασίες που διαμορφώνουν κοινωνίες οι οποίες διανύουν μια δυναμική αστικής εξέλιξης όπου αποπροσωποποιούνται οι ανθρώπινες και οι κοινωνικές σχέσεις και οι αρχικοί πυρήνες διευρύνονται και αφομοιώνουν εν κατακλείδι την όποια «νέα» κατάσταση προκύπτει από την εξέλιξη (Καραδήμου-Γερολύμπου & Κανκούλα-Βλάχου, χχ). Η κοινωνική κινητικότητα που αναπτύσσεται σε ένα γενικότερο κοινωνικό σύνολο, αυτό της Μητροπολιτικής Αττικής, αγγίζει και την Εκάλη, καθώς θεωρείται ότι αποτελεί υποδοχέα των κοινωνικών στρωμάτων που είναι ανερχόμενα και δύνανται να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των αξιών γης και κατοικίας της περιοχής, αναμένοντας την κοινωνική καταξίωση της νέας τους κοινωνικής θέσης που χαρακτηρίζεται από τον τόπο κατοικίας και την κατάσταση της κατοικίας τους (Gough, 2008). Η παλιά παραδοσιακή Εκάλη, αυτό το τελευταίο διάστημα «ανοίγει» και δέχεται με γοργούς

<sup>17</sup> Έγκριση Πολεοδομικών Σταθεροτύπων (standarts) και ανώτερα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΦΕΚ 285/Δ/2004)

ρυθμούς νέους οικιστές. Απέναντί τους η παραδοσιακή κοινότητα προτάσσει, ως βασικό εργαλείο για τη διατήρηση της ιδιαίτερης ταυτότητάς της, τη μετάδοση της βούλησής της για τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την πρόσκληση για τη συστράτευση των κατοίκων και των σημαντικών προσώπων της μέσα από ανοικτές διαδικασίες διαλόγου, όπου η Δημοτική Ενότητα θα έχει έναν σημαίνοντα και πρωταγωνιστικό ρόλο προς αυτή την κατεύθυνση. Ταυτόχρονα, όμως δεν έχει θεσμικά εργαλεία να αντιμετωπίσει την «απειλή» του διατηρημένου μέχρι σήμερα φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος που είναι η μαζική κατασκευή διπλοκατοικιών (μεζονετών). Με ενέργειες αποφεύχθηκε η «ταρατσοποίηση» των οικοπέδων, καθώς η Εκάλη με ειδική ρύθμιση<sup>18</sup> εξαιρέθηκε της καθολικής εκσκαφής του οικοπέδου για την κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης σε όλο το εμβαδόν του, πράγμα το οποίο προκαλεί την καθολική καταστροφή της υφιστάμενης φύτευσης.

### 5.3.2 Κοινωνική Ανάλυση

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία από τις απογραφές της ΕΣΥΕ των ετών 1991 και 2001, στη συνέχεια παρουσιάζονται τα κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού της Δημοτικής Ενότητας Εκάλης και η διαφοροποίησή τους.

Πίνακας 7. Πληθυσμός κατά φύλο και ομάδες ηλικιών (Απογραφές 1991-2001)

Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις
Σύνολο	4.081	1.953	2.128	5.190	2.440	2.750
0-19 ετών	1233	654	579	1140	594	546
20-64 ετών	2427	1103	1324	3327	1481	1846
65-84 ετών	388	179	209	659	345	314
85 ετών και άνω	33	17	16	64	20	44

Πηγή: ΕΣΥΕ

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα, ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου της Εκάλης το 1991 ανερχόταν σε 4.081 άτομα, ενώ σύμφωνα με την απογραφή του 2001 ανερχόταν σε 5.190 άτομα, δηλ. αύξηση 27,1%. Είναι φανερή η τάση δημογραφικής αύξησης που παρουσιάζεται στην Εκάλη, καθώς το ποσοστό αύξησης του πληθυσμού της περιφέρειας Αττικής είναι 6,76% και το αντίστοιχο του πληθυσμού της χώρας είναι 6,86% , σχεδόν τέσσερις φορές μικρότερο από τον ρυθμό αύξησης στον Δήμο. Από τον συνολικό πληθυσμό, το 2001 οι άνδρες αποτελούσαν το 47,01% και οι γυναίκες το 52,99% (αντίστοιχα το 1991 τα ποσοστά ήταν 47,86% για τους άνδρες και 52,14% για τις γυναίκες). Σχετικά με την ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2001, 723 άτομα ήταν άνω των 65 ετών, δηλ. ποσοστό 13,93% ενώ το 1991 αντίστοιχα 421 άτομα ήταν άνω των 65, δηλ. ποσοστό 10,31%. Το 2001,

<sup>18</sup> Τροποποίηση – συμπλήρωση όρων δόμησης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της Κοινότητας

3.327 άτομα βρίσκονταν στις παραγωγικές ηλικιακές ομάδες του πληθυσμού (ηλικίες 20-64) δηλ. ποσοστό 64,10%, ενώ το 1991 το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 59,47%. Η αύξηση των δημοτών άνω των 65 ετών το 2001 είναι 71,7%, χαρακτηριστικό που οφείλεται στη φυσική γήρανση του πληθυσμού του δήμου αλλά και στο γεγονός ότι στην περιοχή επιλέγουν να εγκατασταθούν εύποροι ηλικιωμένοι, λόγω της πράσινης εικόνας μιας ήρεμης και ήσυχης οικιστικής περιοχής. Η σαφής αυτή τάση για αύξηση των ηλικιωμένων στην περιοχή σημαίνει ότι ο δήμος θα πρέπει να μεριμνήσει για τη δημιουργία υπηρεσιών φροντίδας για ηλικιωμένους

Στην περιοχή της Εκάλης εργάζονται μόνιμα πολλοί αλλοδαποί ως οικιακοί βοηθοί, που προέρχονται από χώρες όπως Φιλιππίνες, Μολδαβία, Σρι Λάνκα κ.λπ., οι οποίοι σύμφωνα με πληροφορίες της Τεχνικής Υπηρεσίας είναι περίπου 1000. Οι άνθρωποι αυτοί συνήθως ζουν με την οικογένειά τους και τα παιδιά τους είτε εντός της οικίας όπου εργάζονται ή σε άλλη κατοικία σε μικρή απόσταση. Σε αυτούς πρέπει να προστεθεί και ο αριθμός των αλλοδαπών, κυρίως Αλβανών, που εργάζονται στις οικοδομές και τα τεχνικά έργα που γίνονται στην περιοχή. Συνολικά στην Εκάλη ζουν και εργάζονται πάνω από 2.000 αλλοδαποί, με κύρια προβλήματα το γλωσσικό και την εκπαίδευσή τους. Από τους πίνακες της ΕΣΥΕ<sup>19</sup> (απογραφές πληθυσμού 1991 και 2001), προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα για την πορεία του οικονομικά ενεργού και μη ενεργού πληθυσμού, καθώς και για τις τάσεις απασχόλησης σε διάφορους τομείς δραστηριότητας. Είναι εμφανής η αύξηση του εργατικού δυναμικού της Εκάλης κατά 54% περίπου, από 1.599 σε 2.464 άτομα. Οι οικονομικά ενεργοί άνδρες αποτελούν το 56%, σημειώνοντας αύξηση κατά 42% (από 973 σε 1390) και οι οικονομικά ενεργές γυναίκες το 44% σημειώνοντας αύξηση κατά 71% (από 626 σε 1074). Το 1991 από τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό ποσοστό 97,06% ήταν απασχολούμενοι και ποσοστό 2,94% ήταν άνεργοι. Αντίστοιχα το 2001, από τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό ποσοστό 92,86% ήταν απασχολούμενοι και ποσοστό 7,14% ήταν άνεργοι.

Προκύπτει επίσης ότι αυξήθηκε το ποσοστό των εργοδοτών και αυτοαπασχολούμενων κατά 45%, φτάνοντας το 45% επί του συνόλου, με το 67% να αποτελείται από άνδρες, ενώ το ποσοστό των μισθωτών διπλασιάστηκε φτάνοντας το 50% του συνολικού οικονομικού πληθυσμού με το 52% να το αποτελούν γυναίκες.

Για τους τομείς δραστηριότητας, παρατηρείται ότι σημειώθηκε μεγάλη αύξηση στον τομέα των κατασκευών (κατά 31%), καθώς και σε μεταποιητικές βιομηχανίες (κατά 100%), σε χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς (κατά 81%) και σε μεταφορές (κατά 101%). Το ποσοστό των εργαζομένων σε αυτούς τους τομείς αποτελεί το 45% επί του συνόλου του οικονομικά ενεργού πληθυσμού. Όσον αφορά τους τομείς του εμπορίου, της υγείας, της εκπαίδευσης και της δημόσιας διοίκησης, αν και παρουσιάζουν αύξηση του αριθμού απασχολούμενων, στην πραγματικότητα, από το 1991 στο 2001, το ποσοστό του ενεργού πληθυσμού που απασχολείται σε αυτούς έχει μειωθεί κατά

---

Εκάλης Αττικής (ΦΕΚ 783/Δ/2003)

<sup>19</sup>Πηγή: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Εκάλης (ΦΕΚ 667/Δ/1994)

18%. Είναι επομένως φανερό η τάση των κατοίκων της Εκάλης να απομακρύνονται από εργασίες που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με τον δημόσιο τομέα, όπως εκπαίδευση, υγεία, δημόσια διοίκηση, και να δραστηριοποιούνται στον ιδιωτικό τομέα. Σε συνδυασμό μάλιστα με την αύξηση του ποσοστού των εργοδοτών από 26,58% το 1991 σε 32,14% το 2001 και την ακόμη μεγαλύτερη αύξηση του ποσοστού των μισθωτών του ιδιωτικού τομέα (από 37,5% σε 50,4%) επαληθεύεται η κοινωνική σύνθεση του πληθυσμού της Εκάλης.

Βέβαια, πρέπει να σημειωθεί ότι, επειδή στην Εκάλη δεν επιτρέπεται η επαγγελματική στέγη, το μεγαλύτερο ποσοστό του εργατικού δυναμικού της περιοχής εργάζεται μακριά από τον τόπο κατοικίας του, με μόνη ίσως εξαίρεση τις οικιακές βοηθούς. Υπάρχει επομένως πρόβλημα μετακίνησης των εργαζομένων αυτών και ο δήμος θα πρέπει να πάρει μέτρα προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης των διαδημοτικών συγκοινωνιών και της συχνής συγκοινωνιακής κάλυψης όλων των συνοικιών του, αλλά και μέτρα στήριξης των εργαζόμενων γυναικών, ειδικά με παιδιά, οι οποίες αυξάνουν συνεχώς και αποτελούν μεγάλο ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού. Ταυτόχρονα ο οικονομικά μη ενεργός πληθυσμός παρουσίασε αύξηση 11% και ανέρχεται σε περίπου 2.200 άτομα. Οι απασχολούμενοι παρουσίασαν μείωση κατά 4%, ενώ παρατηρούμε ότι η ανεργία σχεδόν τριπλασιάστηκε και η ανεργία στους νέους μειώθηκε κατά 49%. Από τα στοιχεία των απογραφών<sup>20</sup> 1991 και 2001 για τις κανονικές και μη κανονικές κατοικίες του Δήμου της Εκάλης προκύπτει ότι δεν υπάρχουν μη κανονικές κατοικίες, ενώ οι κατοικίες το 1991, ήταν συνολικά 1.499 και το 2001 ήταν 1.999 καταγράφοντας αύξηση 33%. Μικρή αύξηση 8%, από 417 σε 451, παρουσίασαν οι κενές κατοικίες, οι οποίες το 2001 αποτελούσαν το 22% του συνόλου των κατοικιών, πιθανόν λόγω μεγάλου κόστους συντήρησης στο οποίο δεν μπορούν να αντεπεξέλθουν οι ιδιοκτήτες τους που ανήκουν σε παλιές εύπορες οικογένειες της περιοχής. Επίσης προκύπτει ότι οι περισσότερες κατοικίες είναι μεγάλης έκτασης και διαθέτουν όλες τις σύγχρονες ανέσεις σε ποσοστό 85,49% το 2001, αυξημένο κατά μόλις 3% σε σχέση με το 1991, ενώ ο απογραφόμενος πληθυσμός της περιοχής παρουσίασε αύξηση κατά 27,1%. Η μικρή αυτή αύξηση του ποσοστού των μεγάλων κατοικιών οφείλεται στο γεγονός ότι στην Εκάλη, τη συντριπτική πλειονότητα των κατοικιών, αποτελούσαν πάντα μεγάλες μονοκατοικίες, με όλες τις ανέσεις της εποχής.

### 5.3.3 Πολεοδομική Ανάλυση

Η ιστορική εξέλιξη του προαστιακού οικισμού της Εκάλης δεν αλλοίωσε τη βασική της πολεοδομική οργάνωση που συνίσταται στον χαρακτήρα της ως περιοχής πρώτης κατοικίας αλλά με μια επικρατούσα χρήση γης την αποκλειστική κατοικία, έστω και αν στο ΓΠΣ είναι χαρακτηρισμένη ως αμιγής κατοικία, ορισμός που ανάγεται στις προδιαγραφές του ΠΔ 23/2/87. Μία μόνο συγκέντρωση υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων παρατηρείται σε μία θέση, όπου το Κοινοτικό Κατάστημα, η

<sup>20</sup> Πηγή: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Εκάλης (ΦΕΚ 667/Δ/1994)

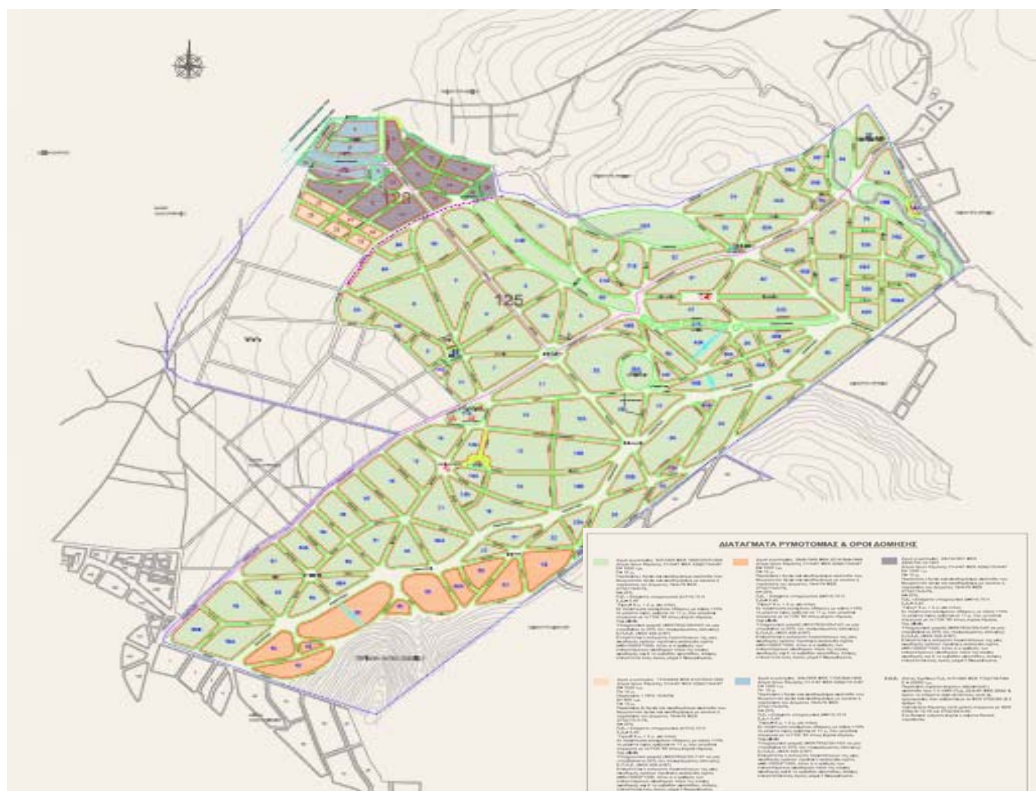
εκκλησία και ένα κοινοτικό εντευκτήριο. Το Αστυνομικό Τμήμα της Εκάλης βρίσκεται στη συμβολή των οδών Μιμόζας και Αγοράς και στεγάζεται σε ενοικιαζόμενο κτίριο ιδιοκτησίας του Δήμου. Η μόνη χρήση γης πλην της κατοικίας και των ανωτέρω χρήσεων είναι το ξενοδοχείο «*Life Gallery – Mirasol AEETE*» που βρίσκεται επί της Λεωφ. Θησέως (30 δωμάτια – 57 κλίνες), το οποίο δεν υπάγεται στις επιτρεπόμενες χρήσεις θεωρείται ότι είναι οχλούσα χρήση και έχει τελεσιδικήσει απόφαση του ΣτΕ για τη διακοπή της λειτουργίας του<sup>21</sup>.

Όπως ήδη προαναφέρθηκε, βασικό χαρακτηριστικό της πολεοδομικής οργάνωσης είναι η πλήρης απουσία κοινωνικών υποδομών - εξυπηρετήσεων. Με βάση τις ήδη αναφερθείσες κοινωνικές υποδομές και την έλλειψη άλλων εξυπηρετήσεων (εμπορικών κ.λπ.) καθίσταται σαφές ότι η Δημοτική Ενότητα της Εκάλης εξυπηρετείται από τα όμορα Πολεοδομικά Κέντρα. Το 1994 εγκρίθηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Εκάλης σύμφωνα με την υπ. Απ. 65570/3692, η οποία δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 667/Δ/1994. Περιλαμβάνει την Πολεοδομική Οργάνωση για πληθυσμό 3.942 κατοίκων με τη δημιουργία δύο Πολεοδομικών Ενοτήτων. Ωστόσο αυτή η εκτίμηση του πληθυσμού για το 1991 αποδείχθηκε ελλιπής, καθώς η πληθυσμιακή αύξηση ήταν μεγαλύτερη από την εκτιμώμενη, αφού σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ για το 1991 ο πληθυσμός της Εκάλης ήταν 4.081 κάτοικοι.

---

<sup>21</sup> Η Ολομέλεια του ΣτΕ το περασμένο έτος με την υπ' αριθμ. 3500/2009 ομόφωνη απόφασή της ασχολήθηκε με υπόθεση που αφορά αυθαίρετη κατασκευή στην Εκάλη και συγκεκριμένα το παλαιό ξενοδοχείο επί της οδού Θησέως 101-103, που έχει μετονομαστεί σε *Life Gallery*. Συγκεκριμένα, η νομιμοποίηση αυθαιρέτων νέας γενιάς, αναφέρεται στην απόφαση της Ολομέλειας, «αντιβαίνει στις συνταγματικές αρχές του κράτους δικαίου και του σεβασμού και προστασίας της αξίας του ανθρώπου, εφόσον θεμελιώδης επιδίωξη του κράτους δικαίου είναι η πραγμάτωση του Δικαίου στην Πολιτεία, που πρωτίστως επιτυγχάνεται με τη διαφύλαξη του κύρους του νόμου». Και συνεχίζει η Ολομέλεια, «Η υποχρέωση αυτή του Κράτους επιτελείται, μεταξύ άλλων, με τη θέσπιση πάγιων διατάξεων που ρυθμίζουν την ατομική και κοινωνική δραστηριότητα των πολιτών οι οποίοι, βάσει των κανόνων αυτών και μέσα στα πλαίσια της ρυθμίσεώς τους, ασκούν τα συνταγματικά κατοχυρωμένα ατομικά και κοινωνικά τους δικαιώματα και μετέχουν στην οικονομική και κοινωνική ζωή της χώρας (άρθρο 5 παρ. 1 Συντάγματος)». Εξάλλου, «ο σεβασμός και η προστασία της αξίας του ανθρώπου, που αποτελούν πρωταρχική υποχρέωση της Πολιτείας, επιβάλλουν στο Κράτος την υποχρέωση να εγγυάται υπέρ των πολιτών την πιστή εφαρμογή των νόμων, να προασπίζει τα νομίμως και όχι παρανόμως κτηθέντα από τους πολίτες αγαθά, καθώς και να σέβεται και να προάγει με κάθε πρόσφορο μέσο την εμπιστοσύνη των πολιτών στον νόμο και την έννομη τάξη, την ύπαρξη και τη διατήρηση της οποίας εγγυάται η αποτελεσματική λειτουργία των κρατικών υπηρεσιών επιβολής και εφαρμογής του νόμου», συνεχίζει η απόφαση του ΣτΕ και καταλήγει: «Στη δε συνταγματική αρχή της ισότητας αντιβαίνει, διότι θέτει σε μειονεκτική μοίρα, έναντι εκείνων των οποίων οι ανεγερθείσες ή διαρρυθμισθείσες οικοδομές είναι αυθαίρετες λόγω παραβίασεως των ισχυόντων όρων δομήσεως και χρήσεων γης αλλά εντούτοις εξαιρούνται από την κατεδάφιση, τους νομοταγείς πολίτες που έχουν ιδιοκτησία στην ίδια περιοχή και οι οποίοι, μολοντί ενήργησαν κατά την ανέγερση ή διαρρύθμιση μέσα στα πλαίσια των δυνατοτήτων τις οποίες παρείχαν οι νόμοι, θα υφίστανται του λοιπού εις το διηνεκές τις δυσμενείς πολεοδομικές

Εικόνα 15. Θεσμοθετημένες Χρήσεις γης σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ



Πηγή : Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Εκάλης

### 5.3.4 Κυκλοφοριακή Ανάλυση

Η οδική υποδομή της Δημοτικής Ενότητας Εκάλης υπάρχει, στο μεγαλύτερο μέρος αυτής, στην παρούσα μορφή της από πολλών δεκαετιών. Νέα, σχετικά, διάνοιξη είναι μόνον ο παράδρομος της Ν.Ε.Ο Αθηνών-Λαμίας (από το ύψος της Κάτω Κηφισιάς μέχρι την Εκάλη) και οι συνδέσεις αυτού.

Το υπάρχον οδικό δίκτυο του οικισμού περιλαμβάνει:

- μία υπερτοπικής σημασίας οδό, - ελεύθερα ταχεία Λεωφόρος τη Ν.Ε.Ο. Αθηνών – Λαμίας,
- έναν μείζονα οδικό άξονα, πρωτεύουσα αρτηρία, τη Λεωφόρο Κηφισιάς και την επέκτασή αυτής Ελ. Βενιζέλου στη Νέα Ερυθραία και Θησέως στην Εκάλη,
- ένα δίκτυο δευτερευουσών αρτηριών (παράδρομο ΝΕΟ από Κάτω Κηφισιά μέχρι Εκάλη, λεωφόρο Διονύσου από Θησέως μέχρι τα όρια της Εκάλης, Αλ. Παναγούλη).

---

συνέπειες των αυθαίρετων κατασκευών των γειτόνων τους, οι οποίες, αν και επιβαρύνουν τους όρους διαβιώσεως, διαφεύγουν την κατεδάφισή τους».

## Προβλήματα

- Το μείζον πρόβλημα του υπάρχοντος δικτύου είναι ότι σε μεγάλα τμήματα αυτού είναι ήδη υπερκορεσμένο σε σημαντικό ποσοστό.
- Επιπλέον, οι υπάρχουσες διατομές, ακόμη και βασικών αρτηριών είναι εντελώς ανεπαρκείς για την απορρόφηση της κυκλοφοριακής ζήτησης, ενώ η από πολλών δεκαετιών δόμηση στις περιοχές αυτές καθιστά απαγορευτική οποιαδήποτε επέμβαση για βελτίωση των οδών αυτών.
- Η Εκάλη, όπως και όλες οι όμορες περιοχές πιέζονται από τη διερχόμενη υπερτοπικής σημασίας κυκλοφορία, η οποία προκειμένου να αποφύγει τη συμφόρηση των βασικών αρτηριών, διαχέεται στον οικιστικό ιστό, που χαρακτηρίζεται από την αμιγή κατοικία, και προκαλεί ιδιαίτερα προβλήματα όχλησης.
- Η αναγκαστική χρήση ιδιωτικών μέσων καθώς, ενώ μέχρι την Κηφισιά με την ύπαρξη της γραμμής του ΗΣΑΠ Κηφισιά – Πειραιάς, υπάρχει ικανοποιητική και αξιόπιστη προσφορά μετακίνησης με ΜΜΜ, από εκεί και μετά η μόνη εναλλακτική δυνατότητα αξιόπιστης και ταχείας μετακίνησης είναι με ιδιωτικά μέσα και ταξί, εφόσον τα μόνα ΜΜΜ τα οποία εξυπηρετούν την περιοχή είναι θερμικά λεωφορεία με αραιό δίκτυο και αραιά δρομολόγια.

Λόγω του προαστιακού χαρακτήρα της περιοχής, η κυκλοφορία των πεζών γίνεται εύκολα και σε ασφαλείς συνθήκες στις εσωτερικές περιοχές του Δήμου. Προβλήματα υπάρχουν μόνο όταν οι κινήσεις γίνονται εγκάρσια στη Λεωφόρο Θησέως.

## 5.4 Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς

### 5.4.1 Γενικά Στοιχεία

Το ιστορικό της παρελθόν και η ένταξή της στη σύγχρονη οικονομία της προσδίδουν αυτόν τον μητροπολιτικού περιεχομένου χαρακτήρα, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη που έχει επέλθει κατά μήκος του άξονα της Λ. Κηφισιάς. Είναι μια περιοχή που σφύζει από επιχειρηματικές και επαγγελματικές δραστηριότητες κάθε μορφής, αλλά και από έντονη κοινωνική, πνευματική και αθλητική ζωή, η οποία όμως ταυτόχρονα είναι δύο ταχυτήτων, έχει δύο όψεις του πλούτου και της φτώχειας, όπως εξάλλου όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα με μητροπολιτικά χαρακτηριστικά. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της περιοχής, που της προσδίδει ταυτότητα είναι το «εκτεταμένο» και διάσπαρτο πράσινο, η υψηλή ιδιωτική φυτοκάλυψη, που σε συνδυασμό με τις πολυτελείς ξενοδοχειακές μονάδες της περιοχής και το προσεγμένο δομημένο περιβάλλον με τα αναρίθμητα παραδοσιακά κτίσματα («βίλες») προσελκύουν κατοίκους μόνιμης διαμονής, αναψυχή και τουρισμό υψηλού επιπέδου.

Η Κηφισιά είναι η μοναδική ελληνική πόλη η οποία έχει αυτόν τον οικιστικό πλούτο διατηρητέων κτιρίων –επαύλεων και ξενοδοχείων– που σχεδιάστηκαν από διαφορετικούς αρχιτέκτονες και εκφράζουν διαφορετικές αρχιτεκτονικές σχολές.



Ωστόσο, δεν έχει εδραιωθεί η αντίληψη της ιστορικότητας του τόπου, της μοναδικότητάς του και της καταξίωσής του ως τόπου με προοπτική ανάπτυξης ειδικού τουρισμού, με περιηγήσεις στο αξιόλογο αυτό οικιστικό απόθεμα, ιδιότυπο, εξοχικού τύπου περιβάλλον με τις εξαιρετικές παρόδιες φυτεύσεις και τους ιδιωτικούς κήπους αλλά και τις αρχαιότητες. Τα προβλήματα που έχει να αντιμετωπίσει είναι σύνθετα και πολλά και η επίλυσή τους δεν είναι καθόλου μονοσήμαντη. Η διαχείριση αυτού του πολυσήμαντου αστικού χώρου στο πλαίσιο των αρχών της αειφορίας δεν είναι μια απλή υπόθεση και απαιτεί ιδιαίτερα συστηματική θεώρηση, τόσο στο επιστημονικό όσο και στο πολιτικοκοινωνικό επίπεδο, όπου διαφορετικές ομάδες προβάλλουν διαφορετικές αξίες, που εν κατακλείδι συνθέτουν εν μέρει τουλάχιστον διαφορετικές αξίες.

#### 5.4.2 Κοινωνική Ανάλυση

Η Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς και ως Δήμος που προϋπήρχε ήταν περιοχή δύο ταχυτήτων, με σημαντική ανομοιογένεια αφού περιλαμβάνει περιοχές κατοικίας εύπορου πληθυσμού, όπως η Πολιτεία και το Κεφαλάρι, όσο και περιοχές με δημότες πολύ χαμηλών εισοδημάτων στις εργατικές πολυκατοικίες. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία από τις απογραφές της ΕΣΥΕ των ετών 1991 και 2001, γίνονται εμφανή κάποια χαρακτηριστικά του πληθυσμού του πρώην Δήμου Κηφισιάς και η διαφοροποίησή τους.

Πίνακας 8. Πληθυσμός κατά φύλο και ομάδες ηλικιών

Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις
Σύνολο	39.166	18.376	20.790	43.929	20.576	23.353
0-19 ετών	9.999	5.045	4.954	8.545	4.429	4.116
20-64 ετών	23.673	10.971	12.702	28.005	12.860	15.145
65 και άνω	5.494	2.360	3.134	7.379	3.287	4.092

Πηγή: ΕΣΥΕ

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα, ο συνολικός πληθυσμός της Κηφισιάς το 1991 ανερχόταν σε 39.166 άτομα, ενώ σύμφωνα με την απογραφή του 2001 ανερχόταν σε 43.929 άτομα. Υπάρχει δηλαδή μία αυξητική τάση 12,16% ποσοστό διπλάσιο από το 6,86% της αύξησης του πληθυσμού της χώρας και από το αντίστοιχο 6,76% του

πληθυσμού της περιφέρειας Αττικής. Η εκτίμηση του δήμου για το 2006 είναι ότι οι δημότες ανέρχονται σε 70.000. Από τους πίνακες της ΕΣΥΕ<sup>22</sup> (απογραφές πληθυσμού 1991 και 2001) είναι εμφανής η αύξηση του εργατικού δυναμικού της Κηφισιάς κατά 33% περίπου, από 14.929 σε 19.878 άτομα, ενώ ταυτόχρονα ο οικονομικά μη ενεργός πληθυσμός παρέμεινε στα ίδια επίπεδα, περίπου 20.000 άτομα. Οι οικονομικά ενεργοί άνδρες αντίστοιχα αυξήθηκαν κατά 21%, από 9.341 σε 11.269 και οι γυναίκες κατά 54% από 5.588 σε 8.609. Οι εργοδότες και αυτοαπασχολούμενοι στον δήμο αποτελούν το 32% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, με αύξηση 10% (6.337 από 5.770) και οι μισθωτοί αποτελούν το 63%, με αύξηση 56% (12.548 από 8.034), με τις γυναίκες να αποτελούν το 49% των μισθωτών. Οι κλάδοι στους οποίους δραστηριοποιούνται οι κάτοικοι του δήμου είναι σε ποσοστό 11% η μεταποίηση, με αύξηση 18% (2.278 από 1.931) με τις γυναίκες να αυξάνουν κατά 35%, οι κατασκευές σε ποσοστό 5%, με αύξηση 61% (980 από 609), το εμπόριο σε ποσοστό 17% και αύξηση 20% (3.330 από 2.783) με τις γυναίκες να αυξάνουν σε ποσοστό 39%, οι χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες σε ποσοστό 20%, με αύξηση 75% (3.949 από 2.251) και αύξηση των γυναικών κατά 108% (1.747 από 841) και τέλος οι κλάδοι δημόσια διοίκηση – εκπαίδευση – υγεία κατά 18%, με αύξηση 27%. Οι απασχολούμενοι παρουσίασαν αύξηση περίπου 28%, ενώ η ανεργία αυξήθηκε κατά 174%, από 378 άτομα σε 1.036 άτομα, όπως και η ανεργία στους νέους που αυξήθηκε κατά 94,1%. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ<sup>23</sup>, ο αριθμός των κατοικιών στον δήμο Κηφισιάς αυξήθηκε κατά 25,4% από 15.511 σε 19.466. Σημαντική αύξηση επίσης παρουσιάζουν και οι κενές κατοικίες από 3.782 σε 4.417, δηλ. ποσοστό 16,8%, με αποτέλεσμα να αποτελούν το 2001 το 22,6% του συνόλου των κατοικιών. Επίσης οι περισσότερες κατοικίες είναι μεγάλου εμβαδού με 5 δωμάτια και άνω και ανέρχονται σε ποσοστό 58,28% το 2001, το οποίο παρουσιάζει αύξηση σε σχέση με το 1991 κατά 35,6%, ενώ ο απογραφόμενος πληθυσμός παρουσίασε αύξηση 12%.

### 5.4.3 Πολεοδομική Ανάλυση

Ο οικιστικός ιστός εμφανίζει χαμηλό επίπεδο οργάνωσης. Όλες σχεδόν οι εξυπηρετήσεις είναι συγκεντρωμένες στο κέντρο και οι πολεοδομικές ενότητες – γειτονίες έχουν κοινά γεωγραφικά και κοινωνικοοικονομικά γνωρίσματα. Το χαμηλό αυτό επίπεδο οργάνωσης τόσο σε επίπεδο γειτονιάς όσο και δημοτικής ενότητας είναι αποτέλεσμα της εξελικτικής πορείας αστικοποίησης με εξοχικό χαρακτήρα και της κοινωνικοοικονομικής διάρθρωσης του οικισμού, που δημιούργησε περιοχές χωρίς πρόβλεψη για τις απαραίτητες εξυπηρετήσεις για κύρια κατοικία. Οι πολύ χαμηλές πυκνότητες πληθυσμού σε ορισμένες περιοχές όπου διαμένουν εύπορα κοινωνικά στρώματα δημιουργούν προβληματικές ακτίνες εξυπηρέτησης στις χρήσεις γης όπου η προσέγγισή τους καθιστούν υποχρεωτική τη χρήση ΙΧ. Το πρόβλημα αυτό όμως είναι επιφανειακό εφόσον οι κάτοικοι δεν επωφελούνται σε μεγάλο βαθμό από τις υποδομές των δημόσιων αγαθών της πόλης, διότι κατά κανόνα προτιμούν τις ιδιωτικές υποδομές, σχολεία, νοσοκομεία, αθλητισμό κ.λπ

<sup>22</sup> Πηγή: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κηφισιάς 2008

Άλλα προβλήματα που εντοπίζονται στον οικιστικό ιστό της Δημοτικής Ενότητας είναι:

- η υπέρμετρη ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων υψηλής στάθμης και
- το σοβαρό κυκλοφοριακό πρόβλημα, που εν μέρει προκαλείται από την εμπορική δραστηριότητα, όπως και από τη διερχόμενη υπερτοπική κίνηση από και προς την Εθνική Οδό.

Η οριοθέτηση του υπερτοπικής σημασίας πολεοδομικού Κέντρου της Δημοτικής Ενότητας δεν επαρκεί. Ασφυκτιά από τις πιέσεις που δέχεται για επέκταση. Παρατηρούνται σημαντικές πιέσεις για εγκατάσταση γραφείων κατά μήκος της οδού Κηφισίας, καθώς και σε εσωτερικές περιοχές όπου απαγορεύεται η συγκεκριμένη χρήση. Εξάλλου η κατά μήκος της Λ. Κηφισίας ανάπτυξη υπερτοπικής σημασίας χρήσεων γης με υπηρεσίες, κτίρια γραφείων καταστήματα σπάνιου εμπορίου κ.λπ., την καθιστά έναν αναπτυξιακό άξονα με μητροπολιτικού χαρακτήρα χρήσεις γης, με τάσεις επέκτασης και διάχυσης σε όμορες περιοχές οι οποίες είναι θεσμοθετημένες ως ζώνες αμιγούς κατοικίας. Οι συγκρουσιακές σχέσεις μεταξύ αυτών των δύο χρήσεων γης, της κατοικίας και του πολεοδομικού κέντρου, είναι ιδιαίτερα έντονες και αναμένεται να ενταθούν περαιτέρω. Σύμφωνα με τις επικρατούσες απόψεις, η προσπάθεια προστασίας των ζωνών κατοικίας, οι οποίες μάλιστα στις συγκεκριμένες περιοχές είναι εύπορων κοινωνικών στρωμάτων, αποτελεί βασικό άξονα και απόρροια της θεώρησης της βιώσιμης πόλης. Ταυτόχρονα η Κηφισιά έχει να διαδραματίσει έναν ιδιαίτερο ρόλο στο βόρειο τμήμα του λεκανοπεδίου ως ένα υπερτοπικό κέντρο, όπως ήδη αναφέρθηκε με μια ιδιαίτερη εξειδίκευση στο σπάνιο λιανικό εμπόριο, την αναψυχή –ημερήσια και νυκτερινή–, στις υπηρεσίες γενικότερα, χωρίς ιδιαίτερο όμως προσανατολισμό στον τομέα της Διοίκησης ή των εξειδικευμένων Υπηρεσιών.

Σύμφωνα με ορισμένες απόψεις (Μελάς, 2007 & Νομικού, 2007) αναγκαία παρέμβαση στον τομέα οικιστικής οργάνωσης είναι η επέκταση του παραδοσιακού τμήματος της Κηφισίας, ώστε αφενός να συμπεριλάβει και μερικά ακόμη από τα αξιολογα κτίρια του οικισμού και αφετέρου να δοθεί διέξοδος στις σημαντικές πιέσεις. Ο μη αμιγής οικονομικοκοινωνικός χαρακτήρας της Κηφισίας δεν επιτρέπει την εύκολη λήψη αποφάσεων γιατί περισσότερο από οποιονδήποτε άλλη Δημοτική Ενότητα μεταξύ των τριών, υπάρχουν αλληλοσυγκρούμενα συμφέροντα μεταξύ δημοτών, μεταξύ Δήμου και ασκούμενων μητροπολιτικού χαρακτήρα πολιτικών εκ μέρους της Πολιτείας, και μεταξύ πολιτών και Πολιτείας. Έτσι η μη λήψη αποφάσεων παρά τον διεξοδικό ενίοτε διάλογο μεταξύ Δήμου, κατοίκων, Φορέων και Συλλόγων είναι η συνήθης πρακτική (Τράνακας, 2009). Σύμφωνα με τις υπάρχουσες τάσεις, παρατηρείται σταδιακή οικιστική επέκταση προς βορρά, ενώ η αναθεώρηση του εγκεκριμένου αναθεωρημένου ΓΠΣ έχει ζητηθεί επαλειμμένα στο Δημοτικό

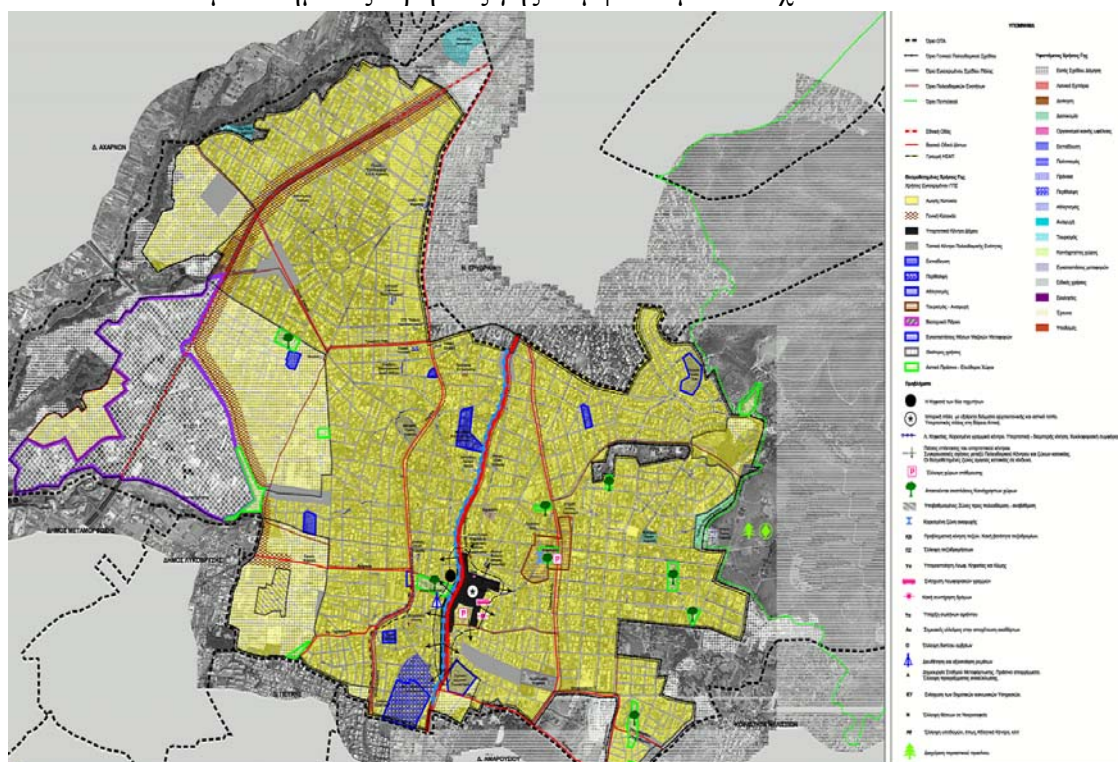
---

<sup>23</sup> Πηγή: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κηφισίας 2008

Συμβούλιο προκειμένου να δοθούν οι κατευθύνσεις και να προωθηθεί προς θεσμοθέτηση, αλλά χωρίς να υπάρξει απόφαση.

Το ΓΠΣ του πρώην Δήμου Κηφισιάς εγκρίθηκε το 1991 με την υπ. Αρ. 3497/515 απόφαση (ΦΕΚ 75/Δ/1991) και έκτοτε τροποποιήθηκε δύο φορές, το 1993 και το 1999. Το αρχικό ΓΠΣ αφορούσε την πολεοδομική οργάνωση του οικισμού για πληθυσμιακό μέγεθος 45.000 κατοίκων με τη δημιουργία 13 πολεοδομικών ενοτήτων. Τμήμα του Δήμου Ν. Ερυθραίας οργανώνεται με την ΠΕ 6 του Δήμου Κηφισιάς, ενώ τμήμα του Δήμου Κηφισιάς οργανώνεται με την ΠΕ 2 του Δήμου Ν. Ερυθραίας.

Εικόνα 16. Θεσμοθετημένες Χρήσεις γης σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ



Πηγή: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κηφισιάς

#### 5.4.4 Κυκλοφοριακή Ανάλυση

Η Δημοτική Ενότητα της Κηφισιάς διασχίζεται από δύο βασικούς οδικούς άξονες, οι οποίοι και της προκαλούν σημαντικά προβλήματα:

- την Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας που αποκόπτει την περιοχή Αδάμες – Πελοποννησίων από τον υπόλοιπο αστικό ιστό και
- τη Λ. Κηφισιάς.

Στο πολεοδομικό συγκρότημα είναι έντονο το κυκλοφοριακό πρόβλημα, κυρίως στο κέντρο, το οποίο έχει πολυλειτουργικό χαρακτήρα –εμπορικό, διοικητικό, υπηρεσίες, αναψυχή–, καθώς ασφυκτιά μέσα στα όρια με τα βάση τα οποία έχει θεσμοθετηθεί και όπου συγκεντρώνει επισκέπτες και χρήστες γενικότερα, τόσο από την ίδια την

πόλη, όσο και από άλλες περιοχές της Αττικής. Ο σταθμός ΗΣΑΠ της Κηφισιάς εξυπηρετεί μεγάλο πλήθος μετακινουμένων, αλλά δεν μπορεί να λειτουργήσει χώρος μετεπιβίβασης των οχημάτων των μετακινουμένων που έρχονται από μακρινές αποστάσεις. Ο υπαίθριος χώρος στάθμευσης τον οποίο πρόσφατα άρχισε να λειτουργεί ο δήμος στη θέση Τροχονόμος δεν επαρκεί. Η διέλευση εξάλλου της Λ. Κηφισιάς, η οποία συγκεντρώνει υπερτοπική κίνηση από και προς Αθήνα στην είσοδο – έξοδο προς Εθνική Οδό, δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στην πολεοδομική λειτουργία της πόλης και κυκλοφοριακή συμφόρηση. Η λειτουργία της Αττικής Οδού έχει αποφέρει ελάχιστα θετικά αποτελέσματα, τα οποία συνίστανται στην αποφυγή της κίνησης προς μεγάλες αποστάσεις, όπως από και προς τα Μεσόγεια, ενώ οι κινήσεις προς τα υπόλοιπα βόρεια και υπερβόρεια προάστια συνεχίζει να γίνεται μέσω της Λ. Κηφισιάς. Οι απολήξεις της Λ. Τατοΐου προς τη Λ. Κηφισιάς είναι περίπλοκες και όλες βρίσκονται στο κρίσιμο κομμάτι της Λεωφόρου, βόρεια του Ζηρίνειου.

Το θέμα της Λ. Κηφισιάς και των επιπτώσεών της είναι ζήτημα υπερτοπικής εμβέλειας και αφορά περισσότερους από έναν Δήμους. Ωστόσο πρέπει να ληφθούν σύντομα και δραστικά μέτρα, καθώς ταυτόχρονα η οικιστική εξάπλωση στα όμορα προάστια συνεχώς αυξάνεται και μάλιστα με ραγδαίους ρυθμούς, προοιωνίζοντας αδιέξοδα. Τα αδιέξοδα επεκτείνονται και στις όμορες περιοχές εκατέρωθεν της Λ. Κηφισιάς, ορισμένες από τις οποίες είναι μάλιστα ζώνες αμιγούς κατοικίας. Είναι σύνθηρες το φαινόμενο της μόνιμης κυκλοφοριακής ασφυξίας στην περιοχή από το Ζηρίνιο μέχρι την οδό Δεληγιάννη τουλάχιστον, όπου αναπτύσσεται το ιστορικό κέντρο της Κηφισιάς που συγκεντρώνει το λεγόμενο σπάνιο λιανικό εμπόριο και τους περισσότερους επισκέπτες.

Η κίνηση επίσης των πεζών είναι προβληματική. Ένα βασικό πρόβλημα που πρέπει να επιλύσει ο Δήμος είναι η επιλογή της πεζοδρόμησης ορισμένων δρόμων του κέντρου της πόλης, η οποία, κατά τις επικρατούσες απόψεις, θα αναβαθμίσει την περιοχή εξασφαλίζοντας την ασφαλή και ομαλή κίνηση των πεζών, θα αυξήσει την εμπορικότητα και τις αξίες γης, παρακάμπτοντας τις αντιδράσεις ορισμένων ομάδων. Οι μικρές παρεμβάσεις που έγιναν σε δρομάκια κάθετα σε κεντρικούς εμπορικούς δρόμους είναι ανεπαρκείς. Η έκταση του δήμου είναι μεγάλη και η τοπική συγκοινωνία δεν επαρκεί, κυρίως όσον αφορά τη συχνότητα των δρομολογίων. Υπάρχουν συνολικά 22 λεωφορειακές γραμμές εκ των οποίων οι 6 είναι δρομολόγια προς Αθήνα και Πειραιά και οι 16 είναι τοπικής εξυπηρέτησης ή εξυπηρέτησης ομόρων Δήμων από τον Σταθμό του ΗΣΑΠ που καταλήγουν μέχρι τις Αχαρνές.

## 5.5 Δημοτική ενότητα Νέας Ερυθραίας

### 5.5.1 Γενικά στοιχεία

Η Νέα Ερυθραία χαρακτηρίζεται από την πολυμορφία της στις αστικές της λειτουργίες. Από παλιά αναπτύχθηκε ένα υπερτοπικό κέντρο πάνω στον οδικό άξονα της Κηφισίας, κυρίως με υπερτοπικό εμπόριο και άλλες υπηρεσίες ιδιωτικού τομέα, από το οποίο εξυπηρετείται η Δημοτική Ενότητα, αλλά και η Εκάλη ακόμα και Δημοτικές Ενότητες του Δήμου Διονύσου, όπως η Άνοιξη κ.ά. που έχουν αυστηρούς περιορισμούς στις χρήσεις γης. Διασχίζεται από υπερτοπική κυκλοφορία οχημάτων στην έξοδο – είσοδό τους προς την Αθήνα και από τη Λ. Κηφισίας, στοιχείο που και αυτό προκάλεσε συγκέντρωση κάποιων υπερτοπικών λειτουργιών. Η προοπτική φαίνεται ότι είναι το κέντρο αυτό με τα μικρά διάφορα κτίριά του να μετεξελιχθεί σύντομα, ως συνέχεια του γραμμικού κέντρου του Αμαρουσίου και της Κηφισίας σε αντίστοιχο χαρακτήρα και εικόνας γραμμικό κέντρο μητροπολιτικής εμβέλειας. Η υπερτοπική κίνηση, καθώς διαχέεται και σε άλλες οδούς (Τατοΐου, Αγ. Σαράντα), προσελκύει κατά μήκος της και τη διάχυση των υπερτοπικών λειτουργιών, οπότε το γραμμικό υπερτοπικό κέντρο αναπτύσσεται συνεχώς.

Ταυτόχρονα, η Δημοτική Ενότητα της Νέας Ερυθραίας χαρακτηρίζεται από εκτεταμένες ζώνες κατοικίας, μερικές από τις οποίες είτε διαθέτουν ήδη τοπικά κέντρα είτε προβλέπεται από το ΓΠΣ και τα ΠΔ Ρυμοτομίας να αποκτήσουν, και οι οποίες διαφοροποιούνται μεταξύ τους, όσον αφορά τη φυσιογνωμία του οικιστικού τους αποθέματος, καθώς φιλοξενούν μικροαστικά και μεγαλοαστικά στρώματα με διαφορετικά μεταξύ τους εισοδήματα. Διαφορετική είναι η εικόνα στον παραδοσιακό ιστό της κεντρικής Ερυθραίας, στο σχετικά πρόσφατα δημιουργημένο Μορτερό, στο παραδοσιακό Καστρί και τη νέα σχετικά Πολιτεία, που διαθέτουν τη φυσιογνωμία μιας κηπούπολης κατά τα πρότυπα της όμορης Εκάλης και των αντίστοιχων γειτονιών της Κηφισίας. Και η Ν. Ερυθραία, όπως και η Κηφισιά, έχει συνοικίες με διαφορετικά μεταξύ τους κοινωνικοοικονομικά και χωρικά χαρακτηριστικά, που από κοινού συμβιώνουν μαζί με τον παλιό προσφυγικό οικισμό που έχει αφήσει τη σφραγίδα του στον ιστό του κεντρικού παραδοσιακού οικισμού. Αυτό εξάλλου φαίνεται και από τους θεσμοθετημένους όρους δόμησης, τις αρτιότητες και τους ΣΔ που διαφοροποιούνται ανάλογα.

Το πέρασμα από την Λ. Κηφισίας, στο τμήμα της Ελ. Βενιζέλου της Ν. Ερυθραίας δεν προϊδεάζει τον επισκέπτη για την ύπαρξη συνοικιών όπως το Καστρί και η Πολιτεία ή/και το Μορτερό. Η υποβάθμιση του οδικού αυτού άξονα σε επίπεδο αισθητικό, πολεοδομικό (χρήσεις γης), αλλά και λειτουργικό - κυκλοφοριακό είναι πασιφανής και χρήζει λήψης άμεσων μέτρων, ώστε να ανατραπεί η σημερινή εικόνα που προσδίδει εξάλλου λανθασμένη ταυτότητα στον Δήμο.

### 5.5.2 Κοινωνική Ανάλυση

Στη συνέχεια παρουσιάζονται κάποια χαρακτηριστικά του πληθυσμού της Νέας Ερυθραίας και η διαφοροποίησή τους, όπως αποτυπώνονται στα διαθέσιμα στοιχεία από τις απογραφές της ΕΣΥΕ των ετών 1991 και 2001<sup>24</sup>.

Πίνακας 9. Πληθυσμός κατά φύλο και ομάδες ηλικιών

Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις
Σύνολο	12.993	6.241	6.752	15.439	7.255	8.184
0-19 ετών	3.351	1.707	1.644	3.382	1.740	1.642
20-64 ετών	8.141	3.871	4.270	9.805	4.500	5.305
65 και άνω	1.501	663	838	2.252	1.015	1.237

Πηγή: ΕΣΥΕ

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα, ο συνολικός πληθυσμός της Νέας Ερυθραίας το 1991 ανερχόταν σε 12.993 άτομα, ενώ σύμφωνα με την απογραφή του 2001 ανερχόταν σε 15.439 άτομα, δηλ. αύξηση 18,83%. Υπάρχει δηλαδή συνολικά μια αυξητική τάση 18,83%, ποσοστό τριπλάσιο από το 6,86% της αύξησης του πληθυσμού της χώρας και από το αντίστοιχο 6,76% του πληθυσμού της περιφέρειας Αττικής, με αποτέλεσμα μια σημαντική δημογραφική αύξηση. Σχετικά με την ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2001, 2.252 άτομα ήταν άνω των 65 ετών, δηλ. ποσοστό 14,59%, ενώ το 1991 αντίστοιχα 1.501 άτομα ήταν άνω των 65 ετών, δηλ. ποσοστό 11,55%. Το 2001, 9.805 άτομα βρίσκονταν στις παραγωγικές ηλικιακές ομάδες του πληθυσμού (ηλικίες 20-64), δηλ. ποσοστό 63,51%, ενώ το 1991 το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 62,66%.

Η αύξηση των δημοτών άνω των 65 ετών το 2001 είναι 50,03%, παρατηρούμε δηλαδή τάση γήρανσης του πληθυσμού που σημαίνει ότι ο δήμος θα πρέπει να προνοήσει για τη δημιουργία υπηρεσιών φροντίδας και μέριμνας για ηλικιωμένους. Από τους πίνακες της ΕΣΥΕ <sup>25</sup>(απογραφές πληθυσμού 1991 και 2001) είναι εμφανής η αύξηση του εργατικού δυναμικού του δήμου κατά 37,05% περίπου, από 5.088 σε 6.973 άτομα, ενώ οι οικονομικά ενεργοί άνδρες αντίστοιχα αυξήθηκαν κατά 22%, από 3.287 σε 4.020 και οι γυναίκες κατά 64% από 1.801 σε 2.953. Οι εργοδότες και αυτοαπασχολούμενοι στον δήμο αποτελούν το 30% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, με αύξηση 17% (2.125 από 1.806) και οι μισθωτοί αποτελούν το 65%, με αύξηση 52% (4.4.99 από 2.947), με τις γυναίκες να αποτελούν το 73% των μισθωτών.

<sup>24</sup> Πηγή: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νέας Ερυθραίας (ΦΕΚ 655/Δ/1991)

<sup>25</sup> Πηγή: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νέας Ερυθραίας (ΦΕΚ 655/Δ/1991)

Οι κλάδοι στους οποίους δραστηριοποιούνται οι κάτοικοι του δήμου είναι σε ποσοστό 11% η μεταποίηση, με αύξηση 33% (784 από 588) με τις γυναίκες να αυξάνουν κατά 61%, οι κατασκευές σε ποσοστό 8%, με αύξηση 20% (534 από 446), το εμπόριο σε ποσοστό 19% και αύξηση 23% (1.305 από 1.063) με τις γυναίκες να αυξάνουν σε ποσοστό 36%, οι χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες σε ποσοστό 16%, με αύξηση 84% (1.139 από 619) και αύξηση των γυναικών κατά 102% (526 από 258) και τέλος οι κλάδοι δημόσια διοίκηση – εμπόριο – υγεία κατά 25%, με αύξηση 48%. Από τα παραπάνω εντοπίζεται το πρόβλημα της μετακίνησης των μισθωτών και των απασχολούμενων στη μεταποίηση και τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες εκτός του δήμου, αφού δεν διαθέτει καθόλου μονάδες μεταποίησης αλλά ούτε και επιχειρήσεις, καταστήματα και χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς σε τέτοιο αριθμό ώστε να απορροφήσουν όλους τους μισθωτούς και απασχολούμενους που προαναφέρθηκαν.

Έτσι ο δήμος θα πρέπει να πάρει μέτρα προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης των διαδημοτικών συγκοινωνιών και της συχνής συγκοινωνιακής κάλυψης όλων των συνοικιών του, αλλά και μέτρα στήριξης των εργαζόμενων γυναικών, ειδικά με παιδιά, οι οποίες αυξάνουν συνεχώς και αποτελούν μεγάλο ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ<sup>26</sup>, ο αριθμός των κατοικιών στον δήμο Νέας Ερυθραίας αυξήθηκε κατά 34,01% από 4.877 σε 6.536. Σημαντική αύξηση επίσης παρουσιάζουν και οι κενές κατοικίες από 967 σε 1.414, δηλ. ποσοστό 46,23%, με αποτέλεσμα να αποτελούν το 2001 το 21,6% του συνόλου των κατοικιών, πιθανόν λόγω μεγάλου κόστους συντήρησης στο οποίο δεν μπορούν να αντεπεξέλθουν οι ιδιοκτήτες τους που ανήκουν σε παλιές εύπορες οικογένειες. Επίσης οι περισσότερες κατοικίες είναι μεγάλης έκτασης με όλες τις σύγχρονες ανέσεις, με 5 δωμάτια και άνω, σε ποσοστό 11,32% το 2001, το οποίο παρουσιάζει αυξητικές τάσεις σε σχέση με το 1991 κατά 65,8%, ενώ ο απογραφόμενος πληθυσμός παρουσίασε αύξηση 18,8%.

### 5.5.3 Πολεοδομική Ανάλυση

Η Ν. Ερυθραία, όπως και όλα τα υπερβόρεια προάστια, δέχεται πιέσεις για μετεγκατάσταση πολλών Αθηναίων από κεντρικές περιοχές του Λεκανοπεδίου. Ο οικιστικός ιστός πόλης συγκροτείται από 5 πολεοδομικές ενότητες και εμφανίζει χαμηλό επίπεδο οργάνωσης<sup>27</sup>. Όλες σχεδόν οι εξυπηρετήσεις είναι συγκεντρωμένες στο κέντρο και οι ενότητες-γειτονίες που διακρίνονται έχουν κοινά γεωγραφικά και κοινωνικοοικονομικά γνωρίσματα. Το χαμηλό αυτό επίπεδο οργάνωσης, τόσο σε επίπεδο γειτονιάς όσο και της Δημοτικής Ενότητας, είναι αποτέλεσμα της εξελικτικής πορείας αστικοποίησης με εξοχικό χαρακτήρα και της κοινωνικοοικονομικής διάρθρωσης της πόλης, που δημιούργησε περιοχές χωρίς πρόβλεψη για τις απαραίτητες εξυπηρετήσεις της κύριας κατοικίας, με πολύ χαμηλές πυκνότητες που δημιουργούν προβληματικές ακτίνες εξυπηρέτησης στην κλίμακα του πεζού.

<sup>26</sup> Πηγή: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νέας Ερυθραίας (ΦΕΚ 655/Δ/1991)

<sup>27</sup> Πηγή: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νέας Ερυθραίας (ΦΕΚ 655/Δ/1991)

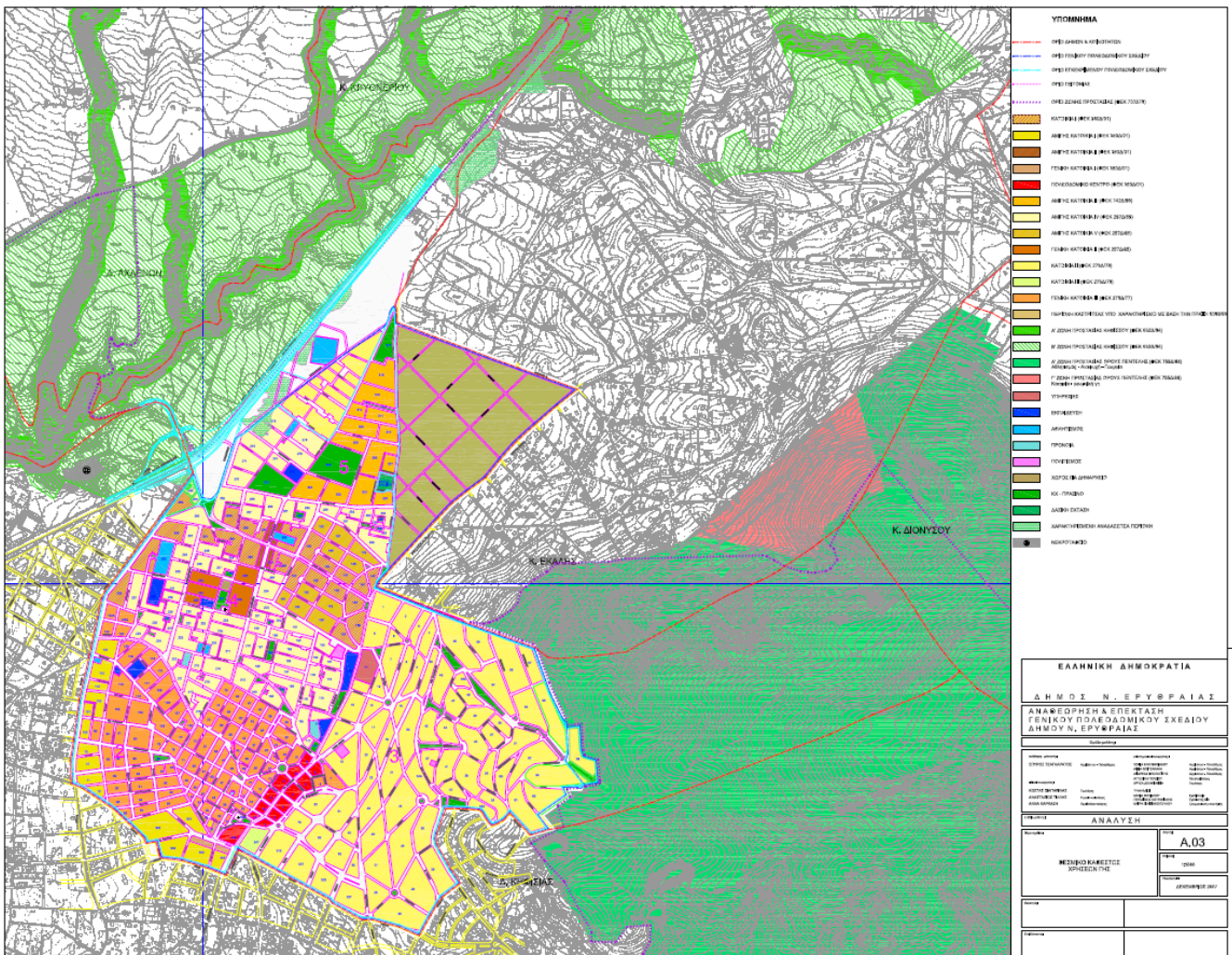


Η όξυνση των περιβαλλοντικών προβλημάτων του Λεκανοπεδίου, δημιούργησε τάσεις μετεγκατάστασης τόσο οχλουσών χρήσεων όσο και οχλούμενων, που επιζητούν τη μετεγκατάσταση, όπως ήδη προαναφέρθηκε. Έτσι εκτεταμένες περιοχές του πρώην δήμου, αγροτικές και παραθεριστικής κατοικίας, μετατράπηκαν σε περιοχές πρώτης κατοικίας, με ταυτόχρονη συγκέντρωση εμπορικών και διοικητικών δραστηριοτήτων, που σε ορισμένες περιπτώσεις εξυπηρετούν και γειτονικές περιοχές της Κηφισιάς, αλλά και της Εκάλης, της Άνοιξης, της Δροσιάς, του Διονύσου κ.λπ. Αυτή η μετατροπή του χαρακτήρα της περιοχής έχει σαν αποτέλεσμα τη ραγδαία αύξηση του μόνιμου πληθυσμού με τις ακόλουθες συνέπειες:

- ελλείψεις στην κοινωνική υποδομή,
- μεταφορά των προβλημάτων της κεντρικής περιοχής του Λεκανοπεδίου στη Ν. Ερυθραία.

Στο κέντρο της Νέας Ερυθραίας έχει διαμορφωθεί μια ζώνη εμπορικών-διοικητικών δραστηριοτήτων που καλύπτει το τμήμα της λεωφόρου Κηφισιάς. Εκεί έχει αναπτυχθεί επίσης σημαντική εμπορική δραστηριότητα, η οποία εξυπηρετεί επιπρόσθετα ανάγκες καθημερινού εμπορίου γειτονικών Δήμων. Σποραδικά καταστήματα καθημερινών εξυπηρετήσεων υπάρχουν και σε άλλες περιοχές, όπως στον Συνοικισμό Εθνικιστών και Αναπήρων Πολέμου. Σε ορισμένες περιοχές απουσιάζουν εντελώς ακόμα και αυτές οι εξυπηρετήσεις, όπως στο Καστρί, στην Καστρίτσα, στο Μορτερό και στην Πολιτεία. Το Γ.Π.Σ. του οικισμού της Ν. Ερυθραίας εγκρίθηκε με την Υπ. Απ. 81787/4622 η οποία δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 894/Δ/1988 και τροποποιήθηκε με την απ. Αρ. 85697/4968 ΦΕΚ 655/Δ/1991. Η έγκριση του ΓΠΣ Ν. Ερυθραίας περιελάμβανε την πολεοδομική οργάνωση του οικισμού σε 5 Πολεοδομικές ενότητες για πληθυσμό 12.000 κατοίκων.

Εικόνα 17. Θεσμοθετημένες Χρήσεις γης σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ



Πηγή: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νέας Ερυθραίας

### 5.5.4 Κυκλοφοριακή Ανάλυση

Η Δημοτική Ενότητα της Νέας Ερυθραίας διασχίζεται από την κεντρική λεωφόρο Κηφισίας – Μαραθώνα, αλλά και από άλλους 3 μεγάλους οδικούς άξονες, την Αγ. Σαράντα, την Τατοΐου και τη Χαρ. Τρικούπη. Η Κηφισίας εκτός από άξονας χρήσεων υπερτοπικού κέντρου, είναι και ένας σημαντικός άξονας υπερτοπικής κυκλοφορίας από και προς την Αθήνα, που, όπως διαφαίνεται και από το «*Στρατηγικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης για την Αθήνα – Αττική*» (Γεράρδη, 2004), θα αποκτήσει σύντομα μητροπολιτικά χαρακτηριστικά, όπως η υπόλοιπη Κηφισίας. Πέρα από τη διερχόμενη κυκλοφορία, η οποία κατευθύνεται προς την Εθνική οδό, Εκάλη, Δροσιά κ.λπ., οι περιοχές του Κεφαλαρίου και της Πολιτεία, λόγω των κέντρων αναψυχής, προκαλούν επίσης σημαντικές κινήσεις υπερτοπικής σημασίας. Όλοι σχεδόν οι δρόμοι έχουν φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και θα έπρεπε να προβλεφθούν διαπλατύνσεις.

Το βασικό πρόβλημα της ενότητας είναι ότι έχει αναπτυχθεί υπερβολικά εκατέρωθεν της Λ. Κηφισίας, ιδιαίτερα στην κεντρική περιοχή. Εκτός από την κυκλοφοριακή συμφόρηση που είναι σχεδόν καθημερινό φαινόμενο, σημειώνονται δυσκολίες προσπέλασης ή δυσλειτουργίες στο εμπορικό κέντρο (π.χ. κακής ποιότητας και ανασφαλής κυκλοφορία πεζών).

Λόγω του προαστιακού χαρακτήρα της περιοχής, η κυκλοφορία των πεζών γίνεται εύκολα και σε ασφαλείς συνθήκες στις εσωτερικές περιοχές εκατέρωθεν της Λ. Κηφισίας. Προβλήματα υπάρχουν μόνο όταν οι κινήσεις γίνονται εγκάρσια στη Λεωφόρο.

Προβλήματα:

- Η Νέα Ερυθραία παρουσιάζει σημαντική κυκλοφοριακή κίνηση, διότι αποτελεί την κεντρική αγορά τροφίμων και για τις κοντινές περιοχές (Εκάλη, Καστρί, Πολιτεία, Διόνυσο), ενώ πλέον παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη και ως αγορά ενδυμάτων.
- Δεν υπάρχουν ιδιαίτεροι χώροι ελεύθεροι είτε υπόγειοι είτε υπέργειοι για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης.

## **6 Ανάλυση δεδομένων ανά δημοτική ενότητα**

Στους παρακάτω πίνακες κωδικοποιούνται τα δεδομένα που καταγράφηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια ανά Δημοτική Ενότητα. Στην πρώτη στήλη παρουσιάζεται η εννοιολογική κατηγοριοποίησή των δεδομένων, στη δεύτερη στήλη γίνεται η ανάλυση και στην τρίτη στήλη η αξιολόγησή τους.

Η κατηγοριοποίηση τους γίνεται σε δύο ενότητες. Η πρώτη αφορά τα κοινωνικά χαρακτηριστικά και περιλαμβάνει τα πληθυσμιακά δεδομένα, τα χαρακτηριστικά του πληθυσμού, και τα οικονομικά τους στοιχεία, ενώ η δεύτερη τον αστικό σχεδιασμό που περιλαμβάνει τη χωρική ανάπτυξη, τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά, την αστική οργάνωση και το επίπεδο διαβίωσης. Για κάθε μια ενότητα υπάρχουν επιμέρους αναλύσεις σε υποκατηγορίες, ώστε να επιτυγχάνεται η όσο το δυνατόν καλύτερη και αναλυτικότερη παρουσίαση των δεδομένων.

### **6.1 Κωδικοποίηση Δεδομένων Δημοτικής Ενότητας Εκάλης**

#### **A1. Πληθυσμιακά δεδομένα**

Το 2001 ο μόνιμος πληθυσμός της Δημοτικής Ενότητας Εκάλης ανήλθε σε 5.497 κατοίκους, παρουσίασε δηλαδή αύξηση 33,9% σε σχέση με το 1991. Το 49,9% του πληθυσμού είναι πάνω από 40 ετών ενώ ένας στους οκτώ περίπου κατοίκους (13,1%) υπερβαίνει την ηλικία των 65 ετών, η οποία υιοθετείται ως δείκτης γήρανσης. Το ποσοστό κατοίκων άνω των 65 ετών είναι αρκετά χαμηλότερο στη συγκεκριμένη Δημοτική Ενότητα σε σχέση με τα αντίστοιχα της χώρας, της Αθήνας και του νομού Αττικής. Το μέσο νοικοκυριό αποτελείται από 3,2 μέλη, ενώ το 51,2% των νοικοκυριών να έχει 3-4 μέλη. Το ποσοστό των νοικοκυριών με 1-2 μέλη στην Εκάλη είναι μικρότερο από τα αντίστοιχα του συνόλου της χώρας, της Αττικής και της Αθήνας. Αυτό ενδεχομένως οφείλεται στο γεγονός ότι στην περιοχή της Εκάλης αφενός δεν είναι μεγάλος ο αριθμός των κατοίκων σε ηλικία γήρανσης, αφετέρου τα ζευγάρια που κατοικούν στην περιοχή δημιουργούν κατά σημαντικό ποσοστό πολυπληθείς οικογένειες, ίσως και λόγω της εύρωστης οικονομικής κατάστασης την οποία απολαμβάνουν που τους επιτρέπει να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις μιας πολυμελούς οικογένειας.

#### **A2. Χαρακτηριστικά πληθυσμού**

Το σύνολο των πτυχιούχων ανωτάτων και ανωτέρων σχολών ανέρχεται στο 53,8% και είναι σημαντικά μεγαλύτερο των αντίστοιχων ποσοστών της χώρας και της Αθήνας.

#### **A3. Οικονομικά στοιχεία**

Πολλοί από τους κατοίκους της Εκάλης συμμετέχουν στην πολιτική και πολιτειακή ηγεσία, είναι ανώτερα διοικητικά και διευθυντικά στελέχη του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ή ασκούν καλλιτεχνικά και επιστημονικά επαγγέλματα. Τα υψηλά

ποσοστά κατοίκων αυτών των επαγγελματικών κλάδων καταδεικνύουν την τάση να επιλέγεται η περιοχή ως τόπος κατοικίας από άτομα με υψηλό μορφωτικό και οικονομικό επίπεδο, καθώς και σημαντική κοινωνική θέση.

### **B1. Χωρική ανάπτυξη**

Η Δημοτική Ενότητα Εκάλης χωροθετείται στις παρυφές του Β.Α. Μητροπολιτικού Συγκροτήματος της Αθήνας και συνορεύει με την περιαστική ζώνη του Πεντελικού Όρους. Βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από το κέντρο της Αθήνας. Πρόκειται για οικιστικό ιστό με αποκλειστική χρήση κατοικίας υψηλών εισοδημάτων και αναβαθμισμένης ποιότητας αστικό περιβάλλον (χαμηλοί Συντελεστές Δόμησης, μεγάλη αρτιότητα γηπέδων, υπερεπάρκεια ελεύθερων χώρων και πρασίνου). Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια τάση πύκνωσης της αστικής ανάπτυξης και μια δημογραφική δυναμική, ωστόσο υπάρχουν μεγάλες ελλείψεις σε κεντρικές λειτουργίες, με αποτέλεσμα την εξάρτησή της από τα κέντρα όμορων Δήμων και κυρίως από το υπερτοπικό κέντρο Κηφισιάς. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται και ισχυρή εξάρτηση από τα Ι.Χ., εφόσον απαιτούνται μετακινήσεις μεγάλης απόστασης (καταστήματα, κεντρικές υπηρεσίες κ.λπ.). Η διαχρονική εξέλιξη της κατανομής χρήσεων εδάφους στο διάστημα της εικοσαετίας 1981-2001 καταδεικνύει δραματική μείωση δασικών εκτάσεων και αντίστοιχη μεγέθυνση της οικιστικής χρήσης κατά την ΕΣΥΕ.

Ο χαρακτήρας αμιγούς περιαστικής κατοικίας της περιοχής διασφαλίζει την ανυπαρξία σύγκρουσης και ασυμβατότητας στις χρήσεις γης, καθώς και τη δυνατότητα άμεσης πρόσβασης των κατοίκων στο περιαστικό φυσικό τοπίο και ιδιαίτερα στην περιαστική ζώνη φυσικού τοπίου του Πεντελικού Όρους. Παρ' όλα αυτά παρατηρείται έλλειψη οργανωμένων χώρων περιαστικής αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού. Τέλος υπάρχει τάση να κατασκευάζονται κατοικίες εκτός σχεδίου δόμησης.

### **B2. Πολεοδομικά χαρακτηριστικά**

Βασικό πολεοδομικό χαρακτηριστικό της Εκάλης είναι ο ολοκληρωμένος και πολυεπίπεδος πολεοδομικός σχεδιασμός του οικιστικού ιστού και μεγάλου τμήματος της εξωαστικής ζώνης του Ο.Τ.Α. Το αυστηρό καθεστώς στους όρους και στους συντελεστές δόμησης εξασφαλίζουν ποιότητα στο αστικό περιβάλλον με γενική κατηγορία χρήσης γης την Αμιγή Κατοικία. Στα διοικητικά όρια της εκτός σχεδίου περιοχής περιλαμβάνεται τμήμα της υπερτοπικής Ζώνης Προστασίας Πεντελικού Όρους με χρήσεις αναψυχής, αθλητισμού και γεωργίας.

Αν και ο ισχύων πολεοδομικός σχεδιασμός καλύπτει τις ανάγκες βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, οι σημαντικές οικιστικές πιέσεις στο άμεσο περί το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης περιβάλλον επιβάλλουν μια επικαιροποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού με εκπόνηση και έγκριση νέου Γ.Π.Σ. Περιμετρικά του θεσμοθετημένου δομημένου περιβάλλοντος έχει αναπτυχθεί μικρός αριθμός κατοικιών οι οποίες έχουν ανεγερθεί επωφελούμενες από το καθεστώς της εκτός σχεδίου δόμησης. Τέλος, διαπιστώνεται

ήπια οικιστική ανάγκη για εκτός σχεδίου πολυτελείς κατοικίες, με μεγάλες επιφάνειες για αύλειους χώρους και βοηθητικές χρήσεις.

Εντοπίζεται κυριαρχία της αμιγούς κατοικίας στις θεσμοθετημένες οικιστικές εκτάσεις, σημαντικό ποσοστό εκτάσεων διατίθεται για ελεύθερους χώρους και αστικό πράσινο, συμπεριλαμβανόμενου του ρέματος της Εκάλης. Αντίθετα ο χώρος για τις κεντρικές λειτουργίες είναι περιορισμένος, ενώ υπάρχει ακόμα σημαντικός αριθμός κενών οικοπέδων στις εντός σχεδίου περιοχές.

Τα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά διαταράσσουν την ισόρροπη οικιστική ανάπτυξη, καθώς αυξάνουν την εξάρτησή της από γειτνιάζουσες περιοχές. Επιπλέον, η μη εξάντληση των όρων δόμησης και κάλυψης που παρατηρείται καταδεικνύει πλεονάζοντα χώρο ο οποίος μπορεί μελλοντικά να δομηθεί στο πλαίσιο του εγκεκριμένου σχεδίου, ενισχύοντας την αστική δυναμική, χωρίς απαραίτητα να απαιτεί οικιστικές επεκτάσεις.

### **B3. Αστική οργάνωση**

Η διέλευση δύο ρεμάτων μέσα από τον οικιστικό ιστό ευθύνεται, μαζί βέβαια και με την ανεπάρκεια κοινόχρηστων εκτάσεων όπως πλατείες, παιδικές χαρές, αστικό πράσινο - πάρκα, υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις κ.ά., για τη μεγάλη αναλογία ανοικτών κοινόχρηστων εκτάσεων σε σχέση με την οικοδομήσιμη γη στην οικισμένη περιοχή. Το ποσοστό του οδικού δικτύου και των πεζοδρομίων ανέρχεται στο 16% της συνολικής έκτασης και κρίνεται ικανοποιητικό, ενώ οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ύπαρξη μεγάλων οικοπέδων και οικοδομικών τετραγώνων, καθώς και στις σχετικά χαμηλές οικιστικές πυκνότητες. Τα στοιχεία αυτά συνεπάγονται την έλλειψη υπερβολικής ανάλωσης γης για κυκλοφορία οχημάτων.

Στην περιοχή της Εκάλης το οικιστικό περιβάλλον είναι γενικά αναβαθμισμένο, καθώς περιλαμβάνει πολλές ελεύθερες κοινόχρηστες εκτάσεις που οφείλονται στη διέλευση δύο ρεμάτων μέσα από τον οικιστικό ιστό. Σε κάθε περίπτωση η περιοχή στερείται λοιπούς κοινόχρηστους χώρους, πέραν της ορθολογικής για την περιοχή αναλογίας του οδικού δικτύου, γεγονός που καθιστά αναγκαία την επαύξησή τους, παρ' όλο που το περιαστικό περιβάλλον προσφέρει κάποιες διεξόδους.

Η κατάσταση του οδικού δικτύου κρίνεται ικανοποιητική και μόνο ένα μικρό ποσοστό του συνόλου του έχει ανάγκη συντήρησης και επισκευής. Η περιαστικού χαρακτήρα χωροταξική ένταξη της Εκάλης επιβάλλει την κυριαρχία του τοπικού οδικού δικτύου σε σχέση με το υπερτοπικό, έτσι στην περιοχή δεν εμφανίζονται διαμπερείς άξονες μεγάλης κυκλοφορίας και υπερτοπικής εξυπηρέτησης. Η έλλειψη υπερτοπικού οδικού δικτύου συνδέεται εξάλλου και με τις ελάχιστες υφιστάμενες κεντρικές λειτουργίες της περιοχής. Η λεωφορειακή εξυπηρέτηση του συνόλου της έκτασης του οικιστικού ιστού για την κάλυψη τοπικού χαρακτήρα μεταφορικών αναγκών είναι ιδιαίτερα προβληματική και ελλιπής με αποτέλεσμα την πλήρη εξάρτηση των κατοίκων από τη χρήση του ΙΧ, ακόμα και για μικρές αποστάσεις, γι'

αυτό και η αναλογία ιδιοκτησίας ΙΧ ανά νοικοκυριό είναι από τις υψηλότερες του ΠΣΠ. Παρ' όλο που η κάλυψη των αναγκών συγκοινωνιακής σύνδεσης με μέσα μαζικής μεταφοράς με την Κηφισιά και το κέντρο της Αθήνας είναι επαρκής, οι εργαζόμενοι στην περιοχή και οι κάτοικοι που ανήκουν στην τρίτη ηλικία αντιμετωπίζουν δυσκολίες στις μετακινήσεις τους. Προβλήματα από τη διέλευση υπερτοπικής κυκλοφορίας διαπιστώνονται μόνο στην οδό Θησέως. Δεν υπάρχουν οργανωμένοι χώροι στάθμευσης, αλλά η στάθμευση των οχημάτων γίνεται μέσα στα οικόπεδα κατοικίας ή και παρά την οδό, χωρίς όμως αυτό να προκαλεί ιδιαίτερα προβλήματα συμφορήσεων στην περιοχή.

Οι αναλογίες μαθητών ανά εκπαιδευτικό είναι υψηλότερες από τις αντίστοιχες του υπόλοιπου Αττικής και Ελλάδας τόσο για τα Νηπιαγωγεία και τα Δημοτικά, όσο και για τα Γυμνάσια. Στην περιοχή δεν λειτουργούν ιδιωτικά ή δημοτικά ιατρεία, ούτε υπάρχουν κλινικές ή νοσοκομεία. Επίσης, δεν υπάρχουν ΚΑΠΗ, βρεφονηπιακοί σταθμοί κ.λπ. Η μοναδική κοινόχρηστη λειτουργία είναι αυτή του Πνευματικού Κέντρου, το οποίο στεγάζεται σε ένα μικρό κτήριο δίπλα από το Δημαρχείο, αλλά δεν διαθέτει πολλές αίθουσες για να ικανοποιήσει τις ανάγκες των ποικίλων εκδηλώσεων που διοργανώνει.

#### **B4. Επίπεδο διαβίωσης**

Το δίκτυο των μέσων μαζικής μεταφοράς δεν καλύπτουν ισόμετρα το σύνολο της έκτασης του οικιστικού ιστού. Η προσβασιμότητα στους κοινόχρηστους χώρους είναι ικανοποιητική, αλλά δεν υπάρχει ένα σχέδιο ενοποίησης οργανωμένων και ασφαλών διαδρόμων επικοινωνίας, που θα διασφάλιζε την άνετη και απρόσκοπτη πορεία των πολιτών που κινούνται πεζή και ιδίως των ευπαθών ομάδων του πληθυσμού και των ΑΜΕΑ.

Αυτό οφείλεται στην έλλειψη δικτύου πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας, ενώ η βαδισιμότητα των πεζοδρομίων δυσχεραίνεται λόγω διακοπής της κίνησης των πεζών από θάμνους και δένδρα και όχι λόγω κακής συντήρησής τους. Ο σχεδιασμός των δρόμων ως κοινόχρηστων χώρων, όπου θα περιλαμβάνονται πεζόδρομοι και δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, θα προσδώσει προστιθέμενη αξία στο ήδη αναβαθμισμένο προάστιο.

Την τελευταία πενταετία παρατηρείται τάση οικοδόμησης νέων κατοικιών και μάλιστα εξαντλώντας τα περιθώρια του ΣΔ με αποτέλεσμα την αυξημένη επιφάνεια ανά κατοικία και την αύξηση των δωματίων ανά κατοικία, δείκτες που βρίσκονται μέσα στους πλέον υψηλούς της Περιφέρειας, πιθανώς και λόγω των υψηλών εισοδημάτων που προσελκύει η περιοχή. Οι νέες οικοδομές προορίζονται κατά κύριο λόγο για την αυτοστέγαση των ιδιοκτητών και όχι για εμπορικούς σκοπούς. Πρόκειται για σύγχρονες υψηλών προδιαγραφών κατοικίες, το αρχιτεκτονικό ύφος των οποίων δεν ανταποκρίνεται σε κάποιο ρεύμα αρχιτεκτονικής.

Η Εκάλη είναι από τις ακριβότερες περιοχές της Αττικής όσον αφορά τις τιμές γης, αλλά και τις τιμές ενοικίασης κατοικιών, με ακριβότερη την περιοχή της ΠΕ-2. Τόσο οι αντικειμενικές αξίες όσο και οι τρέχουσες τιμές αγοράς είναι ιδιαίτερα υψηλές, αντικατοπτρίζοντας και τη διαπιστωμένη τάση για εγκατάσταση στην περιοχή πληθυσμού με υψηλά εισοδήματα. Σε γενικές γραμμές οι τιμές γης και κατοικιών στην περιοχή είναι από τις ακριβότερες της Αττικής και της Χώρας και διαφοροποιούνται ανάλογα με τις επιμέρους ζώνες του οικιστικού ιστού, το έτος κατασκευής και εν γένει την κατάσταση των κατοικιών.

## **6.2 Κωδικοποίηση δεδομένων Δημοτικής Ενότητας Κηφισιάς**

### **A1. Πληθυσμιακά δεδομένα**

Οι μόνιμοι κάτοικοι της Κηφισιάς, το 2001, φτάνουν τις 52.697 και παρουσιάζουν αύξηση 34,8% σε σχέση με το 1991. Το 52,1% των κατοίκων είναι πάνω από 40 ετών και το 15,9% να είναι πάνω από 65 ετών, ηλικία που υιοθετείται ως δείκτης γήρανσης. Το ποσοστό των κατοίκων της Κηφισιάς άνω των 65 ετών είναι λίγο χαμηλότερο από τα αντίστοιχα της χώρας, της Αθήνας και του νομού Αττικής. Το μέσο νοικοκυριό αποτελείται από 2,8 μέλη, παρουσιάζοντας σαφή αύξηση των νοικοκυριών με 1-2 μέλη. Η μείωση των μελών των νοικοκυριών οφείλεται τόσο στη γήρανση του πληθυσμού όσο και στο γεγονός ότι οι νεότεροι κάτοικοι είτε διαμένουν μόνοι τους είτε σε ζευγάρια χωρίς παιδιά.

### **A2. Χαρακτηριστικά πληθυσμού**

Το 41,8 των κατοίκων είναι πτυχιούχοι ανωτάτων και ανωτέρων σχολών, ποσοστό σημαντικά μεγαλύτερο των αντίστοιχων ποσοστών της χώρας και της Αθήνας.

### **A.3. Οικονομικά στοιχεία**

Πολλοί από τους κατοίκους της Κηφισιάς συμμετέχουν στην πολιτική και πολιτειακή ηγεσία, είναι ανώτερα διοικητικά και διευθυντικά στελέχη του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ή ασκούν καλλιτεχνικά και επιστημονικά επαγγέλματα. Τα υψηλά ποσοστά κατοίκων αυτών των επαγγελματικών κλάδων καταδεικνύουν την τάση να επιλέγεται η περιοχή ως τόπος κατοικίας από άτομα με υψηλό μορφωτικό και οικονομικό επίπεδο, καθώς και σημαντική κοινωνική θέση.

### **B1. Χωρική ανάπτυξη**

Η Κηφισιά είναι ιστορική αστική περιοχή, ενταγμένη στο ΒΑ τμήμα του Μητροπολιτικού Συγκροτήματος του Λεκανοπεδίου και ειδικότερα στην ομάδα Δήμων βόρεια της Αττικής Οδού, ανάμεσα στα φυσικά όρια του Πεντελικού Όρους και του Κηφισού Ποταμού. Πρόκειται για περιοχή με δημογραφικά δυναμικές τάσεις. Χαρακτηρίζεται από μεγάλες συγκεντρώσεις μητροπολιτικών οικονομικών δραστηριοτήτων βιομηχανίας-βιοτεχνίας, κυρίως στη βιομηχανική ζώνη Κηφισιάς, και επιχειρησιακών τριτογενών δραστηριοτήτων και δημόσιων-ιδιωτικών υπηρεσιών. Στην περιοχή απαντούν πολιτιστικές λειτουργίες, λειτουργίες αναψυχής-τουρισμού, καθώς και υπηρεσίες υγείας μητροπολιτικής εμβέλειας. Όσον αφορά την



αρχιτεκτονική φυσιογνωμία της πόλης μπορούν να παρατηρηθούν τμήματα παραδοσιακού ιστού με ενδιαφέροντα αρχιτεκτονικά στοιχεία, αλλά και πολυάριθμα διατηρητέα κτήρια και μνημεία. Η πνευματική, κοινωνική και καλλιτεχνική ζωή του δήμου είναι ακμαία. Όσον αφορά τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της, διασχίζεται από τη Λεωφόρο Κηφισίας –ραχοκοκαλιά του οικιστικού ιστού– και τον ΠΑΘΕ στα δυτικά, ενώ αποτελεί και τερματικό σταθμό του αστικού σιδηροδρόμου με δύο σταθμούς του ΗΣΑΠ (ΚΑΤ και Κέντρου Κηφισίας). Το γεγονός αυτό προσφέρει μεγάλη επάρκεια προσπελασιμότητας από και προς όλο το Λεκανοπέδιο.

Η Κηφισιά εξελίχθηκε από περιοχή μεγαλοαστικών στρωμάτων και ζώνη παραθερισμού, σε τόπο προσέλκυσης υψηλών εισοδηματικά και κοινωνικά στρωμάτων, αλλά και χαμηλών εισοδημάτων εργατο-τεχνιτών. Η ιστορική αυτή οικιστική της πορεία αποτυπώνεται στον οικιστικό ιστό, ο οποίος διακρίνεται από σημαντική ετερογένεια στις 14 επιμέρους ΠΕ. Το κέντρο πόλης βρίσκεται επί της λεωφόρου Κηφισίας, έχει χαρακτηριστεί υπερτοπικής σημασίας από το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και περιλαμβάνει υπερτοπικές λειτουργίες εμπορίου και ιδιωτικών υπηρεσιών. Αυτό σε συνδυασμό με το υπερτοπικό κέντρο Αμαρουσίου, συγκεντρώνουν σήμερα σημαντικό τμήμα του διευθυντικού χαρακτήρα παραγωγικού ιστού της Πρωτεύουσας. Όσον αφορά τις περιοχές κατοικίας, έντονη είναι η πολυμορφία με αισθητές διαφοροποιήσεις μεταξύ τους από άποψη ιστορικής συγκρότησης, πυκνοτήτων, όρων και περιορισμών δόμησης, ποιότητας αστικού περιβάλλοντος και κοινωνικής σύνθεσης. Η εξωαστική ζώνη περιλαμβάνει τη ζώνη του Κηφισού Ποταμού που αποτελεί και το δυτικό όριο του δήμου, αλλά και τμήμα του ορεινού όγκου Πεντέλης που αναπτύσσεται στα ανατολικά τού εντός σχεδίου ιστού.

Πρόκειται για αναβαθμισμένη αστική περιοχή στο ΒΑ τμήμα του μητροπολιτικού συγκροτήματος του Λεκανοπεδίου με σημαντική τάση περαιτέρω αστικής ανάπτυξης κατά την τελευταία εικοσαετία. Κύρια χαρακτηριστικά της χωροταξικής φυσιογνωμίας της περιοχής Κηφισίας είναι η ευκολία πρόσβασης λόγω της Λεωφόρου Κηφισίας και του λοιπού βασικού οδικού δικτύου, του ΠΑΘΕ και του αστικού σιδηροδρόμου, η γειτνίαση με το την Πεντέλη και τον Κηφισό Ποταμό, η υπερτοπικού χαρακτήρα επιχειρησιακή ζώνη βιομηχανίας-βιοτεχνίας στα δυτικά παρά την εθνική οδό, το υπερτοπικό - μητροπολιτικό κέντρο πόλης και το γενικότερο πολυδιάστατο πλέγμα υπερτοπικών λειτουργιών και δραστηριοτήτων που διασπείρεται στον οικιστικό ιστό, το ισχυρό δίκτυο πρασίνου - πάρκων - ελεύθερων χώρων, τέλος η μεγάλη ετερογένεια του οικιστικού ιστού στις 14 ΠΕ, η οποία εκφράζεται με την ύπαρξη κοινωνικών ανισοτήτων και διαφοροποιήσεων στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Ως προς τις εξωτερικές εξαρτήσεις, η Κηφισιά διαθέτει αυτάρκεια σε εξυπηρετήσεις, σε συνδυασμό τόσο με λειτουργίες και ανταλλαγές με το υπερτοπικό κέντρο Αμαρουσίου (από το οποίο εξυπηρετείται για ορισμένες διοικητικές λειτουργίες), όσο και με διασυνδέσεις με το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας (από το οποίο

εξυπηρετείται σε σχέση με υπηρεσίες κεντρικής διοίκησης). Ως προς τις εσωτερικές σχέσεις και εξαρτήσεις, παρατηρείται ότι στις 14 ΠΕ, στις οποίες είναι οργανωμένος πολεοδομικά και λειτουργικά ο οικιστικός ιστός, ο βασικός χαρακτήρας της αμιγούς κατοικίας που διακρίνει τις οικισμένες ζώνες κατευθύνει την εξυπηρέτηση και τις μετακινήσεις των κατοίκων προς τρεις πόλους: (α) τα σχεδιασμένα πολεοδομικά κέντρα, κυρίως μάλιστα το κέντρο πόλης, και τα γραμμικά αναπτύγματα λειτουργιών κέντρου παρά τη λεωφόρο Κηφισίας και τους υπόλοιπους βασικούς δρόμους, (β) τους διάσπαρτους πυρήνες λειτουργιών κέντρου μέσα στον οικιστικό ιστό και, τέλος, (γ) προς τα τοπικά πολεοδομικά κέντρα. Η περιοχή λειτουργεί ως τόπος προσέλκυσης για κατανάλωση, αναψυχή και παροχή υπηρεσιών πολλών κατοίκων από το σύνολο του ΠΣΠ, αλλά και από τους λοιπούς Δήμους του βόρειου Λεκανοπεδίου βόρεια της Αττικής Οδού, γι' αυτό δέχεται καθημερινές μετακινήσεις από τους κατοίκους αυτών των περιοχών. Τέλος, η Κηφισιά αποτελεί τόπο κατοικίας για διευθυντικού χαρακτήρα και σημαντικής οικονομικής επιφάνειας στελέχη, τα οποία απασχολούνται τόσο στις επιχειρήσεις που υπάρχουν στο εσωτερικό του δήμου, όσο και στις νέες επιχειρησιακές ζώνες που αναπτύσσονται στην προέκταση της λεωφόρου Κηφισίας προς νότο και περί την Αττική Οδό στην περιοχή του Αμαρουσιού ή και στο σύνολο του ΠΣΠ. Η προτίμηση αυτή φαίνεται να οφείλεται στην αναβαθμισμένη ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος που απαντά στις περισσότερες περιοχές κατοικίας της δημοτικής ενότητας.

Από την ανάλυση της οικιστικής χρήσης του έτους 2001 καθίσταται φανερό ότι κυριαρχεί η αστική οικοδόμηση, αλλά υπάρχουν και οι κατηγορίες χρήσης των βιομηχανικών-εμπορικών ζωνών στο ΒΙΠΑ Κηφισιάς εκατέρωθεν της εθνικής οδού, καθώς και των αθλητικών χώρων.

Η υπερτοπική συγκέντρωση βιομηχανίας-βιοτεχνίας στο ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ τμήμα Κηφισιάς διαχωρίζεται από τον οικιστικό ιστό, έχει πολεοδομηθεί σε μεγάλο τμήμα της και προκαλεί οχλήσεις κυρίως στις περιοχές που γειτνιάζουν με τις ζώνες κατοικίας, λόγω έλλειψης περιμετρικών προστατευτικών ζωνών πρασίνου. Ο χαρακτήρας της αμιγούς κατοικίας που κυριαρχεί στις περιοχές κατοικίας περιορίζει τις ασυμβατότητες χρήσεων, οι οποίες, όπου υφίστανται, αφορούν προβλήματα συμφορήσεων στην περιοχή του κέντρου πόλης και του βασικού οδικού δικτύου που διασχίζει την οικισμένη ζώνη. Επίσης οχλήσεις, συγκρούσεις και ασυμβατότητες στις χρήσεις γης στις συγκεντρώσεις κεντρικών λειτουργιών συνδέονται με τη λειτουργία των υπερτοπικών χρήσεων και την κυκλοφορία των οχημάτων, που προκαλούν προβλήματα συμφορήσεων και θορύβου. Δύο περιοχές αμιγούς κατοικίας: η Πολιτεία και το Κεφαλάρι φαίνεται να αντιμετωπίζουν τα λιγότερα προβλήματα οχλήσεων. Όσον αφορά τα απορρίμματα παρατηρείται ότι δεν υπάρχουν ανεξέλεγκτοι χώροι απόθεσης απορριμμάτων στην περιαστική ζώνη, αλλά λειτουργεί Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων κοντά στον Κηφισό ποταμό, εκτός της ζώνης προστασίας σε επαφή με το ΒΙΟ.ΠΑ. Το Πεντελικό Όρος αποτελεί σημαντικό προτέρημα της Κηφισιάς, καθώς δίνει τη δυνατότητα άμεσης πρόσβασης στο φυσικό τοπίο για τον πρόσθετο λόγο ότι στην περιοχή δεν υπάρχουν οργανωμένοι χώροι

περιαστικού πρασίνου και αναψυχής. Όσον αφορά το ίδιο όρος, πρόβλημα αποτελεί η εγκατάλειψη των ανενεργών λατομικών χώρων μαρμάρου με έκδηλα στοιχεία υποβάθμισης της περιοχής.

## **B2. Πολεοδομικά χαρακτηριστικά**

Ικανοποιητικός πολεοδομικός σχεδιασμός του οικιστικού ιστού και του εξωαστικού χώρου, με εγκεκριμένο ΓΠΣ που υποδιαιρεί την οικισμένη περιοχή σε 14 ΠΕ με χρήσεις γης την αμιγή κατοικία και σε ορισμένες περιπτώσεις ΟΤ τη γενική κατοικία: όπως το κέντρο πόλης παρά τη λεωφόρο Κηφισιάς και τα τοπικά κέντρα γειτονιάς, τη ζώνη τουρισμού - αναψυχής γύρω από την πλατεία Κεφαλαρίου, το ΒΙΟΠΑ Κηφισιάς, καθώς και με τα ΠΔ προστασίας Κηφισού Ποταμού και όρους Πεντέλης (μέσα στα όρια της οποίας εμπίπτει τμήμα των διοικητικών ορίων / Ζώνη Α), ως ζωνών ειδικών ρυθμίσεων εκτός σχεδίου. Υπάρχουν πολυάριθμα διατηρητέα κτήρια τόσο στο χαρακτηρισμένο παραδοσιακό τμήμα της Κηφισιάς όσο και σε άλλες περιοχές με μεμονωμένες ρυθμίσεις. Παρά τον πλήρη σχεδιασμό, εξακολουθούν να υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις δόμησης εκτός σχεδίου. Οι όροι δόμησης προβλέπουν μεγάλες αρτιότητες γηπέδων της τάξης των 2.000 τμ και ήπιο ΣΔ 0,6, αλλά κατά περίπτωση ισχύουν ειδικές περιπτώσεις και παρεκκλίσεις, όπως στην περίπτωση του παραδοσιακού τμήματος, όπου ο ΣΔ προσεγγίζει το 1,0, ενώ ο ΣΔ σε τμήμα του τομέα II είναι ιδιαίτερα χαμηλός: 0,2. Το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης αναφέρεται στο μεγαλύτερο μέρος του οικιστικού ιστού, με εξαίρεση ένα τμήμα του ΒΙΟΠΑ και την ΠΕ 14 (Πανόραμα).

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός αναφέρεται σε αναβαθμισμένες πολεοδομικές σταθερές (αρτιότητες, ΣΔ), ενώ ενισχύει επιπλέον την κεντρικότητα (κέντρο πόλης και μητροπολιτικοί πόλοι κεντρικών λειτουργιών, ΒΙΟΠΑ). Ειδικότερα, στις οικισμένες ζώνες έχει επιβληθεί αμιγής κατοικία, γεγονός που διασφαλίζει τόσο την αστική βιωσιμότητα όσο και την ποιότητα τοπικού περιβάλλοντος. Αντίθετα στην περιοχή του κέντρου πόλης και σε κάποια άλλα τμήματα του βασικού οδικού δικτύου και η δόμηση είναι πυκνή και παρουσιάζονται προβλήματα συμφορήσεων, λόγω πληθώρας κεντρικών λειτουργιών. Το γεγονός αυτό όμως συνεισφέρει στον υπερτοπικό χαρακτήρα της περιοχής. Στο εσωτερικό της πολεοδομικής οργάνωσης των ΠΕ παρατηρούνται διαφοροποιήσεις, που εξαρτώνται από τον χαρακτήρα της ιστορικής εξέλιξης της περιοχής, και προβλήματα από εκτός σχεδίου δόμηση. Το πρόβλημα αυτό καθιστά αναγκαία την ολοκλήρωση της πολεοδόμησης ιδιαίτερα στη γειτονιά Πανόραμα και στο ΒΙΟΠΑ Κηφισιάς.

Το βασικό πρόβλημα που υπάρχει σήμερα είναι η εκτός και εντός ΓΠΣ εκτός σχεδίου δόμηση για κύρια κατοικία και βιομηχανία-βιοτεχνία, με αποτέλεσμα να παρατηρείται έλλειψη οργάνωσης στην οικιστική δραστηριότητα, που αντίκειται στις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Η αμιγής κατοικία (Α κατοικία) κυριαρχεί στο σύνολο των θεσμοθετημένων οικιστικών εκτάσεων, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις σχετικά περιορισμένες προβλέπεται γενική κατοικία. Η συμμετοχή γης για λειτουργίες κέντρου πόλης και κέντρων γειτονιάς, καθώς και για ελεύθερους χώρους

και αστικό πράσινο είναι αναλογική, ενώ σημαντικό ποσοστό κατέχουν οι χώροι κυκλοφορίας. Το ποσοστό της αδόμητης γης στις εντός σχεδίου περιοχές είναι μεγαλύτερο στις περιοχές αμιγούς και γενικής κατοικίας, και αγγίζει το 20%, ενώ στις ζώνες κέντρου είναι κατά πολύ μικρότερο, λόγω της ζήτησης και αλλά και του κεντρικού χαρακτήρα. Η αδόμητη γη στη χρήση της αμιγούς κατοικίας είναι περισσότερη στις βορειοδυτικές ΠΕ, οι οποίες εντάχθηκαν σχετικά πρόσφατα στο σχέδιο πόλης, ενώ στην παραδοσιακή ζώνη της Πολιτείας είναι περιορισμένη, όπως άλλωστε και στις κεντρικές ΠΕ κοντά στο κέντρο πόλης, γεγονός που είναι αναμενόμενο λόγω της πίεσης κατάληψης εδάφους από κεντρικές λειτουργίες. Η αδόμητη γη στη χρήση κέντρου παρατηρείται κυρίως στα περιφερειακά τοπικά κέντρα των νεότερων οικιστικών ζωνών, ενώ στο κέντρο πόλης τα αδόμητα οικόπεδα είναι δυσεύρετα. Τέλος, η εκτός σχεδίου οικισμένη περιοχή είναι υπολογίσιμη και διακρίνεται σε συνεκτική και μη συνεκτική.

Το ιστορικό της οικιστικής εξέλιξης και ο υπερτοπικός χαρακτήρας της περιοχής περιορίζουν την αδόμητη γη κυρίως στις ζώνες αμιγούς κατοικίας των περιοχών που σχετικά πρόσφατα εντάχθηκαν στο σχέδιο πόλης και σε κατά πολύ μικρότερο ποσοστό στην περιοχή του κέντρου πόλης, όπου τα κενά οικόπεδα είναι σπάνια.

### **B3. Αστική οργάνωση**

Η αναλογία γης – ανοικτών κοινόχρηστων εκτάσεων είναι σημαντική (19%) σε σχέση με την οικοδομήσιμη γη (81%) στην οικισμένη περιοχή, η οποία προσφέρεται στους χώρους κυκλοφορίας, αλλά και για χρήσεις πλατειών, υπαίθριων αθλητικών εγκαταστάσεων, αστικού πρασίνου και οργανωμένων πάρκων, οι οποίες χαρακτηρίζουν το αστικό περιβάλλον της Κηφισιάς, ιδίως σε ορισμένες ΠΕ. Το μέσο ποσοστό του οδικού δικτύου, των πεζοδρομίων, των πεζοδρόμων κ.ά. είναι ορθολογικό και οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ύπαρξη μεγάλων οικοπέδων και οικοδομικών τετραγώνων σε εκτεταμένη έκταση των περισσότερων ΠΕ. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την έλλειψη υπερβολικής ανάλωσης γης για κυκλοφορία οχημάτων τις σχετικά χαμηλές οικιστικές πυκνότητες στις αντίστοιχες οικιστικές περιοχές. Ως προς την εσωτερική κατανομή στις ΠΕ διαπιστώνεται ότι χαμηλότερη αναλογία οικοδομήσιμης γης σε σχέση με τις ανοικτές κοινόχρηστες εκτάσεις εμφανίζεται, είτε στις νότιες γειτονιές με εκτατικές ειδικές χρήσεις, αλλά και μικρά σχετικά οικόπεδα που αυξάνουν το οδικό δίκτυο, είτε στις πρόσφατα ενταχθείσες βορειοδυτικές γειτονιές με μέσα μεγέθη κατάτμησης οικοπέδων, αλλά μεγάλη αναλογία ΚΧ από τα ρυμοτομικά τους σχέδια. Ιδιαίτερα υψηλή αναλογία οικοδομήσιμης γης, άνω του μέσου όρου, διαπιστώνεται στις περί το κέντρο γειτονιές, στις οποίες, λόγω μεγάλων οικοπέδων, το ποσοστό οδικού δικτύου είναι της τάξης του 15%, εκ παραλλήλου δε, στερούνται Κ.Χ. λόγω κορεσμού.

Οχλούσες χρήσεις διαπιστώνονται κατά κύριο λόγο στη βιομηχανική ζώνη, από την οποία είναι κατά βάση διαχωρισμένος ο οικιστικός ιστός, δευτερευόντως και στο κέντρο πόλης και το βασικό οδικό δίκτυο, με αποτέλεσμα να προκαλούνται προβλήματα ηχορύπανσης και κυκλοφοριακής συμφόρησης. Τέλος, ως

υποβαθμισμένες περιοχές χαρακτηρίζονται οι παρακείμενες του ΒΙΟΠΑ Κηφισιάς, η ΠΕ Πανόραμα, που παραμένει εκτός σχεδίου, καθώς και οι περιοχές που αναπτύσσονται εκατέρωθεν του βασικού οδικού δικτύου και εντός του κέντρου πόλης, καθώς αυτές πλήττονται κατά κύριο λόγο από την ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση που προκαλούν τα διερχόμενα οχήματα.

Το οικιστικό περιβάλλον σε μεγάλο μέρος των περιοχών κατοικίας είναι γενικά αναβαθμισμένο, αλλά παρουσιάζει διαφοροποιήσεις στο εσωτερικό. Παρατηρείται σχετικά περιορισμένη αναλογία οδικού δικτύου, λόγω της κυριαρχίας των μεγάλων οικοπέδων στο μεγαλύτερο μέρος, αλλά επάρκεια κοινόχρηστων εκτάσεων και οργανωμένων ανοικτών χώρων πρασίνου, πάρκων κ.λπ., με εξαίρεση τις περι το κέντρο πόλης ΠΕ, οι οποίες εμφανίζουν συμπτώματα κορεσμού και μεγάλη έλλειψη ΚΧ. Υπάρχουν προβλήματα στην υλοποίηση των προβλεπόμενων ΚΧ στις ΠΕ του βορειοδυτικού τμήματος του σχεδίου που εντάχθηκαν πρόσφατα στο σχέδιο, καθώς και στην ΠΕ Πανόραμα για την οποία δεν έχει εγκριθεί πολεοδομική μελέτη, ενώ είναι εντός ΓΠΣ.

Το οδικό δίκτυο είναι σε πολύ καλή κατάσταση, ασφαλοστρωμένο στο σύνολό του (τοπικό και υπερτοπικό). Το 20% του τοπικού δικτύου έχει ανάγκη επισκευών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό του υπερτοπικού δικτύου (Λ. Κηφισιάς, Λ. Ελαίων, Λ. Τατοΐου, οδός Θεσσαλονίκης, οδός Χ. Τρικούπη, οδός Αγ. Παρασκευής, Λ. Αχαρνών, οδός Άνδρου, οδός Μπακογιάννη, οδός 25ης Μαρτίου) είναι 10%. Η αναλογία υπερτοπικών δρόμων σε σχέση με το τοπικό δίκτυο είναι υψηλή.

Τα δικτύων κοινής ωφέλειας είναι σε καλή κατάσταση αλλά υπάρχουν επιμέρους προβλήματα. Οι συγκοινωνιακές ανάγκες καλύπτονται υποδειγματικά με μέσα μαζικής μεταφοράς και σταθερής τροχιάς, καθώς είναι επαρκείς οι συνδέσεις με το κέντρο της Αθήνας και τον Πειραιά καθώς και με τους περισσότερους Δήμους των βορείων προαστίων, ενώ τα δρομολόγια είναι συχνά. Ιδιαίτερα ικανοποιητικές είναι και οι συγκοινωνιακές υπηρεσίες στο εσωτερικό της περιοχής. Το γεγονός ότι υπάρχουν τρεις βασικοί συγκοινωνιακοί κόμβοι, του σταθμού ΗΣΑΠ, του Ζηρινείου και της Πλατείας Πλατάνου και ένας δευτερευών, της Νέας Κηφισιάς, καθιστά τη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς αδιαφιλονίκητο κέντρο των συγκοινωνιακών συνδέσεων των βορείων προαστίων. Η υποδειγματική κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών, τοπικών και υπερτοπικών, εξασφαλίζει υψηλή κεντρικότητα στη Δημοτική Ενότητα και την καθιστά επιπλέον μεταφορικό κόμβο για την ευρύτερη περιοχή.

Οι αναλογίες μαθητών / εκπαιδευτικών είναι υψηλότερες από τις αντίστοιχες του υπόλοιπου Αττικής και Ελλάδας για τα Νηπιαγωγεία και τα Δημοτικά. Το Δημοτικό Πολυϊατρείο λειτουργεί υπό την επίβλεψη του ΚΕΚΟΠΟ, δηλ. του Κέντρου Κοινωνικής Πολιτικής, αλλά παραμένουν σε εκκρεμότητα το θέμα της στέγασής του σε ιδιόκτητο και μεγαλύτερο χώρο, καθώς και η αναβάθμιση του εξοπλισμού του. Στη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς λειτουργούν δύο ΚΑΠΗ, αλλά, λόγω της μεγάλης έκτασης και του μεγέθους του πληθυσμού της Δημοτικής Ενότητας, είναι απαραίτητη

η ίδρυση και νέου ΚΑΠΗ σε άλλη περιοχή για να υπάρχει τοπική κάλυψη και να διασφαλίζεται η εύκολη πρόσβαση σε όλους τους ηλικιωμένους. Το «Πολιτιστικό Κέντρο ΜΕΛΙΝΑ ΜΕΡΚΟΥΡΗ», που έχει υποστεί εκτενείς σοβαρές ζημιές από τον σεισμό του 1999 δεν είναι κατάλληλο προς χρήση και είναι αναγκαία η άμεση αποκατάστασή του. Επειδή δεν υπάρχει μεγάλος στεγασμένος χώρος για αθλητικές δραστηριότητες και οι περισσότερες από αυτές στεγάζονται στο ΖΗΡΙΝΕΙΟ Αθλητικό Κέντρο, αλλά και επειδή δεν υπάρχει κλειστό κολυμβητήριο, προβλέπεται η αξιοποίηση μεγάλης έκτασης (23 στρέμματα) στην περιοχή Γ. Λύρα και Φραγκοπούλου για τη δημιουργία αθλητικών υποδομών. Εκεί σχεδιάζεται η κατασκευή νέου αθλητικού κέντρου, με κλειστό κολυμβητήριο, κλειστό γυμναστήριο και άλλες εγκαταστάσεις. Παρ' όλο που υπάρχει μια έκταση στην περιοχή Ελπιδοφόρος (οδός Κηφισού), οι αθλητικές εγκαταστάσεις είναι εγκαταλελειμμένες, και η περιοχή έχει ρυμοτομηθεί ως Κ.Χ. και πλατεία. Γι' αυτό είναι αναγκαία η πολεοδομική ρύθμιση για να δημιουργηθεί και σε αυτό το σημείο ένας πόλος αθλητικών δραστηριοτήτων.

#### **B4. Επίπεδο διαβίωσης**

Υπάρχει σχετικά καλή προσβασιμότητα κοινόχρηστων χώρων. Οι πεζόδρομοι καταλαμβάνουν συνολικό μήκος 17,7 χιλιόμετρα και αποτελούν το 8,9% του συνολικού μήκους δρόμων, ενώ δεν υπάρχουν οδοί ήπιας κυκλοφορίας. Η έκταση που καταλαμβάνουν οι πεζόδρομοι είναι 10 Ha. Οι πεζόδρομοι δεν υπόκεινται σε κάποιον ενιαίο σχεδιασμό και ο χαρακτηρισμός τους γίνεται με αποσπασματικό τρόπο. Μόνο στην περιοχή του ιστορικού και πολεοδομικού κέντρου φαίνεται να συνιστούν μια ενότητα και να συντελούν στην ενοποίηση χώρων. Αν και το 63% του συνολικού τους μήκους των πεζοδρομίων κρίνεται βαδίσσιμο, εντούτοις, οι πραγματικές συνθήκες είναι εξαιρετικά δυσχερείς, λόγω της παρουσίας φυτικών (θάμνους κ.λπ.) εμποδίων που διακόπτουν τη ροή των πεζών. Το πρόβλημα αυτό δεν απαντά στη ζώνη του κέντρου, όπου η φύτευση στα πεζοδρόμια έχει γίνει με υψηλά δέντρα τα οποία δεν δημιουργούν όχληση στους διαδρόμους πεζοκίνησης. Σε πολλές από τις διαβάσεις αυτές κατά τις ημέρες και ώρες αιχμής της εμπορικής κίνησης υπάρχουν παρανόμως σταθμευμένα οχήματα, δημιουργώντας σημαντική όχληση στην κίνηση των πεζών.

Οι τιμές γης στην Κηφισιά είναι από τις πιο ακριβές στην Αττική. Στην πραγματικότητα όμως υπάρχουν μεγάλες διακυμάνσεις στο εσωτερικό των ΠΕ, καθώς περιλαμβάνονται περιοχές ποικίλου οικονομικού επιπέδου. Οι υψηλότερες τιμές εντοπίζονται στην Πολιτεία, στο Κεφαλάρι και το Κέντρο και οι μικρότερες στην Κάτω Κηφισιά, τη Νέα Κηφισιά και τις Αδάμες. Μεγαλύτερη προσφορά κατοικιών προς ενοικίαση παρατηρείται στην Πολιτεία, το Κεφαλάρι, το Στροφιλι και τη Ν. Κηφισιά. Εντοπίζεται απόκλιση σε σχέση με το σύστημα αντικειμενικών τιμών, δεδομένο το οποίο παρατηρείται και στο σύνολο της χώρας, έως ότου να υπάρξει σύγκλιση του συστήματος των αγοραίων αξιών και του συστήματος των αντικειμενικών αξιών.

## **6.3 Κωδικοποίηση δεδομένων Δημοτικής Ενότητας Νέας Ερυθραίας**

### **A1. Πληθυσμιακά δεδομένα**

Ο μόνιμος πληθυσμός της Νέας Ερυθραίας, το 2001 ανήλθε σε 15.972 κατοίκους, παρουσιάζοντας αύξηση 23,1% σε σχέση με το 1991. Το 48,3% έχει ηλικία μεγαλύτερη των 40 ετών, ενώ το 14,1% των κατοίκων υπερβαίνει την ηλικία των 65 ετών, ηλικία που υιοθετείται ως δείκτης γήρανσης. Το συγκεκριμένο ποσοστό είναι λίγο χαμηλότερο από τα αντίστοιχα της χώρας, της Αθήνας και του νομού Αττικής.

Ως προς τα χαρακτηριστικά των νοικοκυριών, μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι το μέσο νοικοκυριό αποτελείται από 2,9 μέλη. Φαίνεται όμως ότι υπάρχει τάση μείωσης των μελών των νοικοκυριών (1-2 άτομα), γεγονός που οφείλεται τόσο στη γήρανση του πληθυσμού όσο και στην επιλογή των νεότερων κατοίκων να διαμένουν μόνοι τους ή σε ζευγάρια, αλλά χωρίς παιδιά.

### **A2. Χαρακτηριστικά πληθυσμού**

Όσον αφορά το ποσοστό του συνόλου των πτυχιούχων ανωτάτων και ανωτέρων σχολών, αυτό ανέρχεται σε 35,2% και είναι σημαντικά μεγαλύτερο των αντίστοιχων ποσοστών της χώρας και της Αθήνας.

### **A.3. Οικονομικά στοιχεία**

Πολλοί από τους κατοίκους της Νέας Ερυθραίας συμμετέχουν στην πολιτική και πολιτειακή ηγεσία, είναι ανώτερα διοικητικά και διευθυντικά στελέχη του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ή ασκούν καλλιτεχνικά και επιστημονικά επαγγέλματα. Τα υψηλά ποσοστά κατοίκων αυτών των επαγγελματικών κλάδων καταδεικνύουν την τάση να επιλέγεται η περιοχή ως τόπος κατοικίας από άτομα με υψηλό μορφωτικό και οικονομικό επίπεδο, καθώς και σημαντική κοινωνική θέση.

### **B1. Χωρική ανάπτυξη**

Η Νέα Ερυθραία είναι αστική περιοχή ενταγμένη στο ΒΑ τμήμα του Μητροπολιτικού Συγκροτήματος του Λεκανοπεδίου και ειδικότερα στην ομάδα Δήμων βόρεια της Αττικής Οδού, ανάμεσα στα φυσικά όρια του Πεντελικού Όρους προς ανατολίας και του Κηφισού Ποταμού προς δυσμάς. Την περιοχή διασχίζει Λεωφόρος Κηφισίας - Ελευθ. Βενιζέλου και ο ΠΑΘΕ στα δυτικά της εκτός σχεδίου ζώνης του. Γειτονεύει προς τον νότο με την Κηφισιά, ενώ προς βορρά με την Εκάλη. Το γεγονός ότι ο οικιστικός ιστός διακρίνεται από σημαντική ετερογένεια στις επιμέρους ΠΕ οφείλεται στην ιστορική οικιστική πορεία της Νέας Ερυθραίας, που μετεξελίχθηκε από προπολεμικό προσφυγικό οικισμό σε τόπο προσέλκυσης υψηλών εισοδηματικά και κοινωνικά στρωμάτων, με ταχύρυθμη αστική ανάπτυξη και αύξηση πληθυσμού και παραγωγικών δραστηριοτήτων. Το γραμμικό κέντρο πόλης διαθέτει υπερτοπικές λειτουργίες εμπορίου και ιδιωτικών υπηρεσιών επί της λεωφόρου Ελευθ. Βενιζέλου και αποτελεί τη συνέχεια του υπερτοπικού κέντρου της Κηφισίας, εμφανίζοντας μάλιστα αντίστοιχο λειτουργικό και αισθητικό χαρακτήρα. Οι περιοχές κατοικίας χαρακτηρίζονται από έντονη πολυμορφία αναφορικά με την ιστορική συγκρότηση, τις πυκνότητες, τους όρους δόμησης, την ποιότητα αστικού περιβάλλοντος και την

κοινωνική σύνθεση. Η εξωαστική ζώνη, την οποία διατρέχουν ο ΠΑΘΕ και ο Κηφισός Ποταμός στο ΝΔ τμήμα, αποτελεί τόπο συγκέντρωσης παλαιών βιομηχανιών, αλλά και προσέλκυσης υπερτοπικής σημασίας μονάδων υπεραγορών, χονδρεμπορίου, αντιπροσωπειών κ.ά. με τη μορφή ενός επιχειρηματικού πάρκου εκτός σχεδίου παρά την εθνική οδό. Η Νέα Ερυθραία είναι εύκολα προσβάσιμη λόγω της Λεωφόρου Κηφισίας - Ελευθερίου Βενιζέλου και της Εθνικής Οδού, γειτνιάζει με το ορεινό φυσικό τοπίο της Πεντέλης, διαθέτει αναπτυσσόμενο κέντρο πόλης και μεγάλη ετερογένεια οικιστικού ιστού, καθώς και σχετική αυτάρκεια σε κεντρικές λειτουργίες και εξυπηρετήσεις.

Παρόλο που η περιοχή έχει ικανοποιητική αυτάρκεια σε εξυπηρετήσεις, αντιμετωπίζει κάποιες εξωτερικές εξαρτήσεις κυρίως από στα ισχυρότερα υπερτοπικής σημασίας κέντρα της Κηφισίας, του Αμαρουσίου και της λεωφόρου Κηφισίας, αλλά και από το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας. Ως προς τις εσωτερικές σχέσεις και εξαρτήσεις, ο οικιστικός ιστός είναι οργανωμένος πολεοδομικά και λειτουργικά σε 5 ΠΕ. Λόγω του χαρακτήρα αμιγούς κατοικίας των οικιστικών ζωνών η εξυπηρέτηση και οι μετακινήσεις των κατοίκων κατευθύνονται προς τα σχεδιασμένα πολεοδομικά κέντρα, κυρίως προς το κέντρο πόλης, το οποίο καλύπτει τις ανάγκες των ΠΕ 1 και ΠΕ 2 της Κεντρικής Ερυθραίας και της Πολιτείας, και δευτερευόντως προς τα τοπικά πολεοδομικά κέντρα. Η περιοχή αποτελεί πόλο έλξης για τους κατοίκους που προέρχονται από βορειότερους Δήμους του ΠΣΠ και του εξωαστικού του χώρου (Εκάλη, Δροσιά, Άγιος Στέφανος κ.ά.) με στόχο την ικανοποίηση αναγκών τους που σχετίζονται με την κατανάλωση και την παροχή υπηρεσιών.

Σύμφωνα με την ΕΣΥΕ δεν είναι δυνατή η διαχρονική μελέτη της εξέλιξης των χρήσεων γης στο διάστημα της εικοσαετίας 1981-2001. Παρ' όλα αυτά τα στοιχεία καταδεικνύουν σχετική μείωση των δασικών εκτάσεων και της γεωργικής γης σε όφελος της οικιστικής χρήσης. Ανά δεκαετία παρατηρούνται κάποιες αυξομειώσεις, οι οποίες όμως δεν φαίνεται να απεικονίζουν την εξέλιξη της πραγματικής κατάστασης και μπορεί να οφείλονται σε διαφοροποίηση στατιστικής μεθοδολογίας και ορισμών. Με βάση την απογραφή του 2001, διαπιστώνεται ότι στην περιοχή κυρίαρχη χρήση είναι η οικιστική, στη συνέχεια έρχεται η δασική, ενώ η χρήση των καλλιεργειών, που παρατηρούνταν στις δύο παλαιότερες απογραφές δεν εμφανίζεται σε αυτή. Όσον αφορά την οικιστική χρήση, αυτή διακρίνεται σε αστική οικοδόμηση, η οποία κυριαρχεί, υπάρχουν δε και οι κατηγορίες χρήσης των βιομηχανικών - εμπορικών ζωνών παρά την εθνική οδό.

Στην περιοχή υπάρχουν ελάχιστες οχλούσες βιομηχανίες οι οποίες συνεχίζουν να υφίστανται στην παρακηφισια ζώνη και βρίσκονται εκτός οικιστικού ιστού. Οι ασυμβατότητες χρήσεων είναι περιορισμένες λόγω του χαρακτήρα της αμιγούς κατοικίας και εντοπίζονται κυρίως στην περιοχή του κέντρου πόλης, της λεωφόρου Κηφισίας και των συνδέσεων με την εθνική οδό, σε αρκετό δε βαθμό στις περιοχές κατοικίας της Κεντρικής Ερυθραίας (ΠΕ 1 και 2) η οποία αποτελεί παλαιό



πολεοδομικό ιστό και εμφανίζει μείξη χρήσεων. Οι οχλήσεις, συγκρούσεις και ασυμβατότητες στη χρήση γης στην κεντρική ζώνη προκαλούνται από τη λειτουργία επαγγελματικών εργαστηρίων, κέντρων διασκέδασης, συνεργείων αυτοκινήτων, σφαιριστηρίων κ.ά., καθώς επίσης από τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και θορύβου που προκαλούν τα οχήματα που διασχίζουν το κεντρικό οδικό δίκτυο. Προβλήματα οχλήσεων δεν παρουσιάζονται στις περιοχές αμιγούς κατοικίας της Πολιτείας, του Καστριού και του Μορτερό. Δεν υπάρχουν οργανωμένοι χώροι περιαστικού πρασίνου και αναψυχής, αν και με βάση το εγκεκριμένο σχέδιο προβλέπεται διαμόρφωση της πευκόφυτης εκτός σχεδίου περιοχής δυτικά του οικιστικού ιστού παρά την εθνική οδό σε χώρο αναψυχής στην περιοχή του Πεντελικού Όρους.

## **B2. Πολεοδομικά χαρακτηριστικά**

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός του οικιστικού ιστού και ενός τμήματος του εξωαστικού χώρου στα δυτικά του εγκεκριμένου σχεδίου παρά τον Κηφισό έχει γίνει με εγκεκριμένο ΓΠΣ και υποδιαιρεί την οικισμένη περιοχή σε 5 ΠΕ με χρήση γης την αμιγή κατοικία, το κέντρο πόλης και τα τοπικά κέντρα γειτονιάς, καθώς και με το ΠΔ προστασίας Κηφισού Ποταμού, ως ζώνης ειδικών ρυθμίσεων εκτός σχεδίου. Το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης αναφέρεται στις ΠΕ της Κεντρικής Ερυθραίας (1 και 2), της Πολιτείας - Καστριού (3), στην ΠΕ 4 (Μορτερό) και μικρό τμήμα της ΠΕ 5 (Μορτερό), με δεδομένο ότι το υπόλοιπο (τρίγωνο Καστρίτσας) προβλέπεται κατά το μεγαλύτερο μέρος τους ως ελεύθερος χώρος - αστικό πράσινο από το ΓΠΣ, κατά δε το μικρότερο ως ζώνη αμιγούς κατοικίας και σήμερα δομείται ως εκτός σχεδίου ζώνη αμιγούς κατοικίας, μέχρι την προώθηση του ρυμοτομικού σχεδίου. Παρατηρείται σημαντική σοβαρή διαφοροποίηση των πολεοδομικών χαρακτηριστικών (αρτιότητα, ΣΔ) μεταξύ των ΠΕ, ανάλογα και με τη γενική κατηγορία χρήσης γης, με βάση τον έντονα διαφορετικό χαρακτήρα των επιμέρους περιοχών, με αρτιότητες από 400 τμ και ΣΔ 1,6 στην περιοχή του κέντρου, μέχρι αρτιότητες των 2.000 τμ με ΣΔ 0,4 στην Πολιτεία. Ειδικά στην περιοχή Μορτερό ισχύουν κλιμακωτοί όροι δόμησης.

Η εκτός σχεδίου δόμηση εντοπίζεται σε δύο διαφορετικούς θύλακες, αφενός στην εκτός ΓΠΣ υπερτοπική επιχειρηματική συγκέντρωση μονάδων πολυκαταστημάτων και χονδρεμπορίου βόρεια του πολεοδομικού ιστού, αφετέρου στην ΠΕ 5, εντός ΓΠΣ, όπου δομούνται νόμιμα εκτός σχεδίου κυρίως υψηλής ποιότητας κατοικίες. Επειδή η εκτός σχεδίου και εκτός ΓΠΣ δόμηση υπερτοπικών επιχειρησιακών δραστηριοτήτων και η εκτός σχεδίου και εντός ΓΠΣ δόμηση χρήσεων αμιγούς κατοικίας συνιστούν σημαντικά προβλήματα, είναι αναγκαίο να επικαιροποιηθεί το ΓΠΣ για την υπερτοπική ζώνη κέντρου παρά την εθνική οδό, καθώς και να προωθηθεί η πολεοδομική μελέτη της ΠΕ 5. Στην περιοχή κυριαρχεί η αμιγής κατοικία (Α κατοικία) στο σύνολο των θεσμοθετημένων οικιστικών εκτάσεων, σημαντικό είναι το ποσοστό των εκτάσεων για λειτουργίες κέντρου πόλης και κέντρων γειτονιάς, καθώς και για ελεύθερους χώρους και αστικό πράσινο. Τέλος, είναι ικανοποιητικό και το ποσοστό των χώρων κυκλοφορίας. Αδόμητη γη στις εντός σχεδίου περιοχές παρατηρείται σε μεγαλύτερο ποσοστό στις περιοχές αμιγούς κατοικίας και σε

μικρότερο στις ζώνες κέντρου, το οποίο έχει σχεδόν κορεσθεί. Επίσης η αδόμητη περιοχή είναι πολύ μικρή. Η αδόμητη γη στη χρήση κέντρου υφίσταται κυρίως στο εκτεταμένο κέντρο γειτονιάς της ΠΕ 4, καθώς και της ΠΕ 5, τα οποία δεν έχουν ακόμα αναπτυχθεί πλήρως, σε αντίθεση με το κέντρο πόλης που είναι σαφώς πυκνοδομημένο και δεν διαθέτει παρά ελάχιστα κενά οικοπέδα. Η εκτός σχεδίου οικισμένη περιοχή είναι υπολογίσιμη και διακρίνεται σε πυκνοδομημένη και αραιοδομημένη.

Η δημοτική ενότητα της Νέας Ερυθραίας χαρακτηρίζεται από ισορροπία χρήσεων και βιωσιμότητα αστικού περιβάλλοντος, εφόσον κυριαρχεί η αμιγής κατοικία στον οικιστικό ιστό των περιοχών κατοικίας, υπάρχει επάρκεια γης για λειτουργίες κέντρου πόλης και γειτονιών και είναι ισχυρή η συμμετοχή των ελεύθερων χώρων - χώρων αστικού πρασίνου και χώρων κυκλοφορίας στην κατανομή των θεσμοθετημένων χρήσεων στην περιοχή.

### **B3. Αστική οργάνωση**

Στην οικισμένη περιοχή είναι αξιόλογη η αναλογία γης ανοικτών κοινόχρηστων εκτάσεων σε σχέση με την οικοδομήσιμη γη, η οποία προσφέρεται σε μεγάλο ποσοστό στους χώρους κυκλοφορίας, αλλά και για χρήσεις πλατειών, υπαίθριων αθλητικών εγκαταστάσεων, αστικού πρασίνου και πάρκων (μόνο στην ΠΕ 5), χωρίς να περιλαμβάνεται στην κατανομή η εκτεταμένη εντός ΓΠΣ και εκτός ρυμοτομικού σχεδίου έκταση της ΠΕ 5 με χρήση αστικού πρασίνου - ελεύθερων χώρων. Το ποσοστό του οδικού δικτύου, των πεζοδρομίων, των πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας κ.ά. ανέρχεται στο 20% της συνολικής θεσμοθετημένης έκτασης εντός σχεδίου. Το ποσοστό αυτό εξηγείται από την ύπαρξη μεγάλων οικοπέδων και οικοδομικών τετραγώνων σε εκτεταμένη έκταση ορισμένων από τις ΠΕ, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα την έλλειψη υπερβολικής ανάλωσης γης για κυκλοφορία οχημάτων σε συνδυασμό και με τις σχετικά χαμηλές οικιστικές πυκνότητες στις αντίστοιχες οικιστικές περιοχές. Σε αυτό οφείλεται και το γεγονός ότι η αναλογία οικοδομήσιμων εκτάσεων στις αναβαθμισμένες περιοχές κατοικίας είναι μεγαλύτερη, εξαιτίας του μικρότερου ποσοστού του οδικού δικτύου, ενώ στις κεντρικές γειτονίες μικρότερη, λόγω μικρότερων ΟΤ και πυκνότερου οδικού δικτύου. Παρατηρούνται προβλήματα μη υλοποίησης των προβλεπόμενων κοινόχρηστων χώρων στις περιοχές που εντάχθηκαν τελευταίες στο σχέδιο. Οχλούσες χρήσεις περιορίζονται κατά κύριο λόγο στο κέντρο της Ν. Ερυθραίας και κατά μήκος της λεωφόρου Κηφισίας και των δρόμων που τη συνδέουν με την Εθνική οδό, δημιουργώντας προβλήματα αισθητικής και πολεοδομικής υποβάθμισης και κυκλοφοριακής συμφόρησης. Τέλος, υποβαθμισμένες περιοχές μπορούν να θεωρηθούν αυτές που βρίσκονται κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου και της Εθνικής οδού (ΠΑΘΕ), διότι πλήττονται από την ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση που προκαλούν τα διερχόμενα οχήματα. Μεταξύ των υποβαθμισμένων περιοχών είναι τα μέτωπα επί της οδού Κηφισίας στο κέντρο.

Το οικιστικό περιβάλλον είναι γενικά αναβαθμισμένο και υπάρχουν πολλές ελεύθερες κοινόχρηστες εκτάσεις και αρκετοί οργανωμένοι ανοικτοί χώροι, εκτός από τις κεντρικές πυκνοδομημένες γειτονιές.

Το τοπικό δίκτυο είναι ασφαλτοστρωμένο είναι κατά 88%, ενώ το υπερτοπικό (λεωφόρος Ελευθ. Βενιζέλου / Κηφισίας, Εθνική οδός, Τατοΐου, Αγίων Σαράντα και Χαριλάου Τρικούπη) κατά 100%. Υπάρχει ανάγκη συντήρησης και επισκευής σε ένα ποσοστό 25% τόσο στο τοπικό, όσο και στο υπερτοπικό δίκτυο. Αν και η αναλογία του τοπικού με το υπερτοπικό δίκτυο είναι αυξημένη σε σχέση με άλλους δήμους, λόγω της κεντρικότητας της περιοχής, κυριαρχεί το τοπικό οδικό δίκτυο σε βάρος του υπερτοπικού. Εξάλλου ο κεντρικός χαρακτήρας της δημοτικής ενότητας έχει ως συνέπεια να κατατέμνονται εν μέρει η οικισμένη περιοχή, κυρίως δε οι κεντρικές γειτονιές, από διαμπερείς άξονες μεγάλης κυκλοφορίας και υπερτοπικής εξυπηρέτησης. Το γεγονός αυτό προκαλεί και προβλήματα συμφορήσεων και ηχορύπανσης από τη διαμπερή κυκλοφορία.

Η κάλυψη των αναγκών συγκοινωνιακής σύνδεσης με μέσα μαζικής μεταφοράς με την Κηφισιά και το κέντρο της Αθήνας είναι επαρκής, καθώς υπάρχουν μία γραμμή λεωφορειακής σύνδεσης με το κέντρο της Αθήνας και 9 γραμμές σύνδεσης με την Κηφισιά, εκ των οποίων οι τρεις καταλήγουν στον σταθμό του ΗΣΑΠ. Η κάλυψη των περιοχών κατοικίας στο εσωτερικό από τα ΜΜΜ δεν είναι πλήρης, αφού μόνον οι κεντρικές συνοικίες (στην άμεση γειτνίαση της Λεωφόρου Ελ. Βενιζέλου) παρουσιάζουν ικανοποιητική λεωφορειακή κάλυψη. Διαπιστώνονται προβλήματα από τη διέλευση της υπερτοπικής κυκλοφορίας, ενώ λείπουν οι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης στις κεντρικές συνοικίες.

Ικανοποιητική σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας και της Κηφισιάς και μέσω αυτού με τα μέσα σταθερής τροχιάς. Προβλήματα στη λεωφορειακή εξυπηρέτηση των πλέον περιφερειακών της Κεντρικής Ερυθραίας γειτονιών. Σχετικά προβλήματα οχλήσεων από τη διαμπερή κυκλοφορία υπερτοπικού χαρακτήρα

Οι αναλογίες μαθητών / εκπαιδευτικών στη Νέα Ερυθραία είναι υψηλότερες από τις αντίστοιχες του υπόλοιπου Αττικής και Ελλάδας σε όλα τα επίπεδα εκπαίδευσης. Σήμερα λειτουργεί ένα ΚΑΠΗ, το οποίο αριθμεί 850 μέλη.

Βασικές ελλείψεις στον τομέα του πολιτισμού είναι η μη ύπαρξη χαρακτηρισμένων κτιρίων για τη δημιουργία Βιβλιοθήκης, Κέντρου Νεότητας και Λαογραφικού Μουσείου. Υπάρχει ανοιχτό δημοτικό θέατρο 500 θέσεων, στην οδό Δρυμπέτη και Κερκύρας, το οποίο δεν έχει κερκίδες. Στο Μορτερό υπάρχουν δύο χώροι για αθλητικές εγκαταστάσεις και κολυμβητήριο, 2,5 στρεμμάτων ο κάθε ένας, αλλά δεν εξυπηρετούν γιατί γειτνιάζει με σπίτια. Οι χώροι αυτοί καταργούνται με το νέο ΓΠΣ και ένα κομμάτι μετατρέπεται σε οικοδομήσιμο και ένα σε χώρο πρασίνου. Επίσης για αθλητικές εγκαταστάσεις υπάρχει ένας νέος χώρος απέναντι από το γήπεδο του Πανερυθραϊκού στην Λ. Ερυθραίας, έκτασης 10 στρεμμάτων που εντάσσεται τώρα στο σχέδιο με το νέο ΓΠΣ. Είναι απαραίτητη η ίδρυση νέου ΚΑΠΗ, σε άλλη περιοχή

για να υπάρχει τοπική κάλυψη και εύκολη πρόσβαση και για άλλους ηλικιωμένους. Είναι απαραίτητη η ίδρυση νέων σχολείων

#### **B4. Επίπεδο διαβίωσης**

Αν και διαθέτει καλή προσβασιμότητα στους επιμέρους κοινόχρηστους χώρους λόγω της πρόβλεψης των απαραίτητων ραμπών κατ' εφαρμογή της Υπ. Απόφασης για τα ΑΜΕΑ, χρήζει ιδιαίτερου σχεδιασμού για την οργανωμένη πρόσβαση όλων των ατόμων σε οργανωμένα δίκτυα κοινόχρηστων χώρων με πρόβλεψη ασφαλών διαδρομών με πεζόδρομους, κοινόχρηστους χώρους και διευρυμένα πεζοδρόμια, η ενοποίηση των οποίων θα εξασφάλιζε την άνετη και ασφαλή πορεία των πολιτών που κινούνται πεζή και πόσο μάλλον των ΕΑ και ΑΜΕΑ. Στο πλαίσιο αυτού του σχεδιασμού, το ζήτημα των κεντρικών αξόνων χρήζει ιδιαίτερης προσοχής, ώστε να επιτρέπει την ασφαλή κίνηση.

Σχετικά καλή προσβασιμότητα κοινόχρηστων χώρων. Το δίκτυο των μαζικών μεταφορών δεν καλύπτει ισόμετρα το σύνολο του οικιστικού ιστού, υπάρχουν δε προβλήματα στο βασικό δίκτυο αξόνων κυκλοφορίας. Οι πεζόδρομοι καταλαμβάνουν συνολικό μήκος 8,2 χιλιόμετρα και αποτελούν το 9% του συνολικού μήκους δρόμων, η δε έκτασή είναι 6 Ha. Παράλληλα υπάρχει ένας χαρακτηρισμένος δρόμος ήπιας κυκλοφορίας, με συνολικό μήκος περίπου 500 μ. και αποτελεί το 0,5% του συνολικού μήκους των οδών. Ως προς τη βαδισιμότητα των πεζοδρομίων θεωρείται βαδίσιμο το 75% του συνολικού τους μήκους. Εντούτοις, οι πραγματικές συνθήκες είναι πλέον δυσχερείς, λόγω διακοπτόμενης ροής πεζών από εμπόδια (θάμνους κ.λπ). Η μόνη ζώνη στην οποία δεν παρουσιάζεται το εν λόγω πρόβλημα είναι αυτή της περί τις οδού Ελ. Βενιζέλου και Χαρ. Τρικουπή και των πρώτων παρακαείμενων σε αυτές οικοδομικών τετραγώνων, όπου η φύτευση στα πεζοδρόμια, είτε δεν υπάρχει ή έχει γίνει με υψηλά δέντρα τα οποία δεν δημιουργούν όχληση στους διαδρόμους πεζοκίνησης. Η βαδισιμότητα των σεσημασμένων διαβάσεων είναι ικανοποιητική, παρ' ότι η παράνομη στάθμευση προκαλεί προβλήματα. Σύμφωνα με τον πολεοδομικό σχεδιασμό των περιοχών των νέων εντάξεων, οι πεζόδρομοι καλύπτουν ομοιόμορφα σχεδόν ολόκληρη την έκταση και συνιστούν ένα δίκτυο που συνδέει τις περιοχές κατοικίας με τους διαμορφωμένους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. Υπάρχει σημαντικό μήκος θεσμοθετημένων πεζοδρόμων που όταν υλοποιηθούν θα καλύπτουν ομοιόμορφα σχεδόν ολόκληρη την έκταση και συνιστούν ένα δίκτυο που συνδέει τις περιοχές κατοικίας με τους διαμορφωμένους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. Διαπιστώνεται μέτρια βαδισιμότητα στα πεζοδρόμια, με προβλήματα όμως λόγω διακοπτόμενης ροής πεζών από φυσικά εμπόδια, πλην των κεντρικών δρόμων, με βλάστηση δένδρων ή χωρίς βλάστηση.

Η συντριπτική πλειονότητα των κατοικιών στην περιοχή είναι κανονικές κύριες κατοικίες, με τάση μετεξέλιξης των δευτερευουσών ή εξοχικών κατοικιών σε κύριες κανονικές κατοικίες κατά την τελευταία δεκαετία. Επίσης, η πλειονότητα των κατοικιών είναι πολυκατοικίες και μονοκατοικίες υποδηλώνοντας έτσι τον διπλό χαρακτήρα που έχει στην οικιστική και πολεοδομική φυσιογνωμία. Η μέση επιφάνεια

ανά κατοικία το έτος 2001 αυξήθηκε (ανήλθε στα περίπου 120 τμ), ενώ εκ παραλλήλου εμφανίζονται και κάποια μικρά ποσοστά κενών κατοικιών για ενοικίαση ή πώληση. Τάση ενίσχυσης της περιοχής, ως προαστιακής οικιστικής ζώνης μεσοαστικών και υψηλής εισοδηματικής στάθμης κοινωνικών στρωμάτων, με ισχυρή τάση μετατροπής των δευτερευουσών ή παραθεριστικών κατοικιών σε κύριες κατά την τελευταία δεκαετία και αύξηση της μέσης επιφάνειας κατοικίας ανά νοικοκυριό.

#### Οικοδομική ανάπτυξη

Αύξηση της οικοδόμησης νέων οικοδομών κατά την τελευταία πενταετία, με τάση αύξησης των ορόφων και της επιφάνειας οικοδομών. Οι υψηλές τιμές επιφάνειας νέων οικοδομών στη Νομαρχία συναρτώνται με τους κατά πολύ υψηλότερους ΣΔ. Οι νέες κατοικίες στο διάστημα της τελευταίας πενταετίας έχουν επίσης στη συντριπτική τους πλειονότητα άνω των 3 δωματίων ανά κατοικία. Οι νέες κατοικίες εν μέρει έχουν παραχθεί με το σύστημα της αντιπαροχής, σε αντίθεση με την παλαιότερη εποχή, που κυριαρχούσε η αυτοστέγαση. Ορισμένες μονοκατοικίες στις ΠΕ 3, 4 και 5 διαθέτουν αρχιτεκτονικό ύψος. Αυξανόμενη οικοδομική δραστηριότητα στην περιοχή, κατά κύριο λόγο για σύγχρονες και υψηλών προδιαγραφών κατοικίες που εξυπηρετούν τη στέγαση κυρίως υψηλής στάθμης διευθυντικών στελεχών και μεσοαστικών στρωμάτων.

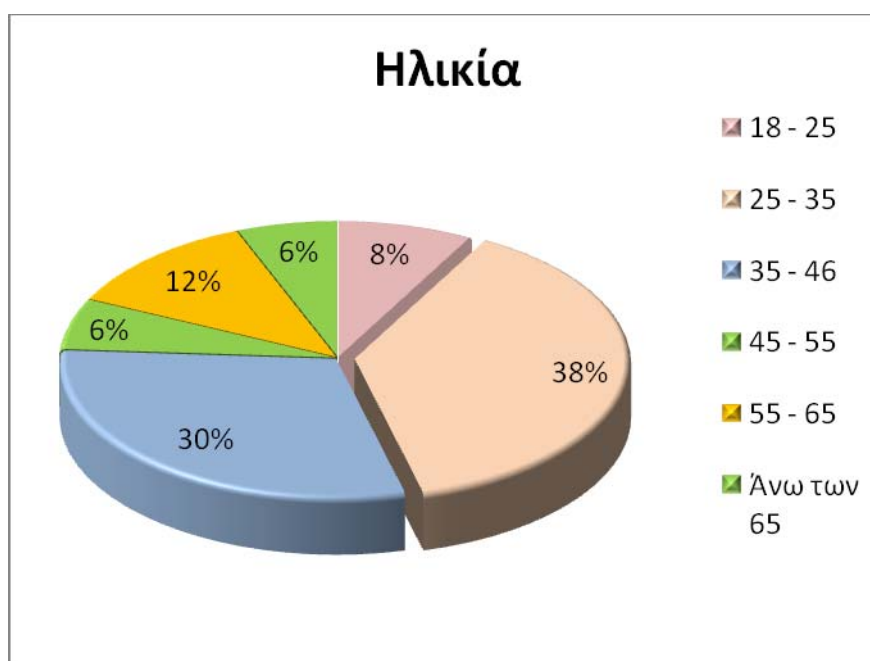
Η Ν. Ερυθραία είναι από τις ακριβές περιοχές της Αττικής όσον αφορά τις τιμές γης, παράλληλα όμως παρουσιάζει τάση διαकुμάνσεων στο εσωτερικό των ΠΕ με ακριβότερες περιοχές την Πολιτεία - Καστρί. Τόσο οι αντικειμενικές αξίες όσο και οι τρέχουσες τιμές αγοράς είναι υψηλές, αντικατοπτρίζοντας την υπάρχουσα τάση για εγκατάσταση νεότερων υψηλής στάθμης εισοδημάτων και μεσοαστικών στρωμάτων. Η σχέση με το σύστημα αντικειμενικών τιμών είναι ακόμα αποκλίνουσα, όπως συμβαίνει και στο σύνολο της χώρας, έως ότου το σύστημα των αγοραίων αξιών και το σύστημα των αντικειμενικών προσεγγίσουν μεταξύ τους. Το ύψος των ενοικίων είναι ανάλογο των αξιών γης και κατοικιών. Οι τιμές γης και κατοικιών στην περιοχή είναι από τις πιο ακριβές σε σχέση με την Αττική και τη Χώρα, με ορισμένες εσωτερικές διαφοροποιήσεις, ανάλογα με τις επιμέρους ζώνες μέσα στον οικιστικό ιστό, με ακριβότερες εκείνες που διαθέτουν καλή θέα και αναβαθμισμένο τοπικό οικιστικό περιβάλλον.

## 7 Η έρευνα πεδίου για την ΑΑΜΟ Κηφισιάς.

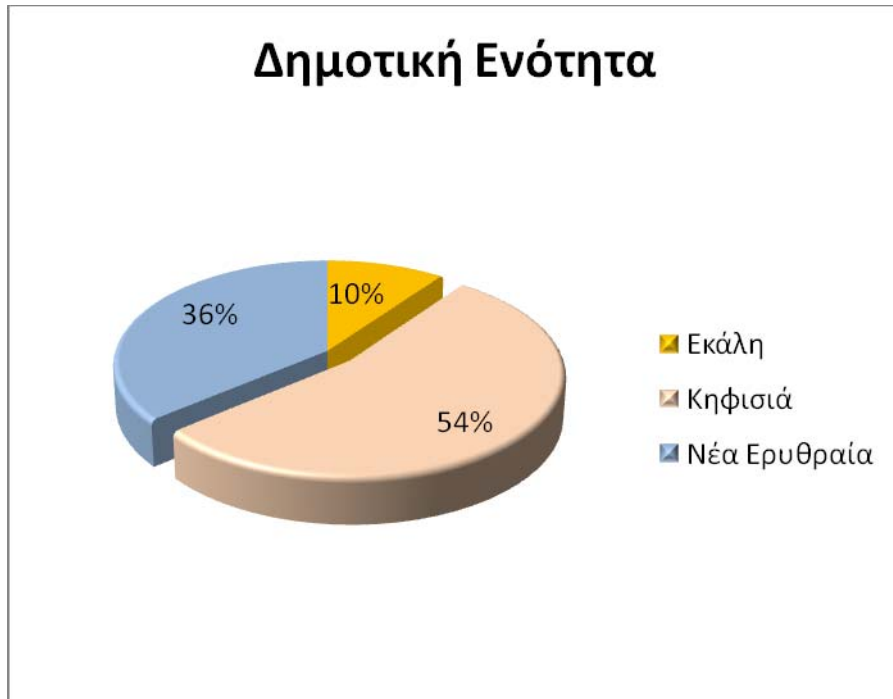
### 7.1 Δημογραφικά στοιχεία

Το δείγμα της έρευνας αποτέλεσαν 100 άτομα. Από τα 100 άτομα, 48 ήταν οι άνδρες και 52 οι γυναίκες, το 68% αυτών είχαν ηλικία μεταξύ 25 και 46 ετών και λίγο παραπάνω από τους μισούς δήλωσαν κάτοικοι Κηφισιάς. Παραπάνω από τους μισούς είναι κάτοχοι πανεπιστημιακού διπλώματος και το 40% του δείγματος εργάζονται ως δημόσιοι ή ιδιωτικοί υπάλληλοι. Τα περισσότερα άτομα εργάζονται στα Β. Προάστια (39 %) με αρκετά μεγάλο όμως και το ποσοστό όσων εργάζονται στο κέντρο (29%). Σχετικά με την επιλογή μέσου μετακίνησης προς την εργασία, το 58% του δείγματος χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό κατανέμεται στους υπόλοιπους έξι τρόπους μετακίνησης (λεωφορείο, μηχανή, ταξί κ.λπ.).

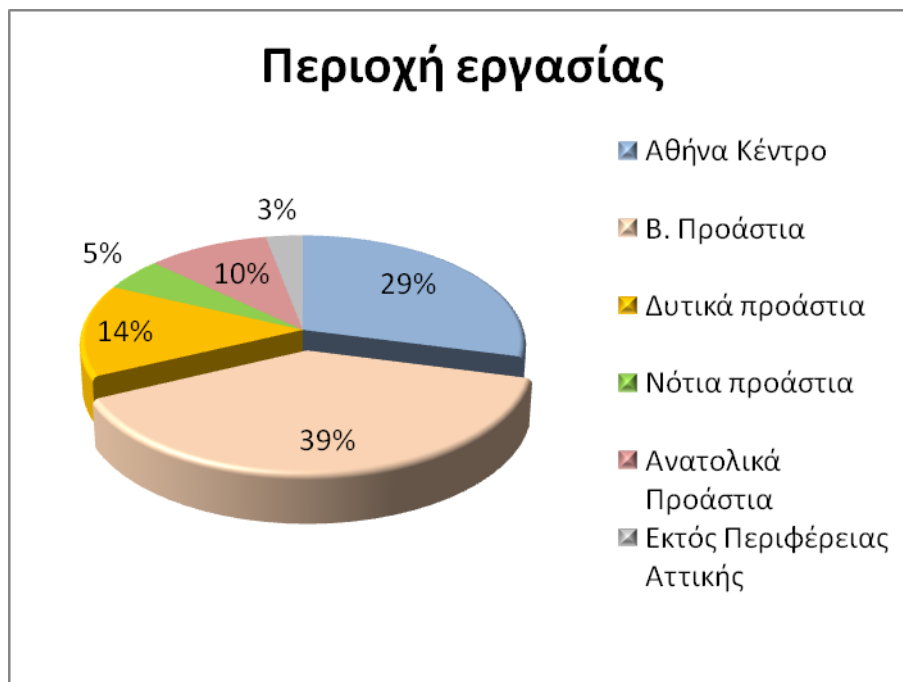
Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα γραφήματα για τις δημογραφικές μεταβλητές (όλες είναι κατηγορικές),  $N = 100$



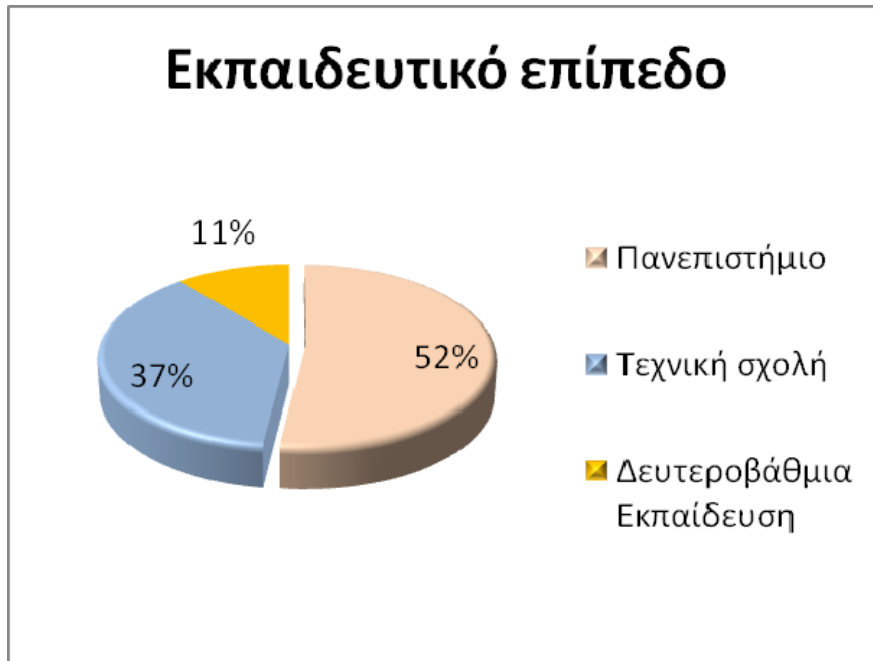
**Γράφημα 1:** Κατανομή του δείγματος ανάλογα με την ηλικία των ερωτηθέντων



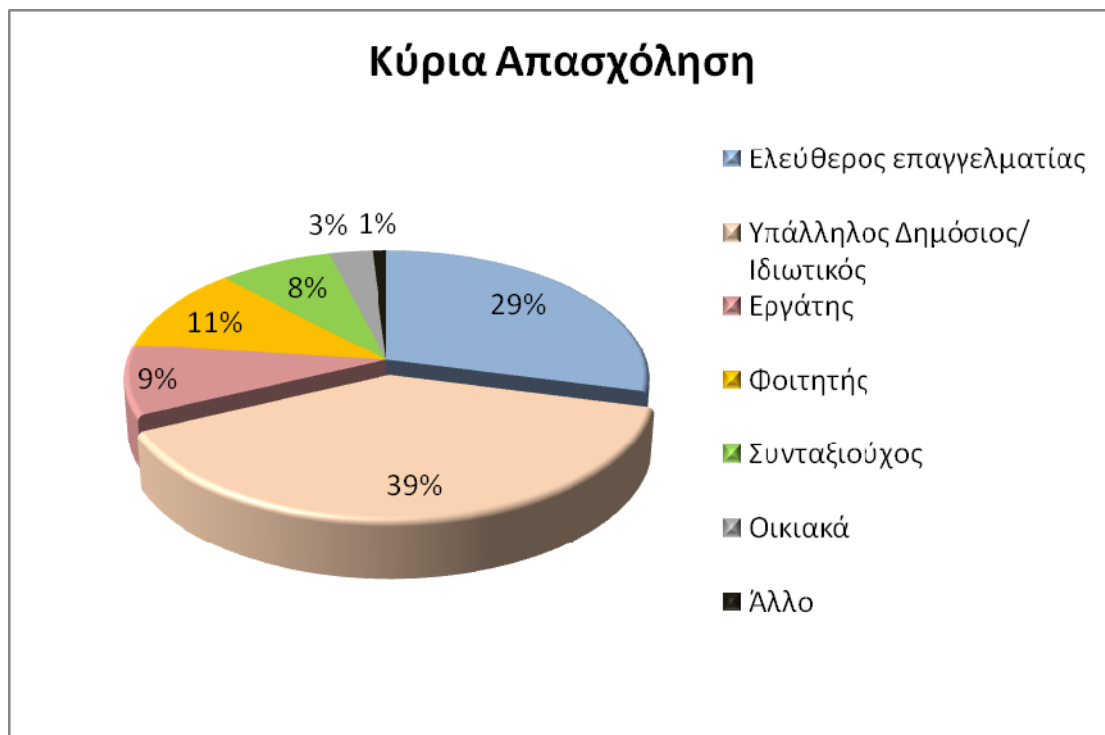
**Γράφημα 2:** Κατανομή του δείγματος ανάλογα με τη Δημοτική ενότητα κατοικίας των ερωτηθέντων



**Γράφημα 3:** Κατανομή του δείγματος ανάλογα με τη περιοχή εργασίας των ερωτηθέντων

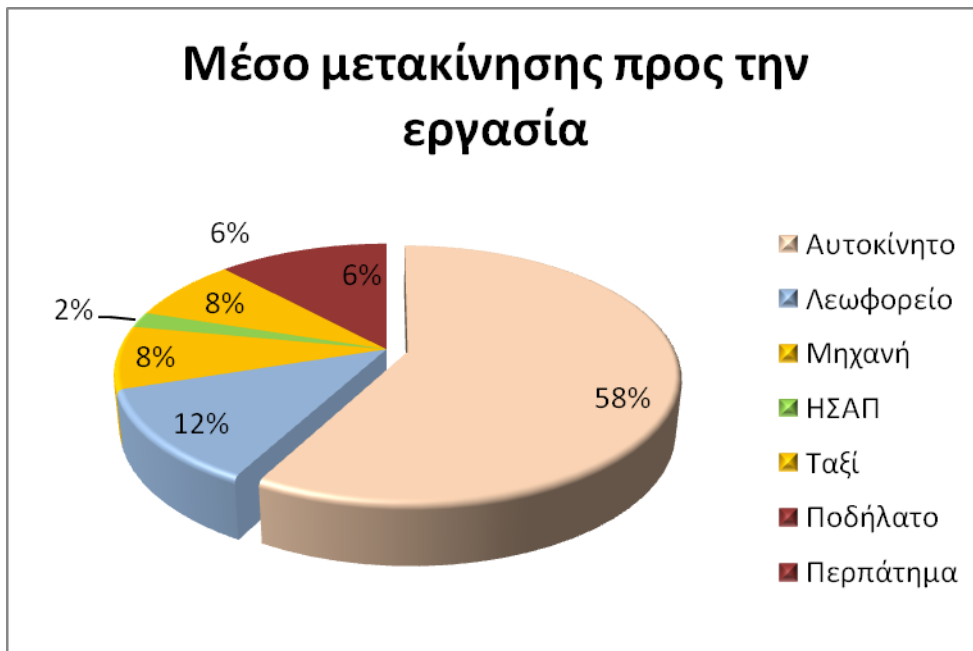


**Γράφημα 4:** Κατανομή του δείγματος ανάλογα με το εκπαιδευτικό επίπεδο των ερωτηθέντων



**Γράφημα 5:** Κατανομή του δείγματος ανάλογα με την κύρια απασχόληση των ερωτηθέντων



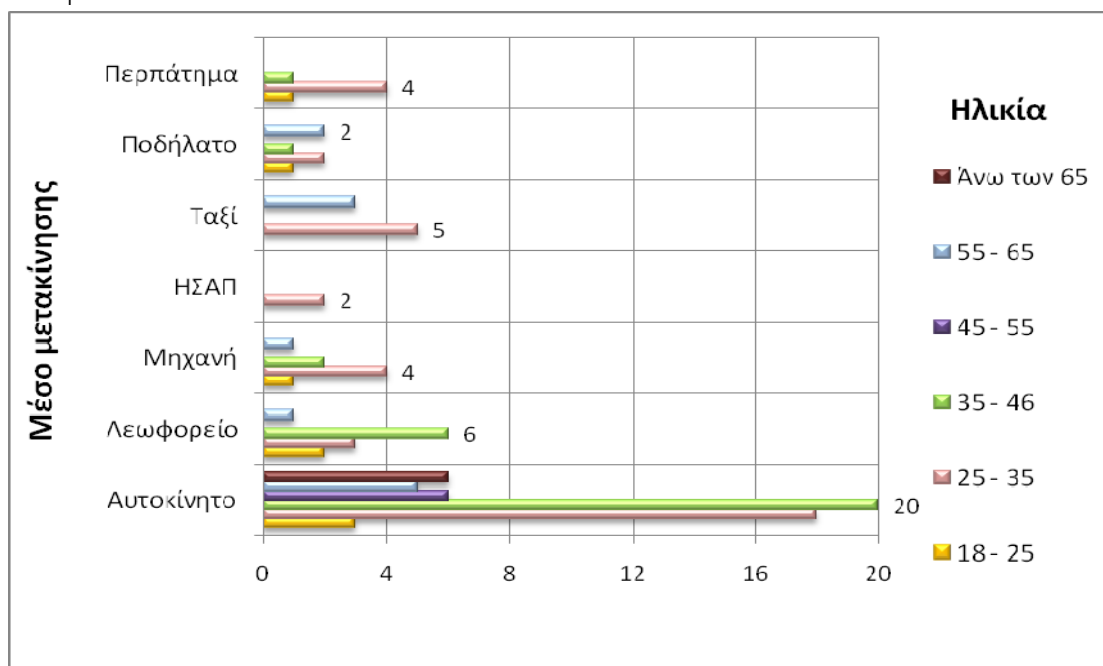


**Γράφημα 6:** Κατανομή του δείγματος ανάλογα με το μέσο μετακίνησης προς την εργασία των ερωτηθέντων

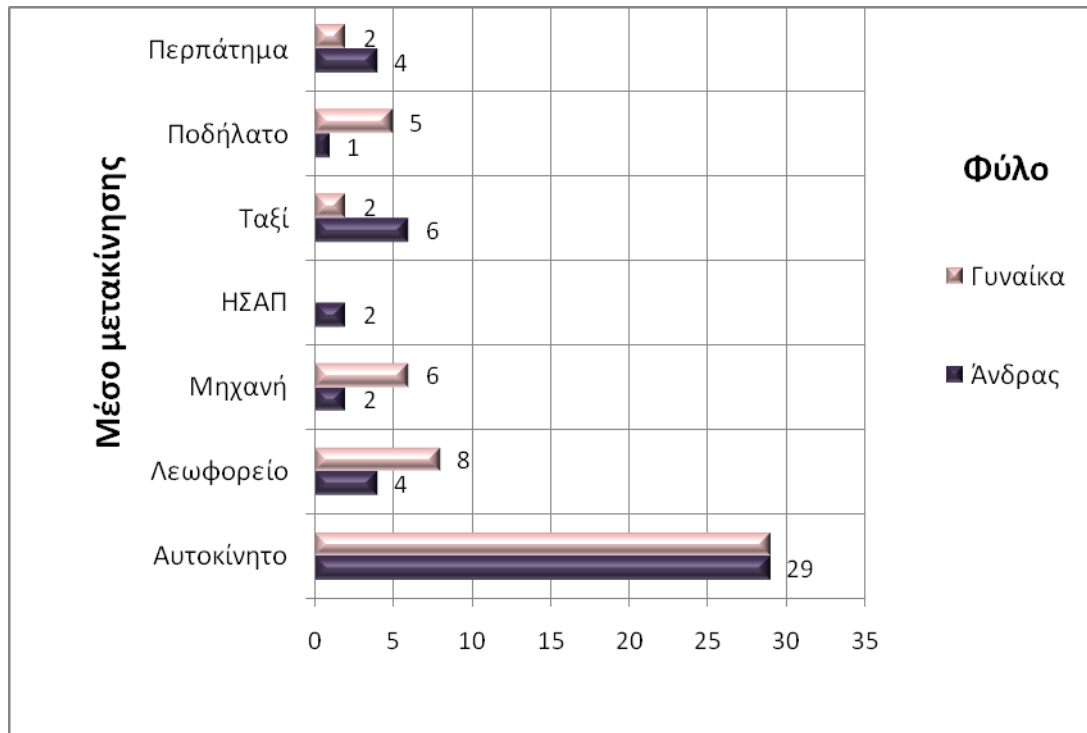
## 7.2 Τρόπος μετακίνησης

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι σχέσεις μεταξύ της μεταβλητής «μέσο μετακίνησης» και των υπόλοιπων δημογραφικών.

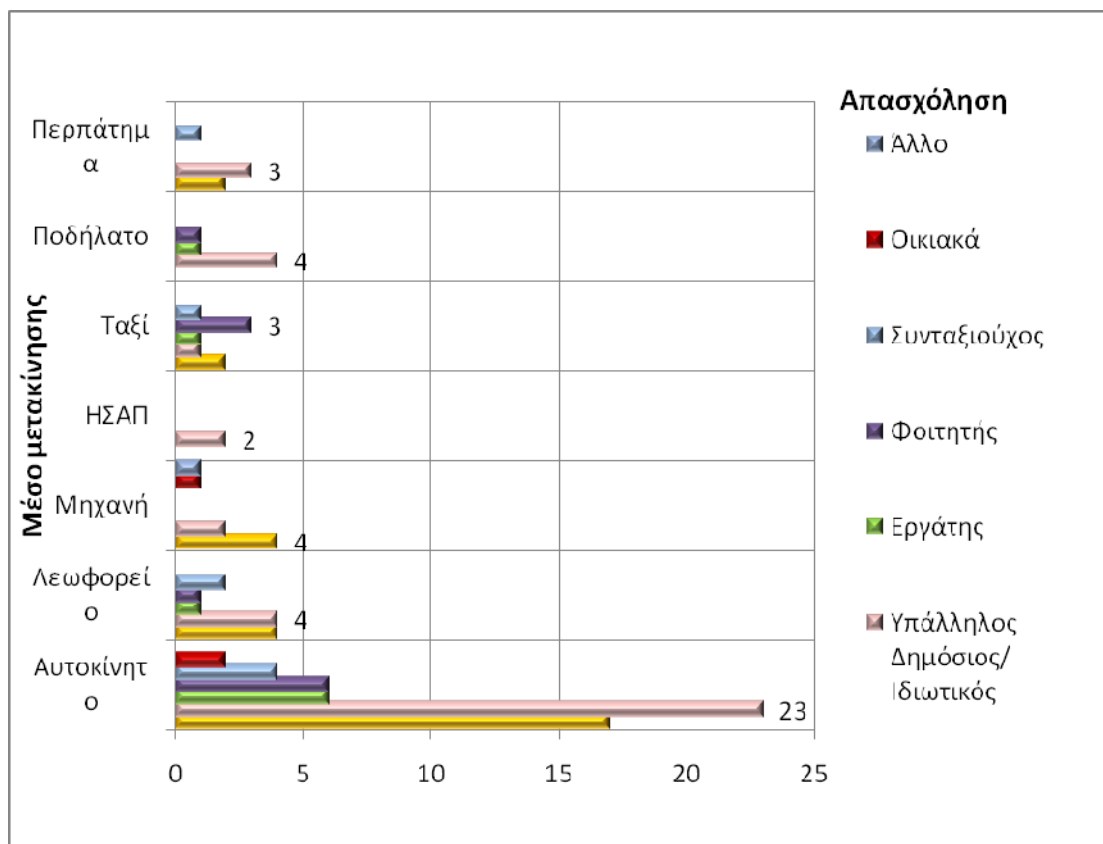
Στο γράφημα 7 παρατηρούμε ότι η χρήση του αυτοκινήτου είναι συχνή σε όλες τις ηλικίες και γίνεται αποκλειστική όταν πρόκειται για ανθρώπους άνω των 65 χρονών. Σε ό,τι αφορά τη χρήση του αυτοκινήτου, δεν παρατηρούνται διαφορές ανάμεσα στα δύο φύλα.



**Γράφημα 7:** Μέσο μετακίνησης ανάλογα με την ηλικία

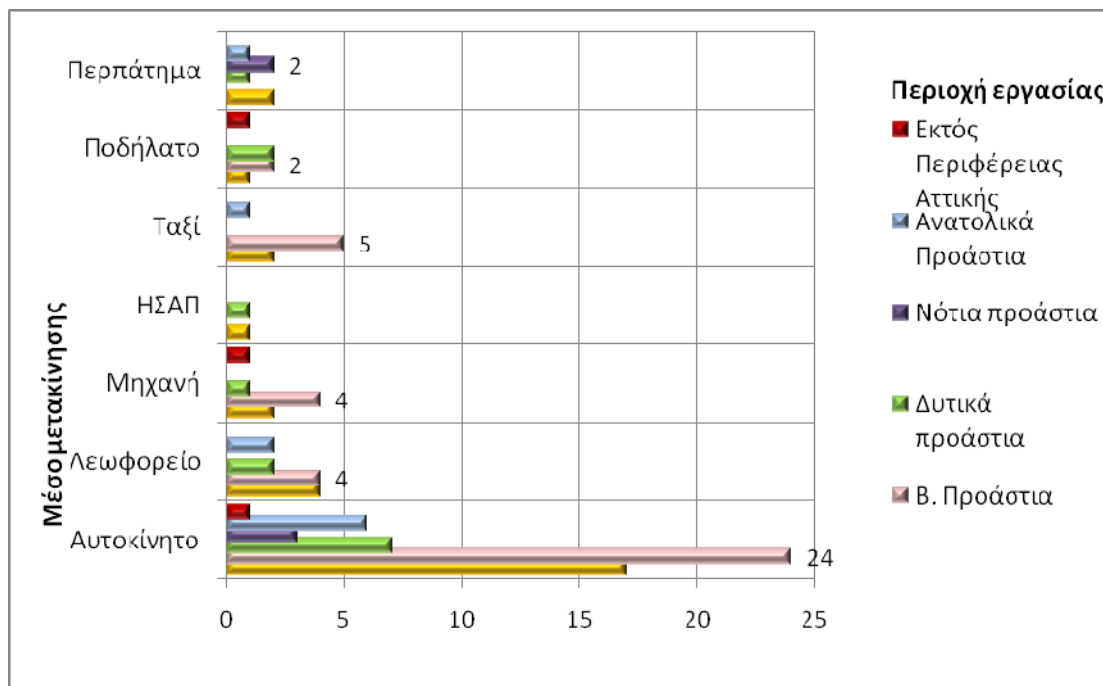


**Γράφημα 8:** Μέσο μετακίνησης ανάλογα με το φύλο

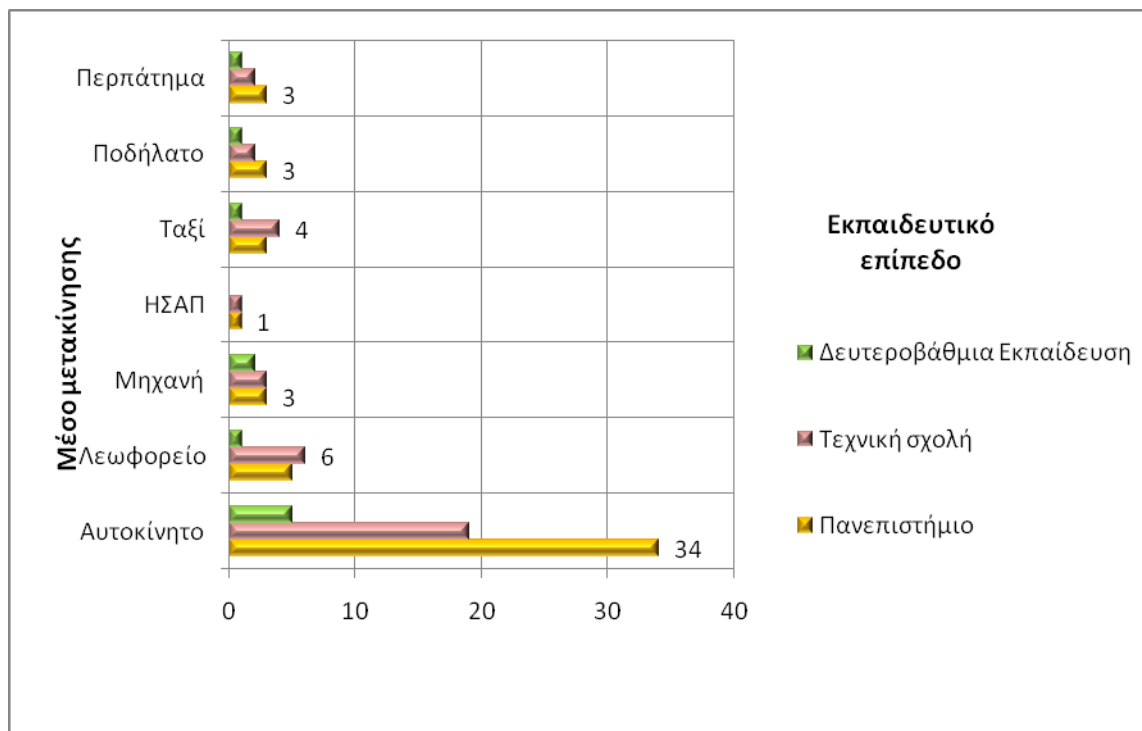


**Γράφημα 9:** Μέσο μετακίνησης ανάλογα με την κύρια απασχόληση

Στο γράφημα 10 παρατηρούμε ότι από τα 29 άτομα που εργάζονται στο κέντρο, τα 17 πηγαίνουν με το αυτοκίνητό τους. Εντυπωσιακό όμως είναι ότι από τα 39 άτομα που εργάζονται στα Β. Προάστια, ένα μεγάλο ποσοστό, 24 άτομα, χρησιμοποιούν επίσης το αυτοκίνητό τους.



Γράφημα 10: Μέσο μετακίνησης ανάλογα με την περιοχή εργασίας



Γράφημα 11: Μέσο μετακίνησης ανάλογα με το εκπαιδευτικό επίπεδο

## 7.3 Μεταβλητές

### 7.3.1 Περιγραφικά για την κάθε θεματική ενότητα, $N = 100$

Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από 12 θεματικές ενότητες. Αν αθροίσουμε λοιπόν τους βαθμούς που έδωσε το υποκείμενο στην κάθε θεματική ενότητα, δημιουργούμε 12 νέες μεταβλητές (συνεχείς/ποσοτικές). Η κλίμακα στην οποία απαντούν τα υποκείμενα είναι 1 έως 5 (όπου 1 = Κακή, 2 = Μέτρια, 3= Δεν ξέρω δεν απαντώ, 4 = Καλή, 5 = Άριστη).

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τα βασικά χαρακτηριστικά αυτών των μεταβλητών.

**Πίνακας 10:** Βασικά χαρακτηριστικά των 12 μεταβλητών (θεματικών ενότητων)

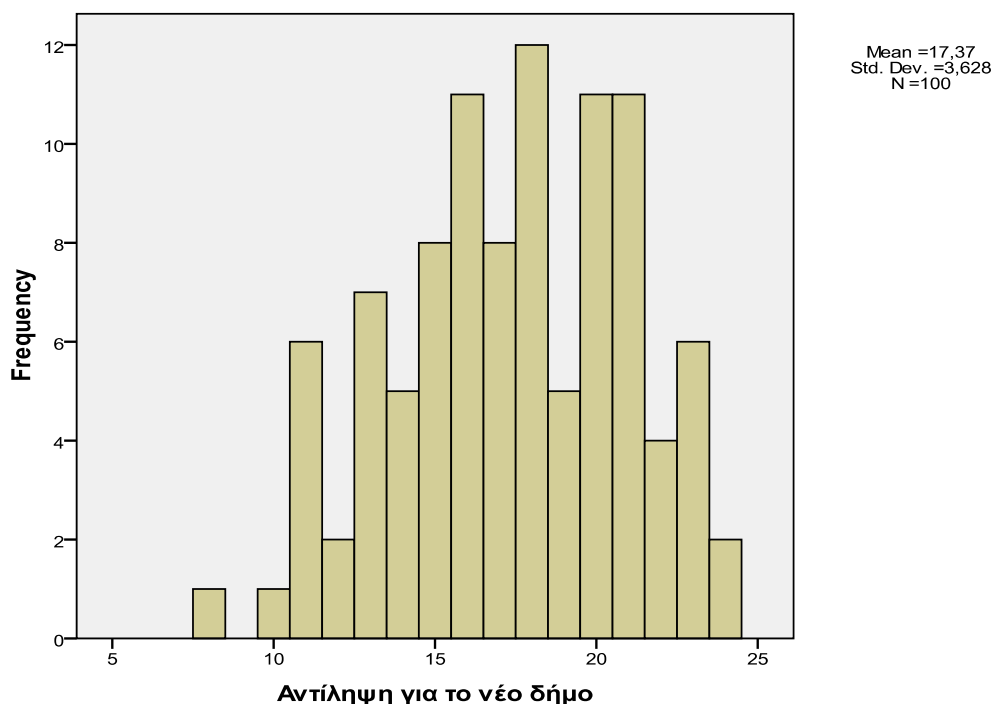
Θεματικές ενότητες	Μέσος όρος	Τυπική απόκλιση	Πραγματικό Εύρος τιμών	Min. και Max. τιμή	Αριθμός ερωτήσεων
Αντίληψη για τον νέο δήμο	17,4	3,6	(8,24)	(5,25)	5
Ικανοποίηση με τη γειτονιά	32,4	4,1	(23,40)	(11,55)	11
Αξιολόγηση της μετακίνησης στην πόλη	25,8	3,5	(17,38)	(10,50)	10
Οικονομία και εργασία στην πόλη	10,3	2,4	(6,16)	(4,20)	4
Υγεία και κοινωνική πρόνοια στην πόλη	26,0	3,6	(19,35)	(9,45)	9
Εκπαίδευση στην πόλη	24	3,1	(16,29)	(8,40)	8
Περιβάλλον, άθληση και αναψυχή στην πόλη	23,1	3,6	(6,30)	(8,40)	8
Δημόσιος χώρος	14,7	2,5	(9,21)	(5,25)	5
Εξυπηρέτηση του πολίτη	15,4	2,6	(10,20)	(5,25)	5
Εμπόριο, παροχή ιδιωτικών υπηρεσιών	17,0	3,5	(10,25)	(6,30)	6
Συνολική εικόνα για τη γειτονιά	27,0	3,6	(19,36)	(9,45)	9
Συνολική εικόνα για την πόλη	26,3	3,5	(18,35)	(9,45)	9

### 7.3.2 Ιστογράμματα για την κάθε μεταβλητή/θεματική ενότητα

Στους παρακάτω πίνακες, παρατηρούμε τους μέσους όρους των απαντήσεων ξεχωριστά για κάθε ερώτηση των μεταβλητών. Παρόμοια με παραπάνω, αν η μέση τιμή των απαντήσεων μιας ερώτησης είναι μεγαλύτερη της τιμής 3 (3 = δεν ξέρω δεν απαντώ), τότε θεωρούμε ότι οι συμμετέχοντες ως επί το πλείστον είναι ικανοποιημένοι για τα ζητήματα για τα οποία ερωτώνται) αλλιώς θεωρούμε ότι τείνουν να μην είναι ικανοποιημένοι.

Σημειώνουμε με κίτρινο τις τιμές εκείνες που είναι μεγαλύτερες από 3.

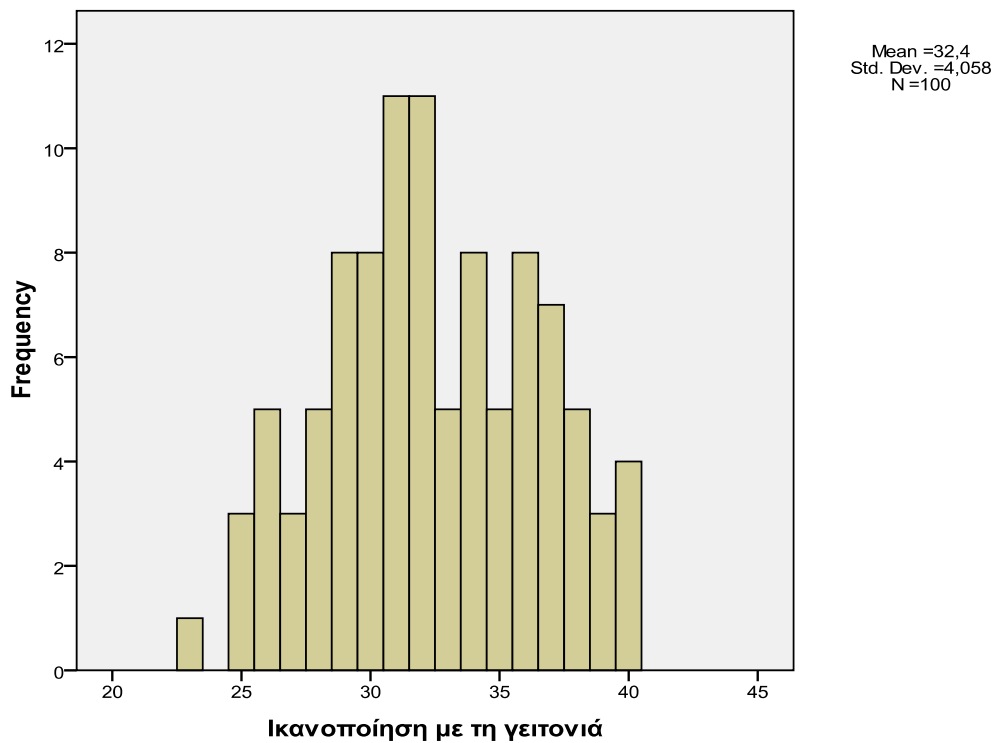
Αντίληψη για τον νέο δήμο	Μέσος όρος (τυπ. απ.)
Εμφάνιση της πόλης	3,58(1,42)
Εικόνα της πόλης	3,42(1,19)
Καθαριότητα της πόλης	2,72(1,19)
Ποιότητα ζωής στην πόλη	4,04(,97)
Ποιότητα του κέντρου της πόλης	3,61(1,18)
Μέσος όρος	3,4740(,72)



Min τιμή: 5

Max τιμή: 25

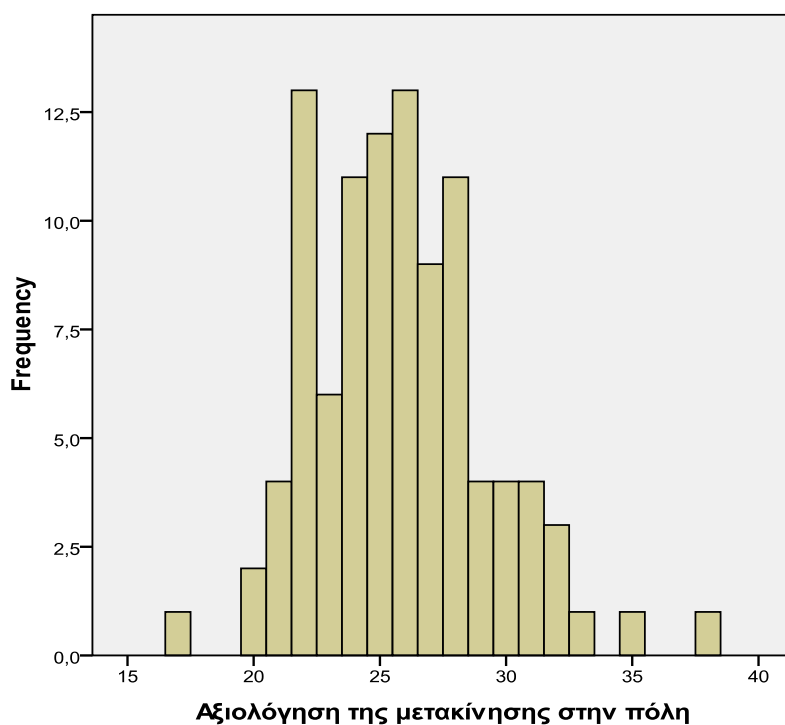
<b>Ικανοποίηση με τη γειτονιά</b>	<b>Μέσος όρος</b>
Ποιότητα των δρόμων	2,93(1,350)
Ποιότητα των πεζοδρομίων	2,48(1,185)
Ποιότητα των πεζοδρομίων	2,33(1,006)
Προσβασιμότητα σε Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	2,15(,989)
Φωτισμός δρόμων και κοινόχρηστων χώρων	2,68(1,100)
Δυνατότητες παρκινγκ στη γειτονιά σας	<b>3,39(1,197)</b>
Πράσινο (δέντρα, πάρκα, άλση κλπ)	<b>3,49(1,159)</b>
Παιδικές χαρές	<b>3,16(1,261)</b>
Επάρκεια σε παιδικούς σταθμούς και νηπιαγωγεία	<b>3,26(1,228)</b>
Επάρκεια σε σχολεία (δημοτικά, γυμνάσια, λύκεια)	<b>3,19(1,195)</b>
Εμπορικά κέντρα	<b>3,34(1,174)</b>
Μέσος όρος	2,95(,36888)



Min τιμή: 11

Max τιμή: 55

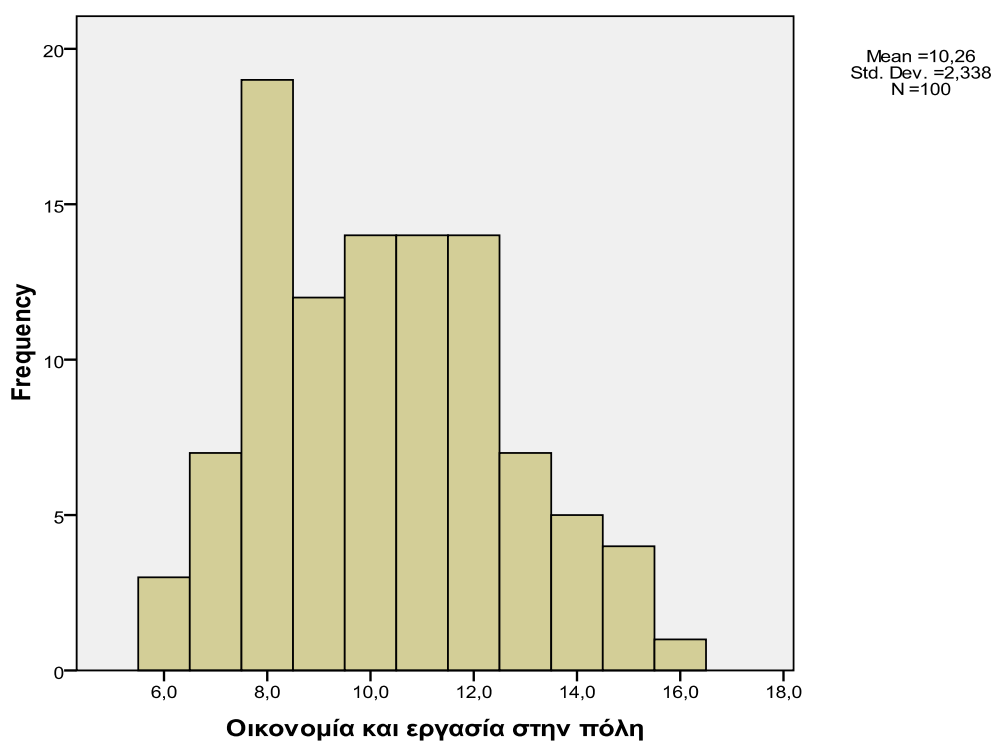
Αξιολόγηση της μετακίνησης στην πόλη	Μέσος όρος
Μετακίνηση με ΗΣΑΠ	3,68(,863)
Μετακίνηση με λεωφορεία	3,51(,990)
Υπάρχουσες ανταποκρίσεις των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM)	2,19(,940)
Συνέπεια των MMM στην ώρα προσέλευσης των λεωφορείων	2,26(1,011)
Κόστος εισιτηρίων και καρτών μεταφοράς σε σχέση με τις υπάρχουσες υπηρεσίες και μέσα	1,85(,869)
Ενέργειες για την επίλυση του κυκλοφοριακού (δημόσια έργα, αστυνόμευση κλπ)	2,37(1,089)
Φιλικότητα της πόλης προς τον πεζό και τα ΑΜΕΑ	2,68(1,230)
Ποιότητα δρόμων και πεζοδρομίων	2,54(1,158)
Φιλικότητα της πόλης προς τον ποδηλάτη	2,70(1,210)
Δυνατότητες στάθμευσης στο κέντρο της πόλης	2,03(1,029)
Μέσος όρος	2,5810(,34894)



Min τιμή: 10

Max τιμή: 50

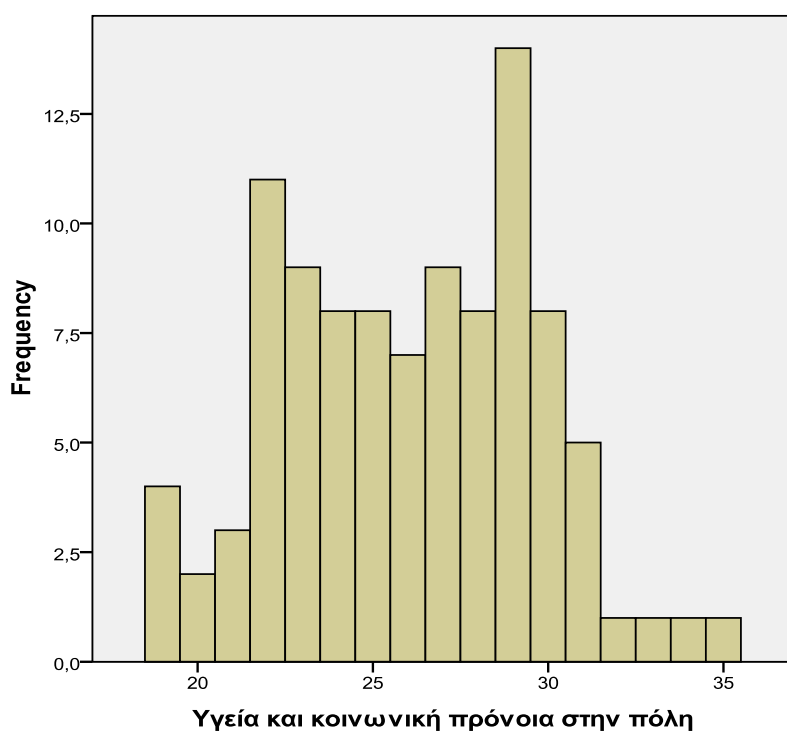
<b>Οικονομία και εργασία στην πόλη</b>	Μέσος όρος
Γενικά επίπεδα τιμών και κόστους ζωής	2,51 (1,020)
Κόστος αγοράς ή ενοικίασης σπιτιού	2,71 (1,209)
Ελκυστικότητα της πόλης για εργασία	2,48 (1,176)
Ελκυστικότητα για ανάπτυξη επιχειρηματικότητας	2,56 (1,018)
Μέσος όρος	2,57 (,58454)



Min τιμή: 4  
Max τιμή: 20

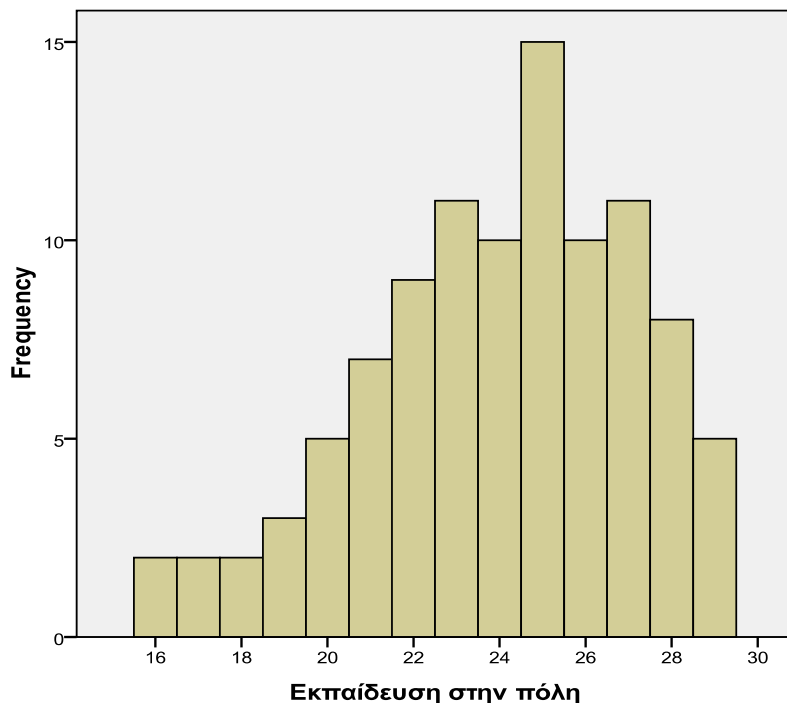


Υγεία και κοινωνική πρόνοια στην πόλη	Μέσος όρος
Υπηρεσίες δημόσιων νοσοκομείων	2,71(1,131)
Υπηρεσίες ιδιωτικών νοσοκομείων	<b>3,77</b> (,941)
Υπηρεσίες ασφαλιστικών ταμείων	2,60 (1,025)
Εξυπηρέτηση στα ασφαλιστικά ταμεία	2,23 (,851)
Κοινωνικά προγράμματα για τη γυναίκα	2,34 (,977)
Κοινωνικά προγράμματα για ηλικιωμένους	<b>3,65</b> (1,132)
Κοινωνικά προγράμματα για το παιδί	2,95 (1,104)
Υποδομές και κοινωνική υποστήριξη για τη διασφάλιση της ποιότητας ζωής των ανάπηρων	2,58 (1,241)
Κοινωνικά προγράμματα για άλλες ευπαθείς ομάδες (άστεγοι, χρήστες ναρκωτικών, πυρόπληκτοι, παλιννοστούντες, μετανάστες)	<b>3,22</b> (1,200)
Μέσος όρος	2,8946 (,40)



Min τιμή: 9  
Max τιμή: 45

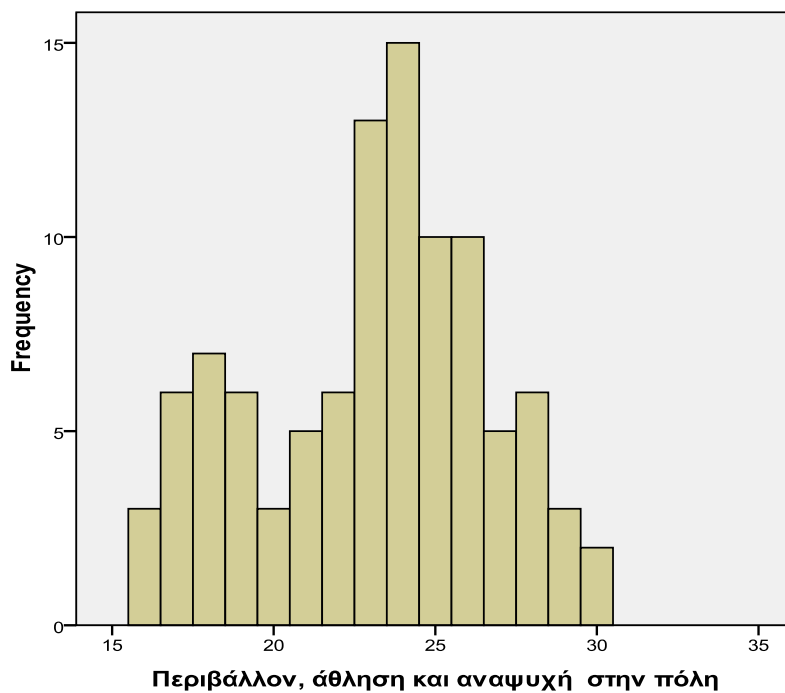
<b>Εκπαίδευση στην πόλη</b>	<b>Μέσος όρος</b>	
Επάρκεια εγκαταστάσεων Βρεφονηπιακών Σταθμών	<b>3,32</b>	(1,188)
Επάρκεια εγκαταστάσεων Νηπιαγωγείων	2,91	(1,288)
Επάρκεια εγκαταστάσεων Δημοτικών	<b>3,49</b>	(1,105)
Επάρκεια εγκαταστάσεων Γυμνασίων	2,74	(1,211)
Επάρκεια εγκαταστάσεων Λυκείων	2,91	(1,223)
Ποιότητα εκπαιδευτικών υπηρεσιών στα δημόσια σχολεία	2,68	(1,062)
Ποιότητα εκπαιδευτικών υπηρεσιών στα ιδιωτικά σχολεία	2,93	1,121
Κατάσταση κτιριακών υποδομών και εξοπλισμού των δημόσιων σχολείων	<b>3,00</b>	(1,198)
Μέσος όρος	3,10	(,39126)



Mean =23,98  
Std. Dev. =3,13  
N =100

Min τιμή: 8  
Max τιμή: 40

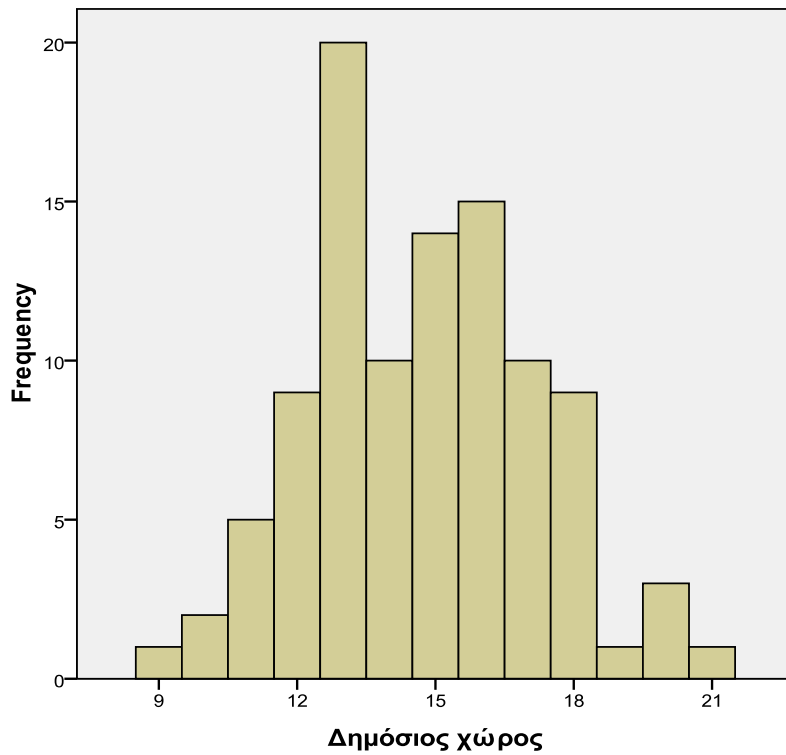
<b>Περιβάλλον, άθληση και αναψυχή στην πόλη</b>	Μέσος όρος	
Επάρκεια πάρκων, αλσών και ποσοστό πράσινου στην πόλη;	2,98 (1,271)	
Επάρκεια χώρων πολιτισμού	<b>3,47</b> (1,176)	
Επάρκεια αθλητικών εγκαταστάσεων	2,75(1,095)	
Επάρκεια δημόσιων βιβλιοθηκών	2,49(1,193)	
Επάρκεια χώρων ψυχαγωγίας (café, bar, εστιατόρια, σινεμά)	2,46(1,077)	
Ποιότητα της ατμόσφαιρας	<b>3,03</b> (1,218)	
Επίπεδα οπτικής ρύπανσης	2,92 (1,152)	
Επίπεδα ακουστικής ρύπανσης	2,96 (1,188)	
Μέσος όρος	2,8825 (,44729)	



Min τιμή: 8

Max τιμή: 40

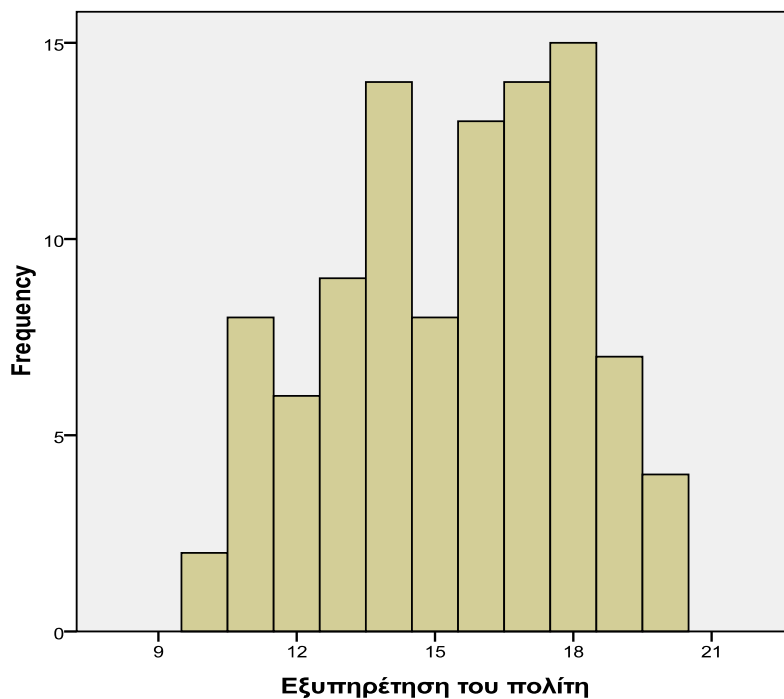
Δημόσιος χώρος	Μέσος όρος
Επαρκή	2,99 (1,210)
Σε καλή τοποθεσία	2,83 (1,155)
Καθαρά	3,17 (1,164)
Ασφαλή	2,78 (1,124)
Καλοδιατηρημένα	2,97 (1,374)
Μέσος όρος	2,95 (,48958)



Mean =14,74  
Std. Dev. =2,448  
N =100

Min τιμή: 5  
Max τιμή: 25

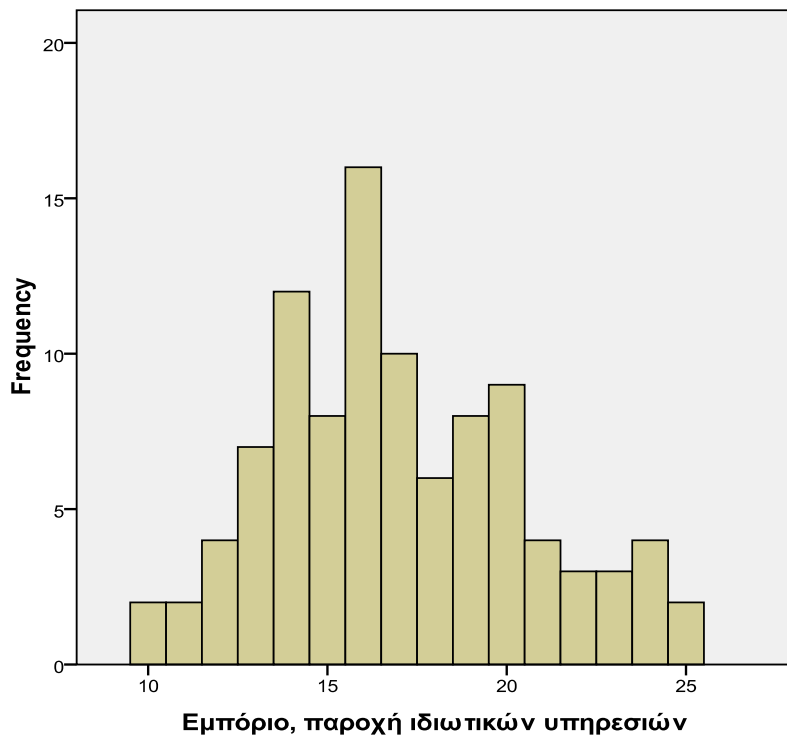
<b>Εξυπηρέτηση του πολίτη</b>	Μέσος όρος
Επάρκεια υποκαταστημάτων ΚΕΠ (Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών)	3,37 (1,169)
Επάρκεια υποκαταστημάτων δημοτικών υπηρεσιών	3,03 (1,235)
Επάρκεια δημοτικών υποδομών (ύδρευση, φωτισμός, οδοποιία κλπ)	3,05 (1,201)
Επάρκεια κρατικών υποδομών ασφάλειας (Πυροσβεστική, αστυνομία)	2,88 (1,183)
Εξυπηρέτηση με χρήση διαδικτύου	3,09 (1,156)
Μέσος όρος	3,0840 (,52430)



Mean =15,42  
Std. Dev. =2,622  
N =100

Μin τιμή: 5  
Max τιμή: 25

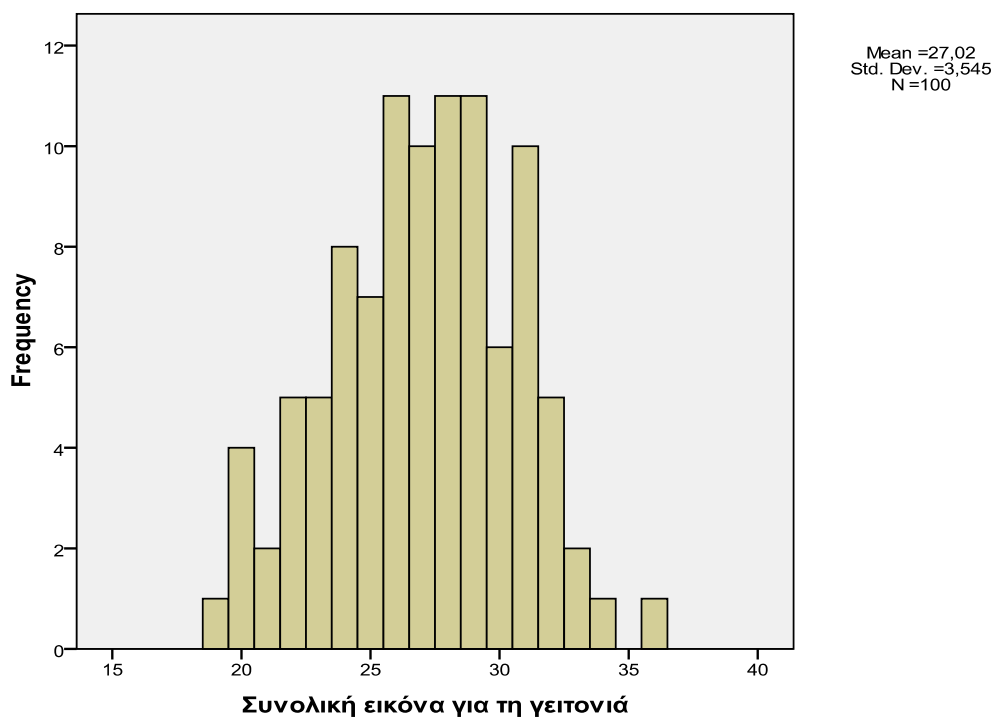
<b>Εμπόριο, παροχή ιδιωτικών υπηρεσιών</b>	Μέσος όρος
Επάρκεια εμπορικών καταστημάτων τοπικής εξυπηρέτησης	2,99 (1,259)
Επάρκεια καταστημάτων γενικού εμπορίου	2,64 (1,202)
Επάρκεια υπεραγορών (σούπερ μάρκετ, πολυκαταστήματα, πολυχώροι κλπ)	2,58 (1,165)
Επάρκεια Τραπεζοπιστωτικών καταστημάτων	2,83 (1,198)
Επάρκεια παροχής υπηρεσιών ελεύθερων επαγγελματιών (δικηγόροι, λογιστές, ιατροί, μηχανικοί κλπ)	2,81 (1,220)
Επάρκεια ειδικών εξυπηρετήσεων χαμηλής όχλησης (συνεργεία αυτοκινήτων, μάντρες οικοδομικών υλικών, κλπ)	<b>3,15</b> (1,306)
Μέσος όρος	2,8333 (,58699)



Mean =17  
Std. Dev. =3,522  
N=100

Min τιμή: 6  
Max τιμή: 30

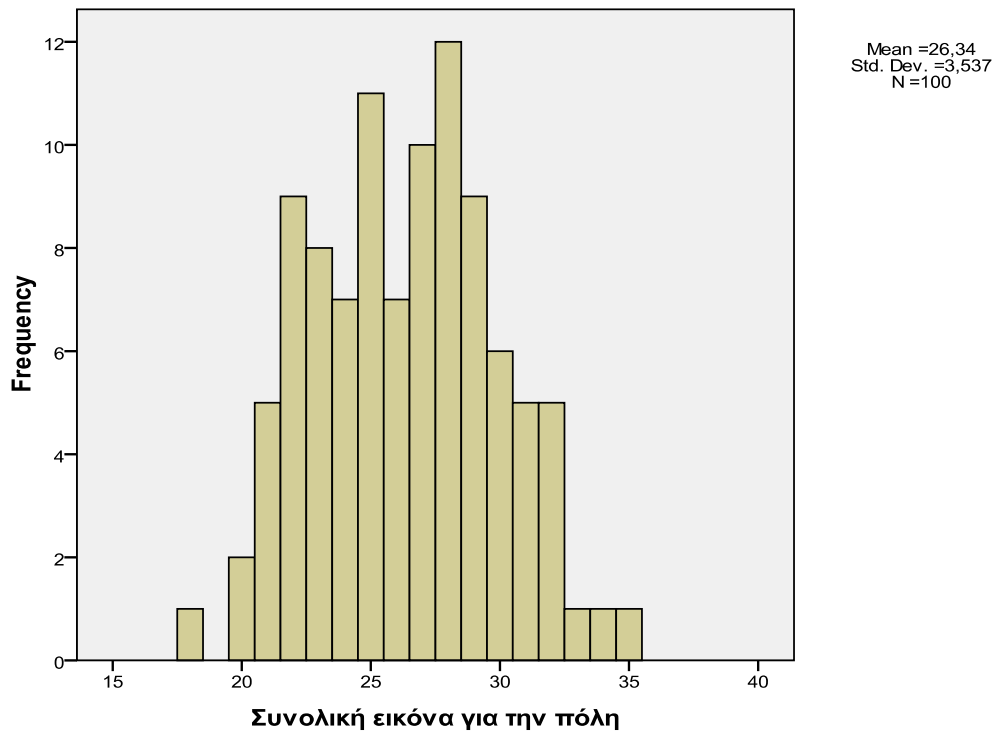
<b>Συνολική εικόνα για τη γειτονιά</b>	Μέσος όρος	
Ποιότητα διαβίωσης	<b>3,20</b>	(1,223)
Ευκολία διαβίωσης	<b>3,14</b>	(1,164)
Επάρκεια εκπαιδευτικών υποδομών	2,59	(1,272)
Επάρκεια χώρων πρασίνου	<b>3,05</b>	(1,226)
Επάρκεια χώρων άθλησης	2,80	(1,181)
Επάρκεια διοικητικών υποδομών και εξυπηρετήσεων	2,73	(1,109)
Επάρκεια εμπορικών δραστηριοτήτων	2,40	(1,172)
Ευκολία μετακίνησης	<b>3,03</b>	(1,114)
Κυκλοφοριακά προβλήματα	4,08	(,825)
Μέσος όρος	3,0022	(,39386)



Μin τιμή: 9

Max τιμή: 45

Συνολική εικόνα για την πόλη	Μέσος όρος
Ποιότητα διαβίωσης	3,03 (1,193)
Ευκολία διαβίωσης	2,96 (1,263)
Επάρκεια εκπαιδευτικών υποδομών	2,62 (1,126)
Επάρκεια χώρων πρασίνου	2,85 (1,209)
Επάρκεια χώρων άθλησης	3,43 (1,257)
Επάρκεια διοικητικών υποδομών και εξυπηρετήσεων	2,98 (1,271)
Επάρκεια εμπορικών δραστηριοτήτων	2,74 (1,186)
Ευκολία μετακίνησης	2,69 (1,203)
Κυκλοφοριακά προβλήματα	3,04 (1,302)
Μέσος όρος	2,9267 (,39299)



Μin τιμή: 9

Max τιμή: 45

Πραγματοποιήθηκαν t-tests για να συγκρίνουμε αν οι μέσες τιμές των δώδεκα αθροιστικών μεταβλητών/θεματικών ενοτήτων διαφέρουν ανάλογα με το φύλο και την ηλικία. Ανάλογα με την ηλικία δεν βρέθηκαν διαφορές, αλλά σε σχέση με το φύλο τα αποτελέσματα δείχνουν ότι στη μεταβλητή «Συνολική εικόνα για τη γειτονιά» οι γυναίκες έχουν στατιστικά σημαντικά πιο υψηλά σκορ από τους άνδρες, δηλαδή έχουν την τάση να θεωρούν τη γειτονιά τους πιο καλή από ό,τι οι άνδρες



[F(98,2) = 5,31, p< .02]. Για τις υπόλοιπες μεταβλητές, δεν υπήρχαν διαφορές μεταξύ των φύλων.

**Πίνακας 11:** Διαφορές στη θεματική ενότητα «Συνολική εικόνα για τη γειτονιά» ανάλογα με το φύλο

Φύλο	Μέσος όρος	Τυπική απόκλιση
Ανδρας	26,7	3,9
Γυναίκα	27,4	3,1

Μέσος όρος για την κάθε θεματική ενότητα στην κλίμακα 1 με 5 (όπου 1 = Κακή, 2 = Μέτρια, 3= Δεν ξέρω δεν απαντώ, 4 = Καλή, 5 = Άριστη)

Αν η μέση τιμή των απαντήσεων μιας ερώτησης είναι μεγαλύτερη της τιμής 3 (3 = δεν ξέρω δεν απαντώ), τότε θεωρούμε ότι οι συμμετέχοντες ως επί το πλείστον είναι ικανοποιημένοι για τα ζητήματα για τα οποία ερωτώνται) αλλιώς θεωρούμε ότι τείνουν να μην είναι ικανοποιημένοι.

**Πίνακας 12:** Μέσος όρος κάθε θεματικής ενότητας στην κλίμακα 1 με 5

Θεματικές ενότητες	Μέσος όρος (τυπ. Απ)
Αντίληψη για το νέο δήμο	3,47(,73)
Ικανοποίηση με τη γειτονιά	2,95(,37)
Αξιολόγηση της μετακίνησης στην πόλη	2,58(,35)
Οικονομία και εργασία στην πόλη	2,57(,59)
Υγεία και κοινωνική πρόνοια στην πόλη	2,90(,40)
Εκπαίδευση στην πόλη	3,10(,39)
Περιβάλλον, άθληση και αναψυχή στην πόλη	2,88(,45)
Δημόσιος χώρος	2,95(,49)
Εξυπηρέτηση του πολίτη	3,08(,52)
Εμπόριο, παροχή ιδιωτικών υπηρεσιών	2,83(,59)
Συνολική εικόνα για τη γειτονιά	3,10(,39)
Συνολική εικόνα για την πόλη	2,93(,40)

Οι τιμές που είναι χρωματισμένες με γκρι χρώμα είναι αυτές που είναι ίσες ή/και μεγαλύτερες από 3 το οποίο σημαίνει ότι οι στις αντίστοιχες ερωτήσεις τα άτομα τείνουν να απαντήσουν θετικά. Παρατηρούμε όμως ότι όλοι οι μέσοι όροι είναι σχετικά κοντά στο τρία (3), που σημαίνει ότι οι αξιολογήσεις δεν είναι ιδιαίτερα αρνητικές.

Μέσοι όροι για κάθε θεματική ενότητα ανά δημοτική ενότητα: Εκάλη (n = 10), Κηφισιά (n = 54), Νέα Ερυθραία (n = 36)

Θέλουμε να δούμε αν οι διαφορές στους μέσους όρους της κάθε θεματικής ενότητας ανά δημοτική ενότητα, είναι στατιστικά σημαντικές. Διαπιστώνουμε ότι οι απαντήσεις διαφέρουν σημαντικά μόνο για τη θεματική ενότητα «Εξυπηρέτηση του Πολίτη»:  $F(2,97) = 4,05, p < .05$ ). Στην περίπτωση αυτή, όπως βλέπουμε στον πίνακα, οι κάτοικοι της Νέας Ερυθραίας είναι πιο ικανοποιημένοι από τους Κατοίκους της Κηφισιάς, ενώ οι λιγότερο ικανοποιημένοι είναι οι κάτοικοι της Εκάλης.

**Πίνακας 13:** Πίνακας μέσων όρων των απαντήσεων στη θεματική ενότητα «Εξυπηρέτηση του Πολίτη», ανά δημοτική ενότητα.

Δημοτική ενότητα	N	Μέσος όρος (Τυπ. Απ.)
Εκάλη	10	2,76 (.29)
Κηφισιάς	54	3,04 (.47)
Νέα Ερυθραία	<b>36</b>	<b>3,24 (.59)</b>

Μέσοι όροι για κάθε ερώτηση ανά δημοτική ενότητα: Εκάλη ( $n = 10$ ), Κηφισιά ( $n = 54$ ), Νέα Ερυθραία ( $n = 36$ )

Θέλουμε να δούμε αν οι διαφορές στους μέσους όρους της κάθε ερώτησης, σε κάθε θεματική ενότητα, είναι στατιστικά σημαντικές. Διαπιστώνουμε ότι στατιστικά σημαντικές απαντήσεις έχουμε στις παρακάτω ερωτήσεις:

- Ποια είναι η άποψή σας για την εικόνα της πόλης; (Αντίληψη για το νέο Δήμο)
- Πόσο ικανοποιημένος νιώθετε με τον φωτισμό των δρόμων και των κοινόχρηστων χώρων στη γειτονιά σας (η γειτονιά σας);
- Πώς θα αξιολογούσατε τη φιλικότητα της πόλης προς τον πεζό και τα ΑΜΕΑ (μετακίνηση της πόλης);
- Ποια είναι η άποψή σας για την επάρκεια υποκαταστημάτων ΚΕΠ στην πόλη σας (εξυπηρέτηση του Πολίτη);
- Ποια είναι η άποψή σας για την επάρκεια κρατικών υποδομών ασφάλειας (εξυπηρέτηση του Πολίτη);

Όπως παρατηρούμε στον πίνακα 14, οι κάτοικοι της Κηφισιάς έχουν μια πιο θετική εικόνα της πόλης σε σχέση με τους κατοίκους της Νέας Ερυθραίας και σημαντικά πιο θετική εικόνα από τους κατοίκους της Εκάλης.

Οι κάτοικοι της Εκάλης είναι πιο ικανοποιημένοι από τους κατοίκους των δύο άλλων περιοχών, με τον φωτισμό των δρόμων και των κοινόχρηστων χώρων.

Σχετικά με την επάρκεια των υποκαταστημάτων ΚΕΠ, την καλύτερη άποψη έχουν οι κάτοικοι την Νέας Ερυθραίας, ενώ ακολουθούν οι κάτοικοι της Κηφισιάς και με μεγάλη διαφορά οι κάτοικοι της Εκάλης.

Τέλος, σχετικά με την επάρκεια υποδομών ασφάλειας, όπως είναι η πυροσβεστική και η αστυνομία, περισσότερο ικανοποιημένοι είναι οι κάτοικοι της Νέας Ερυθραίας, ακολουθούν οι κάτοικοι της Κηφισιάς, ενώ οι λιγότερο ευχαριστημένοι, είναι οι κάτοικοι της Εκάλης.

**Πίνακας14:** Μέσοι όροι των απαντήσεων σε ερωτήσεις, όπου οι μέσοι όροι διαφέρουν σημαντικά ανά δημοτική ενότητα.

	Εικόνα της πόλης	Φωτισμός δρόμων και κοινόχρηστων χώρων	Φιλικότητα της πόλης προς τον πεζό και τα ΑΜΕΑ	Επάρκεια υποκαταστημάτων ΚΕΠ	Επάρκεια κρατικών υποδομών ασφάλειας
Εκάλη	2,6(,97)	3,4	2,8	2,4	2,2
Κηφισιά	3,0(1,1)	2,5	2,9	3,4	2,8
Νέα Ερυθραία	3,2(1,2)	2,8	2,3	3,6	3,3

## **8 Παραμετροποίηση των δεδομένων της έρευνας**

### **8.1 Ιεράρχηση προβλημάτων Δημοτικής Ενότητας Εκάλης**

#### **ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

##### **A1. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ**

Γήρανση πληθυσμού, παρότι η πυραμίδα ηλικιών είναι υγιέστερη συγκριτικά με τα υπερκείμενα διοικητικά επίπεδα αναφοράς.

##### **A2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ**

Υψηλό ποσοστό μόρφωσης και οικονομικής ευμάρειας στο μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού της πόλης. Υψηλό ποσοστό εξάρτησης από αλλοδαπό οικιακό προσωπικό.

##### **A.3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Παρατηρείται τάση σημαντικής μεγέθυνσης της ανεργίας στο διάστημα της τελευταίας δεκαετίας. Δεν υπάρχει τοπική αγορά και θέσεις εργασίας μέσα στην περιοχή ελλείπει οικονομικών δραστηριοτήτων.

#### **ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**

##### **B1. ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

Στα χαρακτηριστικά λογίζεται η μεγάλη απόσταση από το κέντρο της Αθήνας. Μεγάλες ελλείψεις παρατηρούνται σε κεντρικές λειτουργίες, με αποτέλεσμα να υπάρχει ισχυρή εξάρτηση από τα κέντρα όμορων Δήμων και κυρίως από το υπερτοπικό κέντρο Κηφισιάς. Αντίστοιχες είναι οι ελλείψεις σε εγκαταστάσεις κοινωνικού εξοπλισμού. Υπάρχει ισχυρή εξάρτηση από τα ΙΧ. Ως προς την κατανομή χρήσεων εδάφους καταγράφεται πρόβλημα απόκλισης της στατιστικής απεικόνισης διαχρονικά, σε σχέση με την πραγματική κατάσταση. Υπάρχει έλλειψη οργανωμένων χώρων περιαισθητικής αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού.

##### **B2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

Διαπιστώνεται ήπια οικιστική ζήτηση για ανοργάνωτη, εκτός σχεδίου και υψηλής στάθμης κύρια κατοικία. Η κυριαρχία της αποκλειστικής κατοικίας στον οικιστικό ιστό, σε συνδυασμό με την αμελητέα γη που διατίθεται για λειτουργίες κέντρου και κοινωνικό εξοπλισμό, απομειώνει την ισόρροπη οικιστική ανάπτυξη, μεγεθύνοντας την εξάρτησή της από άλλες όμορες οικιστικές περιοχές.

##### **B3. ΑΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ**

Υπάρχει περιορισμένη διαθεσιμότητα λοιπών κοινόχρηστων χώρων (πλατείες, παιδικές χαρές, αστικό πράσινο - πάρκα, υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις κ.ά.), πέραν της αναλογίας του οδικού δικτύου, η οποία είναι ορθολογική βάσει των

σταθεροτύπων. Η έλλειψη κοινοχρήστων χώρων εν μέρει αντισταθμίζεται από το περιαστικό περιβάλλον, χωρίς τούτο να σημαίνει ότι δεν είναι αναγκαία η επαύξησή τους, αποσκοπώντας τόσο στη βελτίωση των μεγεθών βάσει προτύπων, όσο και στην κοινωνικοποίηση με έμφαση στους ανοιχτούς κοινόχρηστους χώρους. Παρατηρείται μικρό ποσοστό περιοχών με αστική υποβάθμιση λόγω διέλευσης γραμμών υψηλής τάσης της ΔΕΗ και των παρακείμενων στον ΠΑΘΕ και την οδό Θησέως οικιστικών περιοχών.

Ως προς τις εξυπηρετήσεις λειτουργεί μόνο το Πνευματικό Κέντρο, σε ένα μικρό κτήριο δίπλα από το Δημαρχείο και δεν διαθέτει πολλές αίθουσες για να στεγάσει τις ποικίλες εκδηλώσεις που διοργανώνει. Υπάρχουν προβλήματα στη λεωφορειακή εξυπηρέτηση του συνόλου της έκτασης του οικιστικού ιστού για την κάλυψη τοπικού χαρακτήρα μεταφορικών αναγκών και ως εκ τούτου εξάρτηση από τη χρήση του ΙΧ, αλλά και σχετικά προβλήματα οχλήσεων από τη διαμπερή κυκλοφορία υπερτοπικού χαρακτήρα.

#### **B4. ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ**

Δεν υπάρχει ενιαίος σχεδιασμός διασύνδεσης των χώρων μεταξύ τους και εξασφάλισης άνετης και ασφαλούς πορείας, ιδίως των πεζών και των ευπαθών ομάδων του πληθυσμού. Το δίκτυο των μαζικών μεταφορών δεν καλύπτει ισόμετρα το σύνολο του οικιστικού ιστού. Υπάρχει έλλειψη δικτύου πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας. Η βαδισιμότητα των πεζοδρομίων είναι πλημμελής, όχι λόγω προβλημάτων συντήρησης, αλλά λόγω διακοπής της κίνησης των πεζών από θάμνους και δένδρα, γεγονός που δυσχεραίνει την πεζή κίνηση. Δεν έχουν σχεδιαστεί ποδηλατόδρομοι, πλην ενός τμήματος, ούτε υπάρχει ενιαίος σχεδιασμός πεζών και κυκλοφορίας οχημάτων. Παράλληλα, η παντελής έλλειψη υπηρεσιών υγείας έχει ως αποτέλεσμα την εξάρτηση των κατοίκων από δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες υγείας όμορων περιοχών. Σοβαρά τροχαία ατυχήματα στο κεντρικό οδικό δίκτυο, δυσχέρειες πεζής κίνησης των ευπαθών ομάδων του πληθυσμού και σταδιακή αύξηση της εγκληματικότητας.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ (SWOT ANALYSIS)		
	Πλεονεκτήματα - ευκαιρίες	Μειονεκτήματα - κίνδυνοι
<b>A</b>	<b>ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</b>	
<b>A1</b>	<b>ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ</b>	
	<p>Σημαντική τάση μεγέθυνσης των δημογραφικών μεγεθών, ως απόρροια των τάσεων αστικοποίησης της περιοχής και περιαστικοποίησης του ΠΣΠ.</p> <p>Θετικό είναι το γεγονός ότι το ποσοστό του πληθυσμού άνω των 65 ετών είναι μικρότερο σε σχέση με τα υπερκείμενα διοικητικά επίπεδα αναφοράς.</p> <p>Μικρό ποσοστό νοικοκυριών με 1-2 μέλη, λόγω μικρότερου δείκτη γήρανσης και ιδιαίτερα εύπορων κοινωνικών στρωμάτων.</p>	<p>Γήρανση πληθυσμού, παρότι η πυραμίδα ηλικιών είναι υγιέστερη συγκριτικά με τα υπερκείμενα διοικητικά επίπεδα αναφοράς.</p>
<b>A2</b>	<b>ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ</b>	
	<p>Το σύνολο των πτυχιούχων ανωτάτων και ανωτέρων σχολών (53,8%) είναι σημαντικά μεγαλύτερο των αντίστοιχων ποσοστών της χώρας και της Αθήνας.</p> <p>Π.</p>	<p>Υψηλό ποσοστό εξάρτησης από αλλοδαπό οικιακό προσωπικό.</p>
<b>A3</b>	<b>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</b>	
	<p>Το ποσοστό ανεργίας παραμένει χαμηλότερο σε σχέση με τα υπερκείμενα διοικητικά επίπεδα αναφοράς.</p> <p>Σημαντικό ποσοστό των κατοίκων είναι μέλη βουλευομένων σωμάτων, ανώτερα διοικητικά και διευθυντικά στελέχη του δημόσιου και ιδιωτικού</p>	<p>Τάση σημαντικής μεγέθυνσης της ανεργίας στο διάστημα της τελευταίας δεκαετίας.</p> <p>Λόγω παντελούς έλλειψης οικονομικών δραστηριοτήτων, δεν υπάρχει τοπική αγορά και θέσεις εργασίας μέσα στην περιοχή.</p>

	τομέα και πρόσωπα που ασκούν καλλιτεχνικά και επιστημονικά επαγγέλματα.	
--	---	--

<b>B</b>	<b>ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ</b>	
<b>B1</b>	<b>ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ</b>	

	<p>Αναβαθμισμένη περιοχή αποκλειστικής κατοικίας υψηλών εισοδημάτων στις παρυφές του Β.Α. Μητροπολιτικού Συγκροτήματος της Αθήνας σε επαφή με την περιαστική ζώνη του Πεντελικού Όρους. Τάση πύκνωσης της αστικής ανάπτυξης και δημογραφική δυναμική.</p> <p>Αναβαθμισμένη ποιότητα αστικού περιβάλλοντος (χαμηλοί Συντελεστές Δόμησης, μεγάλη αρτιότητα γηπέδων και εν γένει αυστηροί πολεοδομικοί περιορισμοί).</p> <p>Δεν διαπιστώνονται συγκρούσεις και ασυμβατότητες στη χρήση γης, ρυπαίνουσες βιομηχανίες και ανεξέλεγκτοι χώροι απόθεσης απορριμμάτων. Δυνατότητα άμεσης πρόσβασης στην περιαστική ζώνη φυσικού τοπίου του Πεντελικού Όρους,</p>	<p>Μεγάλη απόσταση από το κέντρο της Αθήνας.</p> <p>Μεγάλες ελλείψεις σε κεντρικές λειτουργίες με αποτέλεσμα να υπάρχει ισχυρή εξάρτηση από τα κέντρα όμορων περιοχών και κυρίως από το υπερτοπικό κέντρο Κηφισιάς. Αντίστοιχες είναι οι ελλείψεις σε εγκαταστάσεις κοινωνικού εξοπλισμού. Συνέπεια της υποεξυπηρέτησης είναι η αυξημένη χρήση του Ι.Χ. και η ανάλωση χρόνου και σε μετακινήσεις.</p> <p>Ως προς την κατανομή χρήσεων εδάφους πρόβλημα απόκλισης της στατιστικής απεικόνισης διαχρονικά, σε σχέση με την πραγματική κατάσταση, πρόβλημα που αποδίδεται στη διαφορά της μεθοδολογίας της Ε.Σ.Υ.Ε.</p> <p>Έλλειψη οργανωμένων χώρων περιαστικής αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού.</p>
--	--	--

<b>B2</b>	<b>ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</b>	
-----------	-----------------------------------	--

	<p>Αυστηρές πολεοδομικές σταθερές που εξασφαλίζουν ήπια δόμηση στο αστικό περιβάλλον με γενική κατηγορία χρήσης γης την Αμιγή Κατοικία και ήπια ανάπτυξη στο εξωαστικό περιβάλλον με ευμεγέθη όρια κατάτμησης και ήπιες χρήσεις γης συναφείς με την αμιγή κατοικία.</p>	<p>Ο ισχύων πολεοδομικός σχεδιασμός δεν καλύπτει τις ανάγκες βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, επιπλέον δε απαιτείται επικαιροποίηση του σχεδιασμού για την αντιμετώπιση των περιορισμένων οικιστικών πιέσεων λόγω της δημογραφικής δυναμικής.</p> <p>Διαπίστωση ήπιας οικιστικής ζήτησης</p>
--	---	---

	<p>Διαπίστωση υπολογίσιμου ποσοστού αδόμητων γηπέδων στις εντός σχεδίου περιοχές, με αποτέλεσμα να υπάρχει ακόμα περίσσεια χωρητικότητας του οικιστικού ιστού.</p>	<p>για ανοργάνωτη, εκτός σχεδίου και υψηλής στάθμης κύρια κατοικία.</p> <p>Η κυριαρχία της αμιγούς κατοικίας στον οικιστικό ιστό, σε συνδυασμό με την αμελητέα γη που διατίθεται για λειτουργίες κέντρου και κοινωνικό εξοπλισμό, απομειώνει την ισόρροπη οικιστική ανάπτυξη, μεγεθύνοντας την εξάρτησή του από άλλες όμορες οικιστικές περιοχές.</p>
<b>B3</b>	<b>ΑΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ</b>	
	<p>Αναβαθμισμένο γενικά οικιστικό περιβάλλον. Υψηλό ποσοστό ελεύθερων κοινόχρηστων εκτάσεων, κυρίως λόγω της διέλευσης δύο ρεμάτων ως πολύτιμων φυσικών πόρων μέσα από τον οικιστικό ιστό, αλλά και λοιπού αστικού πρασίνου.</p> <p>Έλλειψη γενικά οχλουσών και συγκρούμενων χρήσεων. Πολύ καλή κατάσταση οδικού δικτύου με μικρό ποσοστό του συνόλου που έχει ανάγκη συντήρησης και επισκευής. Κυριαρχία του τοπικού οδικού δικτύου σε σχέση με το υπερτοπικό, γεγονός που συνδέεται με την περιαστικού χαρακτήρα χωροταξική ένταξη του Δήμου που έχει ως συνέπεια να μην κατατέμεται η οικισμένη περιοχή από διαμπερείς άξονες μεγάλης κυκλοφορίας και υπερτοπικής εξυπηρέτησης.</p> <p>Πρόσφατα απαλλοτριώθηκε έκταση 146 στρ. για την κατασκευή αθλητικών υπαίθριων εγκαταστάσεων (γήπεδα και πισίνα)</p> <p>Αναβαθμισμένη ποιότητα</p>	<p>Περιορισμένη διαθεσιμότητα λοιπών κοινόχρηστων χώρων (πλατείες, παιδικές χαρές, αστικό πράσινο - πάρκα, υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις, κ.ά.), πέραν της αναλογίας του οδικού δικτύου η οποία είναι ορθολογική βάσει των σταθεροτύπων για την κατηγορία του Δήμου. Η σχετική έλλειψη κοινοχρήστων χώρων ( δεν είχαν προβλεφθεί από το παλιό ρυμοτομικό του Οικοδομικού Συνεταιρισμού από τον οποίο δημιουργήθηκε η Εκάλη), εν μέρει αντισταθμίζεται από το περιαστικό περιβάλλον του Δήμου, αλλά και από το πράσινο των ρεμάτων, χωρίς τούτο να σημαίνει ότι δεν είναι αναγκαία η επαύξησή τους, αποσκοπώντας τόσο στη βελτίωση των μεγεθών βάσει προτύπων, όσο και στην κοινωνικοποίηση των κατοίκων με έμφαση στους ανοιχτούς κοινόχρηστους χώρους.</p> <p>Μικρό ποσοστό περιοχών με αστική υποβάθμιση λόγω διέλευσης γραμμών υψηλής τάσης της Δ.Ε.Η. και των παρακείμενων στον ΠΑΘΕ και την</p>



	<p>αρχιτεκτονικού περιβάλλοντος, σημαντικά φυσικά οικοσυστήματα μέσα και έξω από τον αστικό χώρο και ποικίλη πολιτιστική δραστηριότητα.</p>	<p>οδό Θησέως οικιστικών περιοχών.</p> <p>Δε λειτουργούν ιδιωτικά ή δημοτικά ιατρεία, ούτε υπάρχουν κλινικές ή νοσοκομεία.</p> <p>Στο δήμο λειτουργεί μόνο το Πνευματικό Κέντρο, σε ένα μικρό κτήριο δίπλα από το Δημαρχείο, και δεν διαθέτει πολλές αίθουσες για να στεγάσει τις ποικίλες εκδηλώσεις που διοργανώνει.</p> <p>Προβλήματα στη λεωφορειακή εξυπηρέτηση του συνόλου της έκτασης του οικιστικού ιστού για την κάλυψη τοπικού χαρακτήρα μεταφορικών αναγκών και ως εκ τούτου εξάρτηση από τη χρήση του Ι.Χ. Σχετικά προβλήματα οχλήσεων από τη διαμπερή κυκλοφορία υπερτοπικού χαρακτήρα.</p>
<p><b>B4 ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ</b></p>		
	<p>Η χρήση της αποκλειστικής κατοικίας, οι μεγάλες αρτιότητες και ο μικρός Σ.Δ. συμβάλλουν σημαντικά στην ποιότητα ζωής των κατοίκων στο αστικό περιβάλλον.</p> <p>Καλή προσβασιμότητα κοινόχρηστων χώρων.</p> <p>Αναβαθμισμένες συνθήκες υγείας αστικού περιβάλλοντος, λόγω της επικρατούσας αποκλειστικής κατοικίας και της γειννίας με τον ορεινό όγκο της Πεντέλης και τον εξωαστικό χώρο του Π.Σ.Π.</p> <p>Επάρκεια στον καθαρισμό των κοινόχρηστων χώρων. Επίσης δεν εντοπίζονται εστίες μόλυνσης από</p>	<p>Δεν υπάρχει ενιαίος σχεδιασμός διασύνδεσης των χώρων μεταξύ τους και εξασφάλισης άνετης και ασφαλούς πορείας, ιδίως των πεζών και των ευπαθών ομάδων του πληθυσμού. Το δίκτυο των μαζικών μεταφορών δεν καλύπτει ισόμετρα το σύνολο του οικιστικού ιστού.</p> <p>Έλλειψη δικτύου πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας. Η βαδισιμότητα των πεζοδρομίων είναι πλημμελής, όχι λόγω προβλημάτων συντήρησης, αλλά λόγω διακοπής της κίνησης των πεζών από θάμνους και δένδρα, γεγονός που δυσχεραίνει την πεζή κίνηση. Δεν έχουν σχεδιαστεί ποδηλατόδρομοι, πλην ενός τμήματος</p>

	<p>ανεξέλεγκτη διάθεση αποβλήτων και απορριμμάτων.</p> <p>Γενικά επαρκής ασφάλεια στο αστικό περιβάλλον, συγκριτικά με άλλες περιοχές του Π.Σ.Π.</p>	<p>ούτε υπάρχει ενιαίος σχεδιασμός πεζών και κυκλοφορίας οχημάτων.</p> <p>Παντελής έλλειψη υπηρεσιών υγείας με αποτέλεσμα την εξάρτηση των κατοίκων του Δήμου από δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες υγείας όμορων Δήμων.</p> <p>Σοβαρά τροχαία ατυχήματα στο κεντρικό οδικό δίκτυο, δυσχέρειες πεζή κίνησης των ευπαθών ομάδων του πληθυσμού και σταδιακή αύξηση της εγκληματικότητας.</p>
--	--	---

## 8.2 Ιεράρχηση προβλημάτων Δημοτικής Ενότητας Κηφισιάς

### ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

#### A1. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Μείωση του αριθμού ατόμων ανά νοικοκυριό, γεγονός που οφείλεται στη γενική γήρανση του πληθυσμού, αλλά και στο αναβαθμισμένο κοινωνικοοικονομικό επίπεδο της πλειονότητας των κατοίκων, δεδομένου ότι η υπογεννησιμότητα συνδέεται, τόσο στον ελληνικό χώρο όσο και στον ευρωπαϊκό, με την άνοδο του βιοτικού και του μορφωτικού επιπέδου, αλλά και την αστικοποίηση, στο πλαίσιο των κοινωνιών της αφθονίας και της κυριαρχίας των υπηρεσιών στο παραγωγικό πρότυπο.

#### A2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Σχετικά υψηλό ποσοστό νοικοκυριών, της τάξης του 10%, με αρχηγό τη γυναίκα, στο πλαίσιο του οποίου ένα σοβαρό τμήμα σχετίζεται με διαζύγιο, ως απόρροια των τάσεων κατάλυσης του κοινωνικού ιστού στις σύγχρονες κοινωνίες αφθονίας. Αναμενόμενη παρουσία μεταναστών σε σχετικά υψηλό ποσοστό της τάξης του 10%.

#### A.3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Λόγω της πληθώρας ευκαιριών τοπικής απασχόλησης στην περιοχή, σε συνδυασμό με την υψηλή στάθμη των κοινωνικών στρωμάτων που επιλέγουν την Κηφισιά ως τόπο μόνιμης διαμονής, διαπίστωση οικονομικών ανισοτήτων στις επιμέρους γειτονιές του οικιστικού ιστού, εύπορων κατοίκων και πλέον φτωχών εργαζομένων και διαμενόντων στην περιοχή.

## **ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**

### **B1. ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

Παρατηρούνται σημαντικές χωρικές και κοινωνικές ανισότητες με αντίστοιχες διαφοροποιήσεις ποιότητας αστικού περιβάλλοντος στο εσωτερικό των ΠΕ του οικιστικού ιστού. Ως προς την κατανομή χρήσεων εδάφους διαπιστώνεται πρόβλημα απόκλισης της στατιστικής απεικόνισης διαχρονικά, σε σχέση με την πραγματική κατάσταση, πρόβλημα που αποδίδεται στη διαφορά της μεθοδολογίας της ΕΣΥΕ. Εντοπίζονται περιορισμένα προβλήματα σύγκρουσης και ασυμβατότητας χρήσεων στη ζώνη κατοικίας, στο κέντρο πόλης και τη γραμμική συγκέντρωση λειτουργιών κέντρου της Κηφισίας και του λοιπού βασικού οδικού δικτύου, λόγω συμφορήσεων.

### **B2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

Υπάρχει καθυστέρηση ρυμοτόμησης τμήματος της βιομηχανικής ζώνης και της ΠΕ κατοικίας Πανόραμα στα δυτικά του Δήμου και μη ολοκληρωμένη υλοποίηση της ειδικής ρύθμισης προστασίας Κηφισού Ποταμού και προστασίας Πεντελικού Όρους. Παράλληλα αναπτύσσεται δυναμικά η «εκτός σχεδίου δόμηση» συνεκτική και μη συνεκτική, για κατοικία και βιομηχανία - βιοτεχνία, με αποτέλεσμα να διατηρείται ανοργάνωτη οικιστική χρήση και να διαπιστώνονται προβλήματα στο αστικό περιβάλλον.

### **B3. ΑΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ**

Ιδιαίτερα υψηλή αναλογία οικοδομήσιμης γης, άνω του μέσου όρου της Δημοτικής Ενότητας, στην περιοχή του πολεοδομικού κέντρου της πόλης, που δέχεται ισχυρές πιέσεις περαιτέρω δόμησης αλλά και επέκτασής του. Πιέσεις δέχονται οι περί το κέντρο γειτονιές, στις οποίες, παρά την επικρατούσα αμιγή κατοικία, καταγράφονται κτίρια αυθαίρετης χρήσης με επαγγελματικό χαρακτήρα (γραφεία κ.ά.). Οι οικιστικές περιοχές στερούνται ΚΧ, πρόβλημα το οποίο κρίνεται ότι δεν είναι ιδιαίτερα αυξημένο, λόγω της ύπαρξης μεγάλων οικοπέδων, γεγονός που ως συνολική εικόνα συντελεί στην ανάλωση μεγάλου μέρους της πολεοδομημένης γης από τη διαρκή οικοδόμηση. Οχλούσες χρήσεις στη βιομηχανική ζώνη υπάρχουν εν μέρει στο κέντρο πόλης και στο βασικό οδικό δίκτυο, δημιουργώντας προβλήματα κυρίως ηχορύπανσης και κυκλοφοριακής συμφόρησης. Υποβαθμισμένες θεωρούνται οι παρακείμενες του ΒΙΟΠΑ Κηφισιάς περιοχές, οι περιοχές που αναπτύσσονται εκατέρωθεν του βασικού οδικού δικτύου και εντός του κέντρου πόλης (ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση από τα διερχόμενα οχήματα), καθώς και η ΠΕ Πανόραμα, που παραμένει εκτός σχεδίου. Επίσης η ΠΕ Αδάμες, αλλά και οι νεοσύστατες περιοχές, ενταγμένες σχετικά πρόσφατα στο σχέδιο πόλης, οι οποίες ακόμα δεν έχουν αποκτήσει την κατάλληλη υποδομή. Η Κηφισιά είναι από τις μοναδικές περιοχές στην Αττική που έχει στο ιστορικό της κέντρο «ταυτότητα» που χαρακτηρίζεται από τα ιστορικά-διατηρητέα οικιστικά σύνολα και κτηριακά αποθέματα σε συνδυασμό με τους δρόμους που έχουν τη χαρακτηριστική υψηλή βλάστηση. Ποσοστό της τάξης του 20% του τοπικού οδικού δικτύου έχει ανάγκη επισκευών, ενώ το αντίστοιχο

ποσοστό του υπερτοπικού δικτύου είναι 10%. Υπάρχει έντονο πρόβλημα στάθμευσης στην κεντρική περιοχή, όπου αναπτύσσονται εμπορικές χρήσεις. Παρουσιάζονται έντονα προβλήματα οχλήσεων από τη διαμπερή κυκλοφορία υπερτοπικού χαρακτήρα. Είναι επείγουσα η ανάγκη ίδρυσης τρίτου ΚΑΠΗ και απόκτησης ιδιόκτητου χώρου στέγασης με σύγχρονο εξοπλισμό για το Δημοτικό Πολυιατρείο. Επίσης υπάρχει ανάγκη αξιοποίησης θεσμοθετημένου για αθλητισμό χώρου, έκτασης 23 στρεμμάτων, στην περιοχή Λύρα και Φραγκοπούλου, με κατασκευή νέου αθλητικού κέντρου, με κλειστό κολυμβητήριο, κλειστό γυμναστήριο και άλλες εγκαταστάσεις.

#### **B4. ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ**

Το δίκτυο των μαζικών μεταφορών δεν καλύπτει ισόμετρα το σύνολο του οικιστικού ιστού (καλύπτει κυρίως τις κεντρικές γειτονιές). Παρουσιάζονται προβλήματα προσβασιμότητας περί το βασικό δίκτυο αξόνων κυκλοφορίας, λόγω έλλειψης ενιαίου σχεδιασμού υποδομών, πεζοδρομίων, λόγω διακοπτόμενης ροής πεζών από φυσικά εμπόδια, πλην της εμπορικής ζώνης και των κεντρικών δρόμων με βλάστηση δένδρων, αλλά και υπαίθριας έκθεσης εμπορευμάτων σε ορισμένες περιοχές, τέλος δε στις διαβάσεις σε ώρες αιχμής λόγω παράνομης στάθμευσης. Υπάρχει ένα καλό δίκτυο ποδηλατοδρόμων με σχετικά περιορισμένη χρήση από ποδηλάτες, αλλά έντονη χρήση από πεζούς κυρίως στο εμπορικό κέντρο. Σοβαρά τροχαία ατυχήματα παρουσιάζονται σε ορισμένα σημεία του κεντρικού οδικού δικτύου.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ (SWOT ANALYSIS)</b>		
	<b>Πλεονεκτήματα - ευκαιρίες</b>	<b>Μειονεκτήματα - κίνδυνοι</b>
<b>A</b>	<b>ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</b>	
<b>A1</b>	<b>ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ</b>	
	<p>Σημαντική τάση μεγέθυνσης των δημογραφικών μεγεθών, ως απόρροια των τάσεων αστικοποίησης και περιαστικοποίησης του Π.Σ.Π.</p> <p>Θετικό είναι το γεγονός ότι το ποσοστό του πληθυσμού άνω των 65 ετών είναι μικρότερο σε σχέση με τα υπερκείμενα διοικητικά επίπεδα αναφοράς (νομός, περιφέρεια, χώρα), χαρακτηριστικό που υποδηλώνει τον αστικό δυναμισμό της περιοχής που προσελκύει παραγωγικές ηλικίες.</p>	<p>Μείωση του αριθμού ατόμων ανά νοικοκυριό, που οφείλεται στη γενική γήρανση του πληθυσμού, αλλά και στην τάση ανόδου του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων που συνδέεται κατά κανόνα με φαινόμενα υπογεννησιμότητας.</p>

<b>A2</b>	<b>ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ</b>	
	<p>Υψηλό μορφωτικό επίπεδο του πληθυσμού, σε σημαντικά μεγαλύτερο ποσοστό σε σύγκριση με τα υπερκείμενα διοικητικά επίπεδα αναφοράς.</p> <p>Πληθώρα πολιτιστικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων.</p> <p>Παρουσία μεταναστών σε σχετικά υψηλό ποσοστό της τάξης του 10%, ως βασικής παραμέτρου που στηρίζει την τοπική οικονομία.</p>	<p>Σχετικά υψηλό ποσοστό νοικοκυριών, της τάξης του 10%, με αρχηγό τη γυναίκα, στο πλαίσιο του οποίου ένα σοβαρό τμήμα σχετίζεται με διαζύγιο, ως απόρροια των τάσεων του κοινωνικού ιστού στις σύγχρονες κοινωνίες αφθονίας.</p>
<b>A3</b>	<b>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</b>	
	<p>Πληθώρα ευκαιριών τοπικής απασχόλησης, λόγω της ισχυρής παρουσίας οικονομικών δραστηριοτήτων στο δευτερογενή και τον τριτογενή τομέα.</p> <p>Σε ορισμένες Π.Ε. κυριαρχία (στον τόπο κατοικίας) διοικητικών στελεχών, μελών βουλευόμενων σωμάτων, επιστημόνων και καλλιτεχνών που απασχολούνται σε διευθυντικού και επιχειρηματικού χαρακτήρα θέσεις εργασίας. Χαμηλό, συγκριτικά με τα υπερκείμενα διοικητικά επίπεδα αναφοράς, ποσοστό ανεργίας, γεγονός που συνδέεται με τις πολλαπλές ευκαιρίες τοπικής απασχόλησης.</p>	<p>Λόγω της πληθώρας ευκαιριών τοπικής απασχόλησης στην περιοχή, σε συνδυασμό με την υψηλή στάθμη των κοινωνικών στρωμάτων που επιλέγουν την Κηφισιά ως τόπο μόνιμης διαμονής, διαπίστωση οικονομικών και κοινωνικών ανισοτήτων στις επιμέρους γειτονίες του οικιστικού ιστού, εύπορων κατοίκων και πλέον φτωχών εργαζομένων και διαμενόντων στην περιοχή.</p>

<b>B</b>	<b>ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ</b>	
<b>B1</b>	<b>ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ</b>	
	<p>Αναβαθμισμένη γενικά περιοχή αμιγούς κατοικίας με:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ιδιαίτερη αρχιτεκτονική φυσιογνωμία σε τμήματα του παραδοσιακού της ιστού και πολυάριθμα διατηρητέα κτήρια και μνημεία, επιπλέον δε ποικίλη πνευματική, κοινωνική και καλλιτεχνική ζωή που προσελκύει επισκέπτες από το σύνολο του Π.Σ.Π.</li> <li>○ ισχυρή μεταφορική προσπελασιμότητα σε σχέση με το κέντρο της Αθήνας και γενικότερα το Π.Σ.Π.,</li> <li>○ άμεση σχέση με το περιαστικό φυσικό τοπίο της Πεντέλης,</li> <li>○ ανάπτυξη πολυδιάστατων πλεγμάτων κεντρικών λειτουργιών μητροπολιτικής – υπερτοπικής σημασίας (εμπόριο σπάνιο και μητροπολιτικού χαρακτήρα, χονδρεμπόριο - αποθήκευση, έδρες επιχειρήσεων του ιδιωτικού τριτογενή τομέα, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, υποδομές διοίκησης, έρευνας, πολιτισμού, υγείας και τουρισμού – αναψυχής, κ.λ.π.) που παρέχει αυτάρκεια εξυπηρετήσεων και θέσεις εργασίας στους κατοίκους, με εστίαση στο υπερτοπικό κέντρο πόλης και το γραμμικό ανάπτυγμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της λεωφόρου Κηφισίας,</li> <li>○ υπερτοπικού χαρακτήρα βιομηχανική – βιοτεχνική ζώνη ΒΗΠΑ-ΒΙΟΠΑ, καθώς και</li> <li>○ σχετική διαθεσιμότητα χώρων υπερτοπικού πρασίνου και</li> </ul>	<p>Σημαντικές χωρικές και κοινωνικές ανισότητες με αντίστοιχες διαφοροποιήσεις ποιότητας αστικού περιβάλλοντος στο εσωτερικό του οικιστικού ιστού, με το δεδομένο ότι ο Δήμος Κηφισιάς εξελίσσεται αναπτυξιακά και χωρικά, ως περιοχή δύο ταχυτήτων και αντιμετωπίζει προβλήματα χάραξης ενιαίων πολιτικών και γενικότερης διαχείρισης.</p> <p>Περιορισμένα προβλήματα σύγκρουσης και ασυμβατότητας χρήσεων γης, που εντοπίζονται στην ζώνη κατοικίας παρά το ΒΗΠΑ - ΒΙΟΠΑ, στο κέντρο πόλης και τη γραμμική συγκέντρωση λειτουργιών κέντρου της Κηφισιάς και του λοιπού βασικού οδικού δικτύου, λόγω συμφορήσεων.</p> <p>Παρ' ότι υπάρχουν χώροι πρασίνου και πάρκα, εν τούτοις αυτοί δεν διασυνδέονται σε ενιαίο δίκτυο, δέχονται δε διαχρονικά ισχυρές πιέσεις.</p>

	πάρκων	
<b>B2</b>	<b>ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</b>	
	<p>Ολοκληρωμένος πολεοδομικός σχεδιασμός σε όλα τα επίπεδα, με αναβαθμισμένες πολεοδομικές σταθερές (αρτιότητες, Σ.Δ.) και με πρόσθετη προστασία διατηρητέων οικιστικών συνόλων και παραδοσιακών κτηρίων. Μεγάλη αυτάρκεια σε εξυπηρετήσεις.</p> <p>Ισορροπία κατανομής θεσμοθετημένων οικιστικών χρήσεων λόγω της διάκρισης κεντρικών λειτουργιών και περιοχών κατοικίας.</p> <p>Η ύπαρξη αδόμητης γης κυρίως στις ζώνες αμιγούς κατοικίας των περιοχών που σχετικά πρόσφατα εντάχθηκαν στο σχέδιο πόλης και σε κατά πολύ μικρότερο ποσοστό στην περιοχή του κέντρου πόλης, όπου τα κενά οικόπεδα είναι σπάνια, αντιστοιχεί στο ιστορικό της οικιστικής εξέλιξης και τον υπερτοπικό χαρακτήρα της περιοχής.</p>	<p>Καθυστέρηση ρυμοτόμησης τμήματος της βιομηχανικής ζώνης και της Π.Ε. Πανόραμα στα δυτικά του Δήμου.</p> <p>Μη ολοκληρωμένη υλοποίηση της ειδικής ρύθμισης προστασίας Κηφισού Ποταμού και προστασίας Πεντελικού Όρους.</p> <p>Διατήρηση εκτός σχεδίου δόμησης, συνεκτικής και μη συνεκτικής, για κύρια κατοικία και βιομηχανία - βιοτεχνία, με αποτέλεσμα να υπάρχει ανοργάνωτη οικιστική χρήση και να διαπιστώνονται προβλήματα στο αστικό περιβάλλον.</p>
<b>B3</b>	<b>ΑΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ</b>	
	<p>Σημαντική αναλογία γης ανοικτών κοινόχρηστων εκτάσεων (19%) σε σχέση με την οικοδομήσιμη γη (81%), η οποία προσφέρεται στους χώρους κυκλοφορίας, αλλά και για χρήσεις πλατειών, υπαίθριων αθλητικών εγκαταστάσεων, αστικού πρασίνου και οργανωμένων πάρκων, ιδίως σε ορισμένες Π.Ε.</p> <p>Χαμηλή αναλογία οικοδομήσιμης γης σε σχέση με τις ανοικτές</p>	<p>Ιδιαίτερα υψηλή αναλογία οικοδομήσιμης γης, άνω του μέσου όρου της Δημοτικής Ενότητας, στην περιοχή του πολεοδομικού κέντρου πόλης, που δέχεται ισχυρές πιέσεις περαιτέρω δόμησης αλλά και επέκτασής του. Πιέσεις δέχονται οι περί το κέντρο γειτονίες, στις οποίες παρά την επικρατούσα αμιγή κατοικία καταγράφονται κτίρια αυθαίρετης χρήσης με επαγγελματικό χαρακτήρα (γραφεία, κ.ά.).</p>

<p>κοινόχρηστες εκτάσεις ιδίως, στις νότιες γειτονιές με ειδικές χρήσεις, αλλά και μικρά σχετικά οικοπέδα που αυξάνουν το οδικό δίκτυο, και στις πρόσφατα ενταχθείσες βορειο-δυτικές γειτονιές με μέσα μεγέθη κατάτμησης οικοπέδων, αλλά μεγάλη αναλογία Κ.Χ. από τα ρυμοτομικά τους σχέδια.</p> <p>Το μέσο ποσοστό του οδικού δικτύου, των πεζοδρομίων, των πεζοδρόμων, κ.ά., είναι ορθολογικό, λόγω της ύπαρξης μεγάλων οικοπέδων και Ο.Τ., με αποτέλεσμα την έλλειψη υπερβολικής ανάλωσης γης για κυκλοφορία οχημάτων, σε συνδυασμό και με τις σχετικά χαμηλές οικιστικές πυκνότητες στις αντίστοιχες οικιστικές περιοχές.</p> <p>Πολλή καλή εν γένει κατάσταση οδικού δικτύου, το οποίο είναι ασφαλτοστρωμένο στο σύνολό του (τοπικό και υπερτοπικό). Σχετικά υψηλή αναλογία υπερτοπικών δρόμων σε σχέση με το τοπικό δίκτυο, το οποίο επιπλέον, λόγω μεγάλων οικοπέδων δεν είναι ιδιαίτερα πυκνό στο μεγαλύτερο μέρος των Π.Ε.</p> <p>Οι αναλογίες μαθητών / εκπαιδευτικό προσωπικό είναι από τις υψηλότερες στη χώρα.</p> <p>Λειτουργία Δημοτικού Πολυιατρείου και δύο ΚΑΠΗ.</p> <p>Υποδειγματική κάλυψη συγκοινωνιακών αναγκών με μέσα μαζικής μεταφοράς και σταθερής τροχιάς, πολύ καλές συνδέσεις με το κέντρο της Αθήνας και τον Πειραιά, καθώς και με τους περισσότερους</p>	<p>Οι απομακρυσμένες του κέντρου περιοχές στερούνται Κ.Χ. Το ποσοστό του οδικού δικτύου είναι της τάξης του 15%, το οποίο κρίνεται ότι δεν είναι ιδιαίτερα αυξημένο λόγω της ύπαρξης μεγάλων οικοπέδων, γεγονός που ως συνολική εικόνα συντελεί στην ανάλωση μεγάλου μέρους της πολεοδομημένης γης από τη διαρκή οικοδόμηση</p> <p>Μέχρι σήμερα η καταγραφή και κήρυξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς δεν έχει συνοδευτεί από την ανάδειξη τους με μια σειρά δράσεων και ενεργειών – έργων.</p> <p>Υπάρχει σοβαρό πρόβλημα έλλειψης χώρων στάθμευσης.</p> <p>Οχλούσες χρήσεις διαπιστώνονται στη βιομηχανική ζώνη, εν μέρει στο κέντρο πόλης και στο βασικό οδικό δίκτυο, δημιουργώντας προβλήματα κυρίως ηχορύπανσης και κυκλοφοριακής συμφόρησης.</p> <p>Υποβαθμισμένες θεωρούνται οι παρακείμενες του ΒΙΟΠΑ Κηφισιάς, η Π.Ε. Πανόραμα που παραμένει εκτός σχεδίου, η Π.Ε. Αδάμες και γενικά οι νεοσύστατες γειτονιές, τέλος δε οι περιοχές που αναπτύσσονται εκατέρωθεν του βασικού οδικού δικτύου και εντός του κέντρου πόλης (ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση από τα διερχόμενα οχήματα).</p> <p>Ποσοστό της τάξης του 20% του</p>
---	--



<p>όμορους Δήμους.</p> <p>Αναβαθμισμένη ποιότητα αρχιτεκτονικού περιβάλλοντος με παλαιότερες και νεώτερες σύγχρονες κατασκευές στις περιοχές κατοικίας των υψηλής ποιότητας αστικού ιστού γειτονιές. Παράλληλα, οι αυξανόμενες οικονομικές δραστηριότητες σταδιακά προσδίδουν τον καθολικό και ομογενοποιημένο - ως προς τις μητροπολιτικές ζώνες του Π.Σ.Π. - αρχιτεκτονικό χαρακτήρα των υψηλών κτηρίων γραφείων, πολυκαταστημάτων, κ.λ.π. που εντοπίζονται στο υπερτοπικό κέντρο και παρά το βασικό οδικό δίκτυο. Ιδιαίτερα ενδιαφέροντα κτήρια και επαύλεις στα κηρυγμένα παραδοσιακά τμήματα του οικιστικού ιστού, τα οποία σηματοδοτούν μια ολόκληρη εποχή της παλιάς Κηφισιάς ως τύπου κατοικίας μεγαλοαστών.</p> <p>Ύπαρξη δύο ζωνών αρχαιολογικού και μνημειακού ενδιαφέροντος στον εξωαστικό χώρο (Πύρνας και Άλσους). Μνημεία υπάρχουν επίσης στο Πεντελικό Όρος τα οποία σχετίζονται κυρίως με την δραστηριότητα της λατόμευσης που έλαβε χώρα κατά τους αρχαίους χρόνους.</p> <p>Σημαντικά τοπία και οικοσυστήματα είναι ο Κηφισός Ποταμός, τμήμα του οποίου εμπίπτει μέσα στα διοικητικά όρια της Κηφισιάς, και το Πεντελικό Όρος.</p> <p>Στον αστικό χώρο σημαντικό φυσικό τοπίο είναι το Δάσος Συγγρού που αποτελεί ένα φυσικό οικοσύστημα</p>	<p>τοπικού οδικού δικτύου έχει ανάγκη επισκευών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό του υπερτοπικού δικτύου είναι 10%.</p> <p>Επείγουσα ανάγκη ίδρυσης και τρίτου ΚΑΠΗ σε άλλη περιοχή για να υπάρχει τοπική κάλυψη και εύκολη πρόσβαση για τους ηλικιωμένους.</p> <p>Ανάγκη απόκτησης ιδιόκτητου, μεγαλύτερου χώρου στέγασης με σύγχρονο εξοπλισμό για του Δημοτικό Πολυϊατρείο</p> <p>Ανάγκη αξιοποίησης χώρου 23 στρεμμάτων στην περιοχή Λύρα και Αδαμών, ο οποίος είναι θεσμοθετημένος για αθλητικός χώρος, με κατασκευή νέου αθλητικού κέντρου, με κλειστό κολυμβητήριο, κλειστό γυμναστήριο και άλλες εγκαταστάσεις.</p> <p>Σχετικά προβλήματα οχλήσεων από τη διαμπερή κυκλοφορία υπερτοπικού χαρακτήρα.</p>
--	--

	<p>άγριων δένδρων και θάμνων, όπου ζουν ελεύθερα πολλά είδη πουλιών, μικρών θηλαστικών καθώς και άλλα είδη άγριας πανίδας, το οποίο αν και ανήκει στα διοικητικά όρια του Δ. Αμαρουσίου, φυσικά εξυπηρετεί και την Κηφισιά.</p>	
<b>B4</b>	<b>ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ</b>	
	<p>Σχετικά καλή προσβασιμότητα κοινόχρηστων χώρων.</p> <p>Σημαντικό μήκος πεζοδρόμων που δεν υπακούουν όμως σε κάποιο ενιαίο σχεδιασμό. Σχετικά καλή βαδισιμότητα πεζοδρομίων και διαβάσεων.</p> <p>Αναβαθμισμένες συνθήκες υγείας αστικού περιβάλλοντος, λόγω της επικρατούσας αμιγούς κατοικίας και της γειτνίασης με τον ορεινό όγκο της Πεντέλης και τον εξωαστικό χώρο του Π.Σ.Π.</p> <p>Γενικά επαρκής ασφάλεια στο αστικό περιβάλλον, συγκριτικά με άλλες περιοχές του Π.Σ.Π.</p> <p>Σχετική ευχέρεια και ασφάλεια πεζοκίνησης. Υπάρχει ένα καλό δίκτυο ποδηλατοδρόμων περίπου 4 χλμ</p>	<p>Το δίκτυο των μαζικών μεταφορών δεν καλύπτει ισόμετρα το σύνολο του οικιστικού ιστού (καλύπτει κυρίως τις κεντρικές γειτονιές).</p> <p>Προβλήματα προσβασιμότητας περί το βασικό δίκτυο αξόνων κυκλοφορίας, λόγω έλλειψης ενιαίου σχεδιασμού υποδομών.</p> <p>Σχετικά προβλήματα πρόσβασης πεζοδρομίων, λόγω διακοπτόμενης ροής πεζών από φυσικά εμπόδια και κατάληψης από υπαίθρια εμπορεύματα, πλην της εμπορικής ζώνης και των κεντρικών δρόμων με βλάστηση δένδρων.</p> <p>Προβλήματα πρόσβασης διαβάσεων σε ώρες αιχμής λόγω παράνομης στάθμευσης.</p> <p>Πηγές ηχορύπανσης εντοπίζονται στις κεντρικές γειτονιές και τις παρακείμενες στο δίκτυο αξόνων κυκλοφορίας υπερτοπικού χαρακτήρα.</p> <p>Σοβαρά τροχαία ατυχήματα σε ορισμένα σημεία κεντρικού οδικού δικτύου.</p> <p>Σταδιακή αύξηση της εγκληματικότητας.</p>

### **8.3 Ιεράρχηση προβλημάτων Δημοτικής Ενότητας Νέας Ερυθραίας**

#### **ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

##### **Α1. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ**

Υπάρχει μείωση του αριθμού ατόμων ανά νοικοκυριό, γεγονός που οφείλεται στη γενική γήρανση του πληθυσμού, αλλά και στο σχετικά αναβαθμισμένο κοινωνικοοικονομικό επίπεδο των κατοίκων της περιοχής, τάση που αναγνωρίζεται γενικότερα σε ελληνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, ότι συνδέεται με φαινόμενα υπογεννησιμότητας.

##### **Α2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ**

Είναι έντονο το στοιχείο των μικρασιατών προσφύγων με πολιτιστικές ιδιαιτερότητες που χρήζουν αναγνωρισιμότητας, ενώ υπάρχουν σταδιακά κίνδυνοι ομογενοποίησης. Οι οικονομικές ανισότητες μεταξύ των οικογενειών χαρακτηρίζουν τη δημοτική ενότητα και οδηγούν πολλές φορές σε συγκρούσεις συμφερόντων. Παρατηρείται σχετικά υψηλός αριθμός μεταναστών.

##### **Α.3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Παρατηρείται μια τάση σημαντικής μεγέθυνσης (διπλασιασμός) της ανεργίας στο διάστημα της τελευταίας δεκαετίας. Η Περιοχή αποτελείται από κατοίκους μεικτών εισοδημάτων και χαρακτηρίζεται από ανισότητες στις επιμέρους γειτονιές, οι οποίες οφείλονται στο ιστορικό διαδοχικής οίκησης των περιοχών κατοικίας του Δήμου, από την εποχή του συνοικισμού μέχρι και σήμερα που αναπτύσσεται στις νέες γειτονιές (Πολιτεία, Τρίγωνο, Μορτερό κ.λπ.) με την είσοδο νεότερων υψηλής στάθμης κοινωνικών στρωμάτων που κατοικούν σε διακεκριμένους θύλακες του οικιστικού ιστού.

#### **ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**

##### **Β1. ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

Η Δημοτική Ενότητα δεν έχει ιδιαίτερα προβεβλημένη ταυτότητα. Οι αναβαθμισμένες περιοχές της, το Καστρί και η Πολιτεία –εν μέρει δε το Τρίγωνο και το Μορτερό– προβάλλονται καθ' αυτές, χωρίς να έχουν αναφορά στη Δημοτική Ενότητα, στην οποία ανήκουν χωρικά και διοικητικά, με αποτέλεσμα συχνά σε μη κατοίκους της περιοχής ή της ευρύτερης περιοχής να υπήρχε η εντύπωση ότι οι περιοχές όπως το Καστρί και η Πολιτεία είχαν –προ της δημιουργίας του Καλλικρατικού Δήμου Κηφισιάς– διοικητική αυτονομία. Σταδιακά εμφανίζεται η επέκταση του μητροπολιτικού γραμμικού άξονα της Κηφισιάς με τα ίδια χαρακτηριστικά και στη Ν. Ερυθραία. Υπάρχουν σημαντικές χωρικές και κοινωνικές ανισότητες με ετερογένεια και διαφοροποιήσεις ποιότητας αστικού περιβάλλοντος μεταξύ των πολεοδομικών ενοτήτων. Εντοπίζονται περιορισμένα προβλήματα σύγκρουσης και ασυμβατότητας χρήσεων γης στο κέντρο της περιοχής από τη

γραμμική συγκέντρωση λειτουργιών στην Ελευθερίου Βενιζέλου και του λοιπού βασικού οδικού δικτύου, λόγω συμφορήσεων, καθώς και στην εξωαστική συγκέντρωση χονδρεμπορίου –αποθηκών– βιοτεχνίας δίπλα στην ΠΑΘΕ. Τέλος, συναντώνται σημαντικές ελλείψεις όσον αφορά δημόσιες διοικητικές λειτουργίες και υπηρεσίες υγείας με εξαρτήσεις από τα ισχυρότερα υπερτοπικά κέντρα Κηφισιάς, Αμαρουσίου και του γραμμικού αναπτύγματος της λεωφόρου Κηφισιάς, ενώ είναι ανεπαρκής η ανάπτυξη τοπικών κέντρων στις πολεοδομικές ενότητες λόγω του καθεστώτος της αμιγούς και της αποκλειστικής κατοικίας που υπάρχει στο μεγαλύτερο μέρος της περιοχής.

## **B2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

Υπάρχει σοβαρή διαφοροποίηση των πολεοδομικών σταθερών (αρτιότητα, Σ.Δ.) μεταξύ των Π.Ε., ανάλογα και με τη γενική κατηγορία χρήσης γης, με βάση τον έντονα διαφορετικό χαρακτήρα των επιμέρους περιοχών, με αποτέλεσμα τη διαπίστωση ανισοτήτων στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. Παρατηρούνται προβλήματα οχλήσεων στις περιοχές του κέντρου πόλης και τις περί αυτό γειτονίες κατοικίας, λόγω πυκνοδότησης και κυκλοφοριακής συμφόρησης. Διαπιστώνεται επίσης έλλειψη χώρων στάθμευσης, ιδιαίτερα στο κέντρο. Πρόβλημα παρουσιάζεται από την έλλειψη αυστηρού θεσμικού πλαισίου προστασίας στην εκτός σχεδίου περιοχή, λόγω της ανάπτυξης δόμησης υπερτοπικών επιχειρησιακών δραστηριοτήτων με αποτέλεσμα να προκαλούνται αρνητικές συνέπειες στο αστικό περιβάλλον, λόγω ανοργάνωτων οικιστικών υποδοχέων. Τέλος δεν έχει ολοκληρωθεί η υλοποίηση της ειδικής ρύθμισης προστασίας του Κηφισού Ποταμού.

## **B3. ΑΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ**

Έχουν αναπτυχθεί οχλούσες χρήσεις στο κέντρο της πόλης και κατά μήκος της λεωφόρου Ελ. Βενιζέλου και των δρόμων που τη συνδέουν με την Εθνική οδό (Αγίων Σαράντα και Τατοΐου), με προβλήματα αισθητικής και πολεοδομικής υποβάθμισης και κυκλοφοριακής συμφόρησης. Εντοπίζονται υποβαθμισμένες περιοχές κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου και της Εθνικής οδού (ΠΑΘΕ), λόγω ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης από τα διερχόμενα οχήματα. Παράλληλα υπάρχουν προβλήματα υποβάθμισης λόγω κορεσμού του οδικού δικτύου στο κέντρο της πόλης επί της λεωφόρου Ελευθερίου Βενιζέλου. Το μέτωπο της Λεωφόρου Ελ. Βενιζέλου είναι ιδιαίτερα υποβαθμισμένο και δεν προϋποθέτει για τις εσωτερικές περιοχές του Δήμου, που είναι αναβαθμισμένες. Επίσης υπάρχει αυξημένη αναλογία υπερτοπικού δικτύου με συνέπεια να κατατέμενεται εν μέρει η οικισμένη περιοχή από διαμπερείς άξονες μεγάλης κυκλοφορίας και υπερτοπικής εξυπηρέτησης, κυρίως δε οι κεντρικές γειτονίες. Υπάρχουν έντονα προβλήματα οχλήσεων από τη διαμπερή κυκλοφορία υπερτοπικού χαρακτήρα, στους δρόμους που συνορεύουν των μεγάλων λεωφόρων, παρά τα μέτρα που έχουν ληφθεί μετά την εφαρμογή των προτάσεων των ερευνητικών προγραμμάτων του ΕΜΠ<sup>28</sup>. Ένα ποσοστό του τοπικού και υπερτοπικού

---

<sup>28</sup>Ε.Μ.Π. Βλαστός Θ. «Διερεύνηση της πολεοδομικής και κυκλοφοριακής κατάστασης των περιοχών Καστρί και Πολιτεία στον ιστό της Νέας Ερυθραίας με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη» και

οδικού δικτύου, της τάξης του 25%, έχει ανάγκη συντήρησης και επισκευής. Τα προβλήματα από την έλλειψη δημόσιας συγκοινωνίας είναι πολύ σημαντικά, ενώ η λεωφορειακή εξυπηρέτηση που υπάρχει είναι μόνο κατά μήκος της λεωφόρου Ελ. Βενιζέλου. Υπάρχει ανάγκη ίδρυσης δεύτερου ΚΑΠΗ, και παρατηρούνται ελλείψεις αίθουσας πολλαπλών χρήσεων για τον πολιτισμό, με σύγχρονο θέατρο, αίθουσα γυμναστικής και συνεδριακό κέντρο, καθώς και Βιβλιοθήκης, Κέντρου Νεότητας και Λαογραφικού Μουσείου.

#### **B4. ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ**

Η αμιγής κατοικία στις εκτεταμένες ζώνες κατοικίας, η ωραία θέα στο απότομο ανάγλυφο της Πολιτείας, το αναβαθμισμένο περιβάλλον στο Καστρί κ.λπ. δίνουν την εικόνα ενός ελκυστικού αστικού περιβάλλοντος, αλλά το δίκτυο των μαζικών μεταφορών δεν καλύπτει τον οικιστικό ιστό, ενώ υπάρχουν προβλήματα προσβασιμότητας περί το βασικό δίκτυο αξόνων κυκλοφορίας και βαδισιμότητας πεζοδρομίων, λόγω διακοπτόμενης ροής των πεζών από εμπόδια φυσικά λόγω βλάστησης δέντρων (πλην της εμπορικής ζώνης και των κεντρικών δρόμων) και τεχνητά, καθώς και ελλείψεις κοινωνικού εξοπλισμού και υπηρεσιών υγείας με αποτέλεσμα την εξάρτηση των κατοίκων του από δημόσιες ή ιδιωτικές υπηρεσίες όμορων Δήμων. Υπάρχει πλήρες μεγάλο δίκτυο ποδηλατοδρόμων μήκους 9 χλμ., ενώ υπάρχουν πολλοί πεζόδρομοι και δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας. Παρόλα αυτά παρατηρούνται προβλήματα ασφάλειας στις διαβάσεις σε ώρες αιχμής λόγω παράνομης στάθμευσης.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ (SWOT ANALYSIS)</b>		
	<b>Πλεονεκτήματα - ευκαιρίες</b>	<b>Μειονεκτήματα - κίνδυνοι</b>
<b>A</b>	<b>ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</b>	
<b>A1</b>	<b>ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ</b>	
	<p>Σημαντική τάση μεγέθυνσης των δημογραφικών μεγεθών, ως απόρροια των τάσεων αστικοποίησης του Δήμου και περιαστικοποίησης του Π.Σ.Π.</p> <p>Θετικό είναι το γεγονός ότι το ποσοστό του πληθυσμού άνω των 65 ετών είναι μικρότερο σε σχέση με τα υπερκείμενα διοικητικά επίπεδα αναφοράς (νομός, περιφέρεια, χώρα), χαρακτηριστικό που υποδηλώνει τον</p>	<p>Μείωση του αριθμού ατόμων ανά νοικοκυριό, γεγονός που οφείλεται στη γενική γήρανση του πληθυσμού, αλλά και στο σχετικά αναβαθμισμένο κοινωνικό-οικονομικό επίπεδο των κατοίκων, τάση που αναγνωρίζεται γενικότερα σε ελληνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, ότι συνδέεται με φαινόμενα υπο-γεννησιμότητας.</p>

Σιόλας Α. «Διερεύνηση της μεθοδολογίας εφαρμογής συνδυασμένων κυκλοφοριακών και πολεοδομικών πολιτικών. Η περίπτωση του Ιστορικού Κέντρου της Νέας Ερυθραίας», 2008

	αστικό δυναμισμό της περιοχής που προσελκύει παραγωγικές ηλικίες.	
<b>A2</b>	<b>ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ</b>	
	Υψηλό μορφωτικό επίπεδο του πληθυσμού, σημαντικά μεγαλύτερο από τα υπερκείμενα διοικητικά επίπεδα αναφοράς.	Έντονο το στοιχείο των μικρασιατών προσφύγων με πολιτιστικές ιδιαιτερότητες που χρήζουν αναγνωρισιμότητας, ενώ υπάρχουν σταδιακά κίνδυνοι ομογενοποίησης.  Σχετικά υψηλό ποσοστό νοικοκυριών με αρχηγό τη γυναίκα, στο πλαίσιο του οποίου ένα σοβαρό τμήμα σχετίζεται με διαζύγιο, ως απόρροια των τάσεων άμβλυνσης των οικογενειακών δεσμών στις σύγχρονες κοινωνίες αφθονίας. Αναμενόμενη παρουσία μεταναστών σε σχετικά υψηλό ποσοστό. Αναμενόμενη παρουσία μεταναστών σε σχετικά υψηλό ποσοστό.
<b>A3</b>	<b>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</b>	
	Το ποσοστό ανεργίας, παρ' ότι διπλασιάστηκε την τελευταία δεκαετία, παραμένει πάντως χαμηλότερο σε σχέση με τα υπερκείμενα διοικητικά επίπεδα αναφοράς.  Σημαντικό ποσοστό των κατοίκων είναι μέλη βουλευομένων σωμάτων, ανώτερα διοικητικά και διευθυντικά στελέχη και πρόσωπα που ασκούν καλλιτεχνικά και επιστημονικά επαγγέλματα.	Τάση σημαντικής μεγέθυνσης (διπλασιασμός) της ανεργίας στο διάστημα της τελευταίας δεκαετίας. Η περιοχή χαρακτηρίζεται ως μεικτών εισοδημάτων και από ανισότητες στις επιμέρους γειτονίες οι οποίες οφείλονται στο ιστορικό διαδοχικής εγκατάστασης των περιοχών κατοικίας του Δήμου, από την εποχή του συνοικισμού μέχρι και σήμερα που αναπτύσσεται στις νέες γειτονίες (Πολιτεία, Τρίγωνο, Μορτερό κλπ) με την είσοδο νεώτερων υψηλής στάθμης κοινωνικών στρωμάτων που κατοικούν σε διακεκριμένους θύλακες του οικιστικού ιστού.

<b>B</b>	<b>ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ</b>	
<b>B1</b>	<b>ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ</b>	
	<p>Αναβαθμισμένη γενικά περιοχή αμιγούς κατοικίας με ισχυρή μεταφορική προσπελασιμότητα σε σχέση με το Π.Σ.Π., άμεση σχέση με το περιαστικό φυσικό τοπίο του Κηφισού Ποταμού και της Πεντέλης, ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών μητροπολιτικής – υπερτοπικής σημασίας που παρέχει αντάρχεια εξυπηρετήσεων και θέσεις εργασίας στους κατοίκους, με εστίαση στο υπερτοπικό και αναπτυσσόμενο κέντρο πόλης, το γραμμικό ανάπτυγμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της λεωφόρου Κηφισίας και την εκτός σχεδίου παρά τον ΠΑΘΕ συγκέντρωση τριτογενών δραστηριοτήτων.</p> <p>Η περιοχή δέχεται καθημερινές μετακινήσεις κατοίκων προερχόμενων από βορειότερους Δήμους του Π.Σ.Π. και του εξωαστικού του χώρου (Εκάλη, Δροσιά, Άγιος Στέφανος, κ.ά.), λειτουργώντας ως τόπος προσέλκυσης για κατανάλωση και παροχή υπηρεσιών.</p>	<p>Περιοχή που δεν έχει καμία προβεβλημένη ταυτότητα. Οι αναβαθμισμένες περιοχές του, το Καστρί και η Πολιτεία – εν μέρει δε το Τρίγωνο και το Μαρτερό – προβάλλονται καθ’ εαυτές, χωρίς να έχουν αναφορά στη Νέα Ερυθραία.</p> <p>Είναι εμφανής η επέκταση με τα ίδια χαρακτηριστικά και στη Ν. Ερυθραία του μητροπολιτικού γραμμικού άξονα της Κηφισίας</p> <p>Σημαντικές χωρικές και κοινωνικές ανισότητες με ετερογένεια και διαφοροποιήσεις ποιότητας αστικού περιβάλλοντος μεταξύ των Π.Ε., αντίστοιχες του ιστορικού δοίκησης της περιοχής.</p> <p>Περιορισμένα προβλήματα σύγκρουσης και ασυμβατότητας χρήσεων γης, που εντοπίζονται στο κέντρο πόλης και τη γραμμική συγκέντρωση λειτουργιών κέντρου της Ελευθερίου Βενιζέλου και του λοιπού βασικού οδικού δικτύου, λόγω συμφορήσεων, καθώς και στην εξωαστική συγκέντρωση χονδρεμπορίου – αποθηκών – βιοτεχνίας παρά την εθνική.</p> <p>Ελλείψεις όσον αφορά δημόσιες διοικητικές λειτουργίες και υπηρεσίες υγείας, κυρίως ανώτερου επιπέδου και εξαρτήσεις από τα ισχυρότερα υπερτοπικά κέντρα Κηφισίας, Αμαρουσίου και γραμμικού αναπτύγματος λεωφόρου Κηφισίας. Ανεπαρκής ανάπτυξη τοπικών κέντρων.</p>

<b>B2</b>	<b>ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</b>	
	<p>Ολοκληρωμένος στην πλειονότητά του πολεοδομικός σχεδιασμός σε όλα τα επίπεδα, με αναβαθμισμένες γενικά πολεοδομικές σταθερές (αρτιότητες, Σ.Δ.), παρά τις εσωτερικές διαφοροποιήσεις.</p> <p>Ισορροπία κατανομής θεσμοθετημένων οικιστικών χρήσεων λόγω της διάκρισης κεντρικών λειτουργιών και περιοχών κατοικίας.</p> <p>Η ύπαρξη αδόμητης γης στις ζώνες αμιγούς κατοικίας με κλιμάκωση των αδόμητων οικοπέδων ανάλογα με την ιστορική εξέλιξη της οικιστικής ανάπτυξης και το χαρακτήρα των γειτονιών. Επιπλέον δε, δείχνει τα παραπέρα περιθώρια ολοκλήρωσης της αστικοποίησης του συνόλου της περιοχής του Δήμου μέσα στο εγκεκριμένο σχέδιο πόλης.</p> <p>Το Πολεοδομικό Κέντρο έχει σχεδόν καθ' ολοκληρία δομηθεί.</p>	<p>Σοβαρή διαφοροποίηση των πολεοδομικών σταθερών (αρτιότητα, Σ.Δ.) μεταξύ των Π.Ε., ανάλογα και με τη γενική κατηγορία χρήσης γης, με βάση τον έντονα διαφορετικό χαρακτήρα των επιμέρους περιοχών, με αποτέλεσμα τη διαπίστωση ανισοτήτων στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.</p> <p>Ελλείψεις όσον αφορά δημόσιες διοικητικές λειτουργίες και υπηρεσίες υγείας.</p> <p>Προβλήματα οχλήσεων στις περιοχές του κέντρου πόλης και τις περί αυτό γειτονίες κατοικίας, λόγω πυκνοδόμησης και κυκλοφοριακής συμφόρησης.</p> <p>Διαπιστώνεται επίσης έλλειψη χώρων στάθμευσης, στο κέντρο ιδιαίτερα.</p> <p>Πρόβλημα εκτός σχεδίου και εκτός Γ.Π.Σ. δόμησης υπερτοπικών επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, καθώς και εκτός σχεδίου και εντός Γ.Π.Σ. δόμηση χρήσεων αμιγούς κατοικίας, με αποτέλεσμα να προκαλούνται αρνητικές συνέπειες στο αστικό περιβάλλον, λόγω ανοργάνωτων οικιστικών υποδοχέων.</p>
<b>B3</b>	<b>ΑΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ</b>	
	<p>Αξιόλογη αναλογία γης ανοικτών κοινόχρηστων εκτάσεων σε σχέση με την οικοδομήσιμη γη στην οικισμένη περιοχή του Δήμου, η οποία προσφέρεται σε μεγάλο ποσοστό στους χώρους κυκλοφορίας, αλλά και</p>	<p>Οχλούσες χρήσεις στο κέντρο πόλης και κατά μήκος της λεωφόρου Κηφισίας και των δρόμων που τη συνδέουν με την Εθνική οδό, με προβλήματα αισθητικής και πολεοδομικής υποβάθμισης και</p>



<p>για χρήσεις πλατειών, υπαίθριων αθλητικών εγκαταστάσεων, αστικού πρασίνου και πάρκων.</p> <p>Το ποσοστό του οδικού δικτύου, των πεζοδρομίων, των πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, κ.ά. είναι της τάξης του 20% της συνολικής θεσμοθετημένης έκτασης εντός σχεδίου του Δήμου, οφείλεται δε στην ύπαρξη μεγάλων οικοπέδων και οικοδομικών τετραγώνων σε εκτεταμένη έκταση ορισμένων από τις Π.Ε., με αποτέλεσμα την έλλειψη υπερβολικής ανάλωσης γης για κυκλοφορία οχημάτων σε συνδυασμό και με τις σχετικά χαμηλές οικιστικές πυκνότητες στις αντίστοιχες οικιστικές περιοχές.</p> <p>Οι αναλογίες μαθητών / εκπαιδευτικό στο δήμο Νέας Ερυθραίας είναι υψηλότερες από τις αντίστοιχες του υπόλοιπου Αττικής και Ελλάδας σε όλα τα επίπεδα εκπαίδευσης.</p> <p>Λειτουργεί ΚΑΠΗ, ανοιχτό δημοτικό θέατρο 500 θέσεων και προγραμματίζεται αίθουσα πολλαπλών χρήσεων για πολιτιστική δραστηριότητα και μεγάλη αθλητική εγκατάσταση.</p> <p>Η κάλυψη των αναγκών συγκοινωνιακής σύνδεσης με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς προς την Κηφισιά και το κέντρο της Αθήνας είναι επαρκής μόνο από τον άξονα της λεωφόρου Ελ. Βενιζέλου, ενώ στο εσωτερικό της Δημοτικής Ενότητας δεν υπάρχει καμία εξυπηρέτηση από ΜΜΜ</p>	<p>κυκλοφοριακής συμφόρησης. Υποβαθμισμένες περιοχές κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου και της Εθνικής οδού (ΠΑΘΕ), λόγω ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης από τα διερχόμενα οχήματα. Προβλήματα υποβάθμισης λόγω συμφορήσεων στο κέντρο πόλης επί της λεωφόρου Ελευθερίου Βενιζέλου. Το μέτωπο της Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου δεν προοιδαίνει τις εσωτερικές περιοχές του Δήμου, που είναι αναβαθμισμένες.</p> <p>Αυξημένη αναλογία υπερτοπικού δικτύου, με συνέπεια να κατατέμεται εν μέρει η οικισμένη περιοχή από διαμπερείς άξονες μεγάλης κυκλοφορίας και υπερτοπικής εξυπηρέτησης, κυρίως δε οι κεντρικές γειτονιές.</p> <p>Ένα ποσοστό του τοπικού και υπερτοπικού οδικού δικτύου, της τάξης του 25%, έχει ανάγκη συντήρησης και επισκευής.</p> <p>Ανάγκη ίδρυσης δεύτερου ΚΑΠΗ, και ελλείψεις αίθουσας πολλαπλών χρήσεων για τον πολιτισμό, με σύγχρονο θέατρο, αίθουσα γυμναστικής και συνεδριακό κέντρο, καθώς και Βιβλιοθήκης, Κέντρου Νεότητας και Λαογραφικού Μουσείου.</p> <p>Προβλήματα στη λεωφορειακή εξυπηρέτηση των πλέον περιφερειακών της Κεντρικής Ερυθραίας γειτονιών. Σχετικά προβλήματα οχλήσεων από τη διαμπερή κυκλοφορία υπερτοπικού χαρακτήρα.</p>
--	---

	<p>Αναβαθμισμένη ποιότητα αρχιτεκτονικού περιβάλλοντος με παλαιότερες και νεώτερες σύγχρονες κατασκευές στις περιοχές κατοικίας των υψηλής ποιότητας αστικού ιστού γειτονιές.</p> <p>Στο εκτός σχεδίου βόρειο τμήμα του Δήμου, μεταξύ της Π.Ε. 5 και του Δήμου Εκάλης, περιλαμβάνονται πευκόφυτες δασικές εκτάσεις, που θεωρούνται αξιόλογο φυσικό οικοσύστημα – τοπίο.</p>	<p>Σοβαρά συμπτώματα υποβάθμισης Κηφισού Ποταμού και παραποτάμιων ζωνών, λόγω ελλιπούς εφαρμογής των προβλέψεων του Π.Δ. Προστασίας Κηφισού.</p> <p>Χαμηλή ποιότητα κτηρίων στις παλαιές προσφυγικές κεντρικές γειτονιές.</p>
<b>B4 ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ</b>		
	<p>Καλή προσβασιμότητα στους επιμέρους κοινόχρηστους χώρους λόγω της πρόβλεψης των απαραίτητων ραμπών κατ' εφαρμογή της Υπ. Απόφασης για τα ΑΜΕΑ.</p> <p>Σημαντικό μήκος πεζοδρόμων που καταλαμβάνουν συνολικό μήκος 8,2 χιλιόμετρα και αποτελούν το 9% του συνολικού μήκους δρόμων του Δήμου.</p> <p>Σχετικά καλή βαδισιμότητα πεζοδρομίων σε ποσοστό 75% του συνολικού τους μήκους.</p> <p>Πλήρες δίκτυο ποδηλατοδρόμων 9 χλμ που συνδέει τους πόλους ενδιαφέροντος με την κατοικία και το κέντρο</p> <p>Γενικά καθαρό ατμοσφαιρικό περιβάλλον στις περισσότερες περιοχές κατοικίας, λόγω άμεσης γειννίας με τον εξωαστικό χώρο της Πεντέλης και του Κηφισού, αλλά και</p>	<p>Το δίκτυο των μαζικών μεταφορών δεν καλύπτει ισόμετρα το σύνολο του οικιστικού ιστού (καλύπτει κυρίως τις κεντρικές γειτονιές).</p> <p>Προβλήματα προσβασιμότητας περί το βασικό δίκτυο αξόνων κυκλοφορίας.</p> <p>Προβλήματα βαδισιμότητας πεζοδρομίων στην κεντρική περιοχή λόγω διακοπτόμενης ροής πεζών από εμπόδια.</p> <p>Έλλειψη υπηρεσιών υγείας με αποτέλεσμα την εξάρτηση των κατοίκων του Δήμου από δημόσιες υπηρεσίες υγείας όμορων Δήμων.</p> <p>Πηγές ηχορύπανσης στις κεντρικές γειτονιές και τις παρακείμενες στο δίκτυο αξόνων κυκλοφορίας υπερτοπικού χαρακτήρα.</p> <p>Σοβαρά τροχαία ατυχήματα σε ορισμένα σημεία του βασικού οδικού δικτύου, πλην της Ελευθερίου</p>

	της Πάρνηθας, καθώς και της έλλειψης τοπικών ρυπαντών και οχλουσών χρήσεων.	Βενιζέλου. Σταδιακή αύξηση της εγκληματικότητας.
--	---	---

## 9 Προτάσεις

### 9.1 Οι στόχοι της ΑΑΜΟ

Η ΑΑΜΟ της Κηφισιάς για να επιτύχει τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης πρέπει να αξιοποιήσει τα πλεονεκτήματα που διαθέτουν οι χωρικές της ενότητες, και να αξιοποιήσει τις υποδομές της ενισχύοντας παράλληλα τις αστικές λειτουργίες. Οι βασικές αρχές της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, η θεσμοθέτηση των χρήσεων γης, η βελτίωση των υποδομών, κ.λπ., που επαληθεύονται με ποσοτικά κριτήρια, αποτελούν ουσιώδη και σημαντικά ζητήματα, αλλά και οπτική θεώρησης της υπό έρευνας περιοχής. Έτσι η διατριβή και ειδικά το παρόν κεφάλαιο θα συμβάλει σε έναν μεγάλο βαθμό στον ορθολογικότερο σχεδιασμό και στην ισόρροπη ανάπτυξη των αστικών λειτουργιών στην ΑΑΜΟ της Κηφισιάς. Ο σχεδιασμός, όπως παρουσιάστηκε στη μεθοδολογία, θα πρέπει να περιλαμβάνει τους στόχους και τις φιλοδοξίες της ΑΑΜΟ και να δίνει μια απάντηση στην ερώτηση για το πώς η κοινωνία θα ήθελε να είναι η περιοχή της στο μέλλον. Οι στόχοι και η πολιτική που είχαν οι τρεις χωρικές ενότητες πριν ενοποιηθούν θα πρέπει να εμπλουτισθούν και ενδεχομένως να επαναδιατυπωθούν για την πρόβλεψη του μέλλοντος, με γνώμονα:

- την προστασία του περιβάλλοντος,
- τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και
- την παροχή ίσων ευκαιριών σε όλους του πολίτες

Ο σχεδιασμός της ΑΑΜΟ οφείλει να λαμβάνει υπόψη του τις ανάγκες και τις απόψεις της πλειονότητας των κατοίκων της. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τη συμμετοχή, τόσο των ίδιων ως πολιτών όσο και μέσω των φορέων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, στη λήψη των αποφάσεων με γνώμονα πάντα τη βελτίωση της ποιότητας ζωής όλων των κατοίκων, αλλά και των επερχόμενων γενεών (Βασενχόβεν 2010). Σε μια ΑΑΜΟ όπως είναι η Κηφισιά, που υπάρχουν ανισότητες και αντικρουόμενα συμφέροντα ο συμμετοχικός σχεδιασμός καθίσταται εξαιρετικά δύσκολος και χρονοβόρος, είναι όμως απαραίτητος για να υπάρχει η μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση στις παρεμβάσεις που θα προκύψουν. Για τον λόγο αυτό είναι αναγκαίο να προηγείται του συμμετοχικού σχεδιασμού έρευνα (Βλαστός & Αθανασόπουλος 2009). Οι κατηγορίες αυτής της έρευνας που ακολουθήθηκε στα πλαίσια της διατριβής ήταν η εκ των προτέρων αξιολόγηση των στόχων των Δημοτικών Ενοτήτων που δεν έχουν ακόμα υλοποιηθεί. Για τον λόγο αυτό έγινε έρευνα «κλειστών ερωτήσεων προτίμησης» που παρουσιάστηκε στην αρχή του κεφαλαίου.

Οι στόχοι που προέκυψαν από τη βιβλιογραφική αναζήτηση των πηγών και την έρευνα πεδίου για τον σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της διατριβής είναι:

- η οργάνωση της πόλης με βάση τις αρχές της αστικής βιώσιμης ανάπτυξης<sup>29</sup> μέσω του αειφόρου αστικού σχεδιασμού και της αειφόρου διαχείρισης του αστικού περιβάλλοντος, με στόχο τη μετεξέλιξη του Δήμου σε έναν «πράσινο Δήμο», με ανάπτυξη πολιτικών προστασίας του περιβάλλοντος και εξασφάλιση ενός υγιούς αστικού περιβάλλοντος, αειφόρο διαχείριση των φυσικών πόρων, εξοικονόμηση ενέργειας, βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων με την πρόβλεψη των κατάλληλων κοινωνικών και τεχνικών υποδομών, ώστε να ενταχθεί στο δίκτυο «ΠΡΑΣΙΝΗ ΠΟΛΗ»
- η προστασία – ανάδειξη – αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος στο πλαίσιο της νέας αντίληψης της σχέσης αστικού και εξωαστικού φυσικού περιβάλλοντος με την ανάπτυξη της αλληλοσυσχέτισής τους και της λειτουργικής συμπληρωματικότητάς τους (Γοσπονδίνη 2008),
- η απόδοση τοπικής ταυτότητας και ιδιαιτερότητας των Δημοτικών Ενοτήτων με την κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική και οικιστική ανάδειξη στοιχείων του τόπου, μέσω της διαδικασίας επίτευξης της οικονομικής και κυρίως της κοινωνικής συνοχής (Σπανού 2000).

## 9.2 Προτάσεις

Στη διαμόρφωση των προτάσεων λήφθηκαν υπόψη οι στόχοι που προαναφέρθηκαν, τα αποτελέσματα των δυο ερευνών (βιβλιογραφική και πεδίου), οι παραδοχές των σταθεροτύπων που περιγράφηκαν στη μεθοδολογία και τα εργαλεία για την απόκτηση δημόσιου χώρου, ενώ κατανέμονται σε τρεις θεματικές ενότητες.

### Οργάνωση της πόλης με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης

- Η κυκλοφοριακή οργάνωση στον νέο Δήμο, ακολουθώντας το πλαίσιο της αειφόρου αστικής ανάπτυξης, οφείλει να προτάξει τα παιδιά, τον πεζό, το ποδήλατο, τα ΑΜΕΑ, την προστασία από τη ρύπανση και προς τούτο απαιτούνται ειδικότερα
  - προγραμματισμός για την υπογειοποίηση της Λ. Κηφισίας από το Ζηρίνιο μέχρι τον κόμβο Βαρυμπόμπης (1<sup>ος</sup> κλάδος) και τη Λ. Διονύσου (2<sup>ος</sup> κλάδος)·
  - αποσυμφόρηση στο βασικό οδικό δίκτυο, με διάφορες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (π.χ. δακτύλιος Λ. Ελ. Βενιζέλου, Τατοΐου, Αγ. Σαράντα και Β. Όθωνος) και λήψη πολεοδομικών μέτρων (π.χ. τοπικά κέντρα εξυπηρέτησης γειτονιών) για τη μείωση της διαμπερούς κίνησης και την αποθάρρυνση της κυκλοφορίας·
  - μέτρα θωράκισης των Πολεοδομικών Κέντρων με περιφερειακούς χώρους στάθμευσης και, στα τοπικά κέντρα, οργάνωση της

<sup>29</sup> Πρόγραμμα Leonardo Da Vinci, Βιώσιμη Αστική Διαχείριση, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, [http://www.proudcities.gr/Greek/Sustainable\\_Urban\\_Management\\_Greek.pdf](http://www.proudcities.gr/Greek/Sustainable_Urban_Management_Greek.pdf)

στάθμευσης παρά το κράσπεδο, ώστε να κυριαρχεί η κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων·

- αναβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης στο εσωτερικό του οικιστικού ιστού και των περιοχών κατοικίας·
  - δημιουργία κυκλικής δημοτικής συγκοινωνίας με αφητηρία τον σταθμό του ΗΣΑΠ στην Κηφισιά·
  - σχεδιασμός και υλοποίηση δακτυλίων, μονοδρομήσεων, ενοποίηση και ενίσχυση των δικτύων ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, επιδιώκοντας την ασφαλή κίνηση των πεζών και μεριμνώντας για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ·
  - ενεργοποίηση του Δήμου και των κατοίκων για τον προγραμματισμό εκ μέρους της πολιτείας της επέκτασης του ΗΣΑΠ στη Ν. Ερυθραία και στην Εκάλη σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο μεταφορών του ΟΑΣΑ.
- Λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση της πόλης με έμφαση στο ενιαίο πολεοδομικό κέντρο της Λ. Κηφισίας, που πρέπει να οργανωθεί ως ένα σύγχρονο κέντρο με ταυτότητα και να αποκτήσει αντίστοιχη εικόνα, προσαρμοσμένη στην ιδιαιτερότητα του τόπου, αλλά και σε ευαίσθητες περιοχές όπως η περιοχή των κόμβων της ΠΑΘΕ.
  - Πολεοδομικός σχεδιασμός του νέου Δήμου με την αναθεώρηση των τριών ΓΠΣ και προσανατολισμό σε λελογισμένες οικιστικές επεκτάσεις, ώστε να οργανωθούν τοπικά κέντρα που να εξυπηρετούν τις γειτονιές του Δήμου και να μην απαιτούνται μεγάλες μετακινήσεις στο εσωτερικό του Δήμου για τις καθημερινές ανάγκες των νοικοκυριών.
  - Οργάνωση του δικτύου κεντρικών λειτουργιών με ανάπλαση, αναμόρφωση και εξυγίανση του πολεοδομικού κέντρου με ιδιαίτερη έμφαση στον άξονα Ελευθερίου Βενιζέλου με εξορθολογισμένη προσέλκυση δημόσιων υπηρεσιών εξυπηρέτησης του Δήμου σε κατάλληλα χωροθετημένα δημόσια κτήρια στα πολεοδομικά κέντρα, καθώς και λήψη μέτρων ρύθμισης και περιορισμού της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ηχορύπανσης
  - Ανάδειξη του ενιαίου Δήμου ως «πράσινου Δήμου», στο πλαίσιο της αειφόρου αστικής ανάπτυξης, όπου όλες οι παράμετροι θα συμβάλλουν σε μια άλλη, εναλλακτική πολιτική για την ενοποίηση του Δήμου, ο οποίος σήμερα είναι ιδιαίτερα ετερογενής, καθώς έχει κάποιες ζώνες, όπου κυριαρχεί η χωρική σχέση με το Πεντελικό και η αμιγής-αποκλειστική κατοικία των υψηλόμισθων κοινωνικών στρωμάτων και κάποιες άλλες, όπου κυριαρχεί ο χαρακτήρας του αστικού προαστίου με ένα σχετικά υπερτοπικής εμβέλειας κέντρο. Οι ζώνες αυτές πρέπει να διασυνδεθούν και να λειτουργήσουν αλληλένδετα και συμπληρωματικά.
  - Ανάπτυξη περιοχής επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στις εκτός σχεδίου παρά την εθνική οδό περιοχές των τριών Δημοτικών Ενοτήτων λόγω της πολύ καλής προσβασιμότητας που έχουν με την ΠΑΘΕ και τη μεταφορά εκεί όλων των οχλουσών και ασύμβατων χρήσεων με τη φυσιογνωμία του νέου Δήμου.

- Αναβάθμιση των περιοχών κατοικίας, διατηρώντας τον χαρακτήρα τους ως περιοχών αμιγούς κατοικίας και εξισορρόπηση των ανισοτήτων που υπάρχουν μεταξύ τους ιδιαίτερα μεταξύ των κεντρικών ΠΕ και των νέων εντάξεων.
- Κατάργηση της αποκλειστικής κατοικίας στο σύνολο του νέου Δήμου και υιοθέτηση της αμιγούς κατοικίας εξαιρουμένων όλων των άλλων χρήσεων πλην της κατοικίας, ιδιωτικών γραφείων ελεύθερων επαγγελματιών, ισόγειων εμπορικών καταστημάτων έως 50τμ που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής, Κοινόχρηστων και Κοινωφελών Χώρων.
- Ενοποίηση των ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου με τη δημιουργία ενός πράσινου δικτύου με πεζόδρομους, άλση, πλατείες, πάρκα, παιδικές χαρές μέχρι τον εξωαστικό χώρο και εξασφάλιση σε αυτούς κατάλληλα διαμορφωμένων χώρων ώστε να λειτουργούν ως υποδοχείς χώρου υπαίθριων εκθέσεων, δημιουργικής απασχόλησης παιδιών και ανάπτυξης πολιτιστικών εκδηλώσεων και δραστηριοτήτων ανοικτού χώρου.
- Αναπλάσεις και αισθητική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, καθώς και των υφισταμένων δημόσιων κτηρίων και σχεδιασμός των νέων που απαιτούνται, με βάση τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού και της εξοικονόμησης της ενέργειας.
- Υιοθέτηση των αρχών του βιοκλιματικού σχεδιασμού και της αειφόρου διαχείρισης και στα ιδιωτικά κτήρια και στον δημόσιο χώρο με την παροχή κινήτρων όχι απαραίτητα οικονομικά.
- Εμπλουτισμός των υποδομών κοινωνικού εξοπλισμού, με πρόβλεψη νέων, όπως του πολιτισμού, αθλητισμού, κοινωνικής μέριμνας, υγείας και κατάρτισης, και εκσυγχρονισμό των υπαρχουσών, όπως της εκπαίδευσης κ.λπ.
- Ενίσχυση του πρασίνου με αύξηση της βλάστησης μέσα στον οικιστικό ιστό ώστε να προσδίδεται ταυτότητα σε περιοχές με ειδικά χαρακτηριστικά, και σε διάφορες οδούς του βασικού οδικού δικτύου αλλά και σε οδούς των ζωνών κατοικίας.

### **Βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος**

- Προστασία και ανάδειξη του δασικού περιαστικού χώρου ως πνεύμονα πρασίνου και διευκόλυνση της στροφής των κατοίκων προς την περιαστική – δασική αναψυχή, με
  - μέτρα ισχυροποίησης της πυροπροστασίας,
  - δημιουργία περιαστικών χώρων δασικής αναψυχής, άθλησης και περιπάτου, ιδίως δε της πευκόφυτης εκτός σχεδίου περιοχής δυτικά της εθνικής οδού που αποτελεί και Α Ζώνη προστασίας του Κηφισού,
  - σχεδιασμό προγραμμάτων αναδασώσεων και φυσικής αναγέννησης αναδασωτέων εκτάσεων,
  - σχεδιασμό και υλοποίηση μονοπατιών για πεζοπορία και εκτός δρόμου ποδηλασία,

- σχεδιασμό και υλοποίηση στάσεων θέας και αναψυχής.
- Προστασία του φυσικού τοπίου των μεγάλων πευκόφυτων εκτάσεων εντός του οικιστικού ιστού από την επέλαση των οικιστικών πιέσεων για δόμηση και επεκτάσεις του σχεδίου πόλης.
- Έμφαση πρέπει να δοθεί στα διερχόμενα από τον οικιστικό ιστό ρέματα και με προαγωγή της βιοποικιλότητας μέσα στον αστικό χώρο, ενταγμένα στα πράσινα δίκτυα, με συνεχή συντήρηση και αναζωογόνηση της βλάστησης και συστηματικό καθαρισμό, με αξιοποίηση των παραρεμάτων περιοχών ως περιοχών περιπάτου, και σε κάθε περίπτωση με αυστηρό σχεδιασμό της προστασίας τους.
- Ανάδειξη της νέας σχέσης αστικού και περιαστικού-φυσικού χώρου με τη δημιουργία ενός πράσινου δικτύου στο οποίο θα ενοποιείται το φυσικό περιβάλλον εντός και εκτός οικιστικού ιστού με «πράσινες διαδρομές» - δένδροφυτεμένους πεζόδρομους και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, που εκτός από την επίτευξη του στόχου της διατήρησης της βιοποικιλότητας εντός του αστικού περιβάλλοντος, θα συμβάλει στη λειτουργική ένταξη αυτών των χώρων στην πόλη και στην καθημερινή ζωή των κατοίκων προσφέροντας υπαίθριους χώρους περιπάτου.

#### **Διατήρηση της ιδιαίτερης ταυτότητας**

- Πρωτοβουλίες του δήμου για ανάληψη δράσεων και εκδηλώσεων με ενεργή συμμετοχή των κατοίκων για την απόδοση της τοπικής συνείδησης και τον σχηματισμό και την ανάδειξη της ταυτότητας του τόπου, με κοινούς στόχους την προστασία του περιβάλλοντος, την προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης, την ανάπτυξη του πολιτισμού, διαδικασία που θα συμβάλει εν κατακλείδι στην κοινωνική συνοχή του πληθυσμού.
- Διασφάλιση ίσων ευκαιριών κοινωνικής ανάπτυξης και πρόσβασης στη γνώση, με δημιουργία κέντρου συμβουλευτικής εργασίας των μεταναστών που κατοικούν στην περιοχή και συγκρότηση εκπαιδευτικού-επιμορφωτικού προγράμματος εκμάθησης της ελληνικής γλώσσας και ιστορίας, αλλά και της δικής τους γλώσσας και ιστορίας στα δικά τους παιδιά, εφόσον κάποιες κοινότητες το επιθυμούν.
- Προστασία των ευπαθών ομάδων του πληθυσμού, με ειδικές υποδομές και δράσεις για την καθεμία, όπως για τους ηλικιωμένους, τα ΑΜΕΑ κ.λπ. με οργάνωση δικτύου εθελοντικής υποστήριξης και συμβουλευτικής των ηλικιωμένων ατόμων και των μονογονεϊκών οικογενειών.
- Εξισορρόπηση των κοινωνικών και χωρικών ανισοτήτων με ολοκληρωμένες πολιτικές για τον πολιτισμό, τον αθλητισμό την εκπαίδευση και τις τεχνικές υποδομές. Διασφάλιση ισότητας πρόσβασης στη γνώση, στο πνεύμα της ενδυνάμωσης της κοινωνικής συνοχής.
- Αναβάθμιση της ασφάλειας των πολιτών, με συγκρότηση ολοκληρωμένου δικτύου αστυνόμευσης και άμεσης δράσης, καθώς και με την ίδρυση



δημοτικής αστυνομίας με κατάλληλες αρμοδιότητες. Πρωτοβουλίες του δήμου για ανάληψη δράσεων και εκδηλώσεων από τα πολιτιστικά Κέντρα και τους κοινωνικούς εταίρους σε συνεργασία με τα τοπικά Σχολεία όλων των βαθμίδων για την καλλιέργεια τοπικής συνείδησης στη νεολαία, προκειμένου η Νεολαία και τα παιδιά να αποκτήσουν συνείδηση για τον τόπο που ζουν, τον πολιτισμό και την ιστορία της σύγχρονης κοινωνίας του, που συντέθηκε από πληθυσμούς που προήλθαν από διαφορετικές περιοχές της χώρας.

- Διεύρυνση των επιλογών εργασίας μέσα στην περιοχή του Δήμου, με κατάλληλες προβλέψεις υποδομών, υπηρεσιών, αλλά και δράσεων ευαισθητοποίησης όλων των αρμόδιων ομάδων, για την καταπολέμηση της ανεργίας και την εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων και ταυτόχρονη άσκηση πολιτικών ενίσχυσης της διοικητικής αυτάρκειας του Δήμου με αναμενόμενα αποτελέσματα την εξυπηρέτηση των κατοίκων και τον περιορισμό των άσκοπων μετακινήσεών τους σε όμορους Δήμους, όπως κυρίως στη Κηφισιά.
- Δημιουργία Πολιτιστικού Κέντρου «τόπου» κοινωνικής συνάντησης των κατοίκων που θα συμβάλει στην κοινωνική συνοχή με εκδηλώσεις επιμόρφωσης, ευαισθητοποίησης και κατάρτισης, καθώς και στην πολιτισμική καλλιέργεια όλων των κατοίκων με έμφαση στη Νεολαία και τα παιδιά.
- Σχεδιασμός του ειδικού αστικού τουρισμού που μπορεί να αναπτυχθεί στο Δήμο με περιηγήσεις στο αξιόλογο αστικό περιβάλλον με τις παρόδιες φυτεύσεις και τα διατηρητέα κτήρια-επαύλεις, στον περιηγητικό, οικοπολιτιστικό περίπατο στην Κηφισιά σε συνδυασμό με τις επισκέψεις σε μουσεία, την περιήγηση στον εξωαστικό χώρο στο φυσικό τοπίο –το Πεντελικό.
- Έμφαση στην προώθηση της πολιτιστικής ανάπτυξης ως φορέα της αναγνώρισης και προαγωγής της πολυμορφίας των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων των κατοίκων.
- Ενδυνάμωση της εταιρικής συνεργασίας μεταξύ του ιδιωτικού τομέα, του ΟΤΑ και των κατοίκων.
- Ενίσχυση των οικονομικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στον Δήμο, η οποία μεταξύ των άλλων περιλαμβάνει μέτρα ενίσχυσης της καινοτόμου επιχειρηματικής δράσης των Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων με δημιουργία κέντρου παροχής συμβουλευτικής και τεχνογνωσίας στους νέους επιχειρηματίες, αλλά και προβολή του τοπικού επιχειρηματικού δυναμικού.
- Με βάση τον ιστό της ιστορικότητας, ενίσχυση με διάφορες ενέργειες της τοπικής συνείδησης πληθυσμών που πρόσφατα εγκαταστάθηκαν στον Δήμο και ειδικότερα στις νέες Πολεοδομικές Ενότητες ώστε να συμβάλουν στην κοινωνική συνοχή όλων των κοινωνικών ομάδων που κατοικούν στο Δήμο. Συνδυασμός των ανωτέρω παραγόντων με αξίες της αειφόρου ανάπτυξης, όπως η προστασία του περιβάλλοντος, του οικοσυστήματος του Πεντελικού, το ιδιαίτερο φυσικό αστικό περιβάλλον των κεντρικών γειτονιών.

- Συνδυασμός της ιστορίας της τοπικής κοινωνίας κάθε δημοτικής ενότητας, ώστε να διαμορφωθεί μια ενιαία ταυτότητα στο πλαίσιο του νέου Δήμου με ομοιογενή χαρακτηριστικά, η οποία όμως να προβάλλει παράλληλα και τα ιδιαίτερα στοιχεία κάθε δημοτικής ενότητας, όπως αυτά του μικρασιατικού πολιτισμού στη Νέα Ερυθραία. Δημιουργία κέντρου προβολής της πολιτισμικής ιστορίας και συνεισφοράς του προσφυγικού στοιχείου. Καταξίωση της ιστορικότητας του δήμου με την ένταξή του σε ανάλογα δίκτυα πόλεων, όπως οι ιστορικές πόλεις.

Οι προτάσεις εξειδικεύονται σε μια σειρά από παρεμβάσεις στα Τοπικά Κέντρα Γειτονιάς, στις Πολεοδομικές Ενότητες, στις Δημοτικές Ενότητες και εν τέλει στην ΑΑΜΟ. Οι παρεμβάσεις αυτές παρουσιάζονται στους χάρτες που βρίσκονται στο παράρτημα και απεικονίζουν την υφιστάμενη κατάσταση και την πρόταση μετά την εφαρμογή της μεθοδολογίας. Για τον σχεδιασμό τους χρησιμοποιήθηκε το σχεδιαστικό πρόγραμμα AutocadMap 2007 της εταιρείας Autodesk.

## 10 Συμπεράσματα διατριβής

### 10.1 Γενικά συμπεράσματα

Στο πλαίσιο της διδακτορική διατριβής αναζητήθηκε η μορφή που πρέπει να έχει μια αστική αυτοδιοικητική μονάδα ΑΑΜΟ, ενώ παράλληλα σχεδιάστηκε μια μεθοδολογία για τον προσδιορισμό των αστικών λειτουργιών σε αυτή. Για την αναζήτηση αυτή απαιτήθηκε η εξέταση της έννοιας και της οργάνωσης της πόλης διαχρονικά, όσο αυτό είναι εφικτό στο πλαίσιο μιας βιβλιογραφικής έρευνας, καθώς και των μοντέλων διοικητικής οργάνωσης που έχουν εφαρμοστεί σε διάφορες χώρες κατά καιρούς. Επίσης, για να εξεταστεί το κατά πόσο οι θεωρητικές προσεγγίσεις μπορούν να συμβάλουν στη βελτίωση των σημερινών συνθηκών και λειτουργιών που εξυπηρετούν οι διοικητικές ενότητες που αποτελούν τους αστικούς ΟΤΑ, εφαρμόστηκε πιλοτικά η μεθοδολογία στη χωρική και διοικητική ενότητα της Κηφισιάς.

Η σφαιρική προσέγγιση που υιοθετήθηκε στο σχεδιασμό της μεθοδολογίας προσέφερε το πλεονέκτημα της διατύπωσης λύσεων περισσότερο ολοκληρωμένων και εφαρμόσιμων σε όλα τα χωρικά επίπεδα ανάλυσης της γεωγραφικής ενότητας της ΑΑΜΟ, όπως είναι το ευρύτερο Χωροταξικό (σύνολο Δημοτικών Ενοτήτων), το Πολεοδομικό (η κάθε πολεοδομική ενότητα) και το επίπεδο του Αστικού Σχεδιασμού ανά Γειτονιά (Τοπικά Κέντρα). Η προσέγγιση αυτή θα βοηθήσει τους αστικούς ΟΤΑ να αξιοποιήσουν αυτά τα στοιχεία ως ένα «εργαλείο» εποπτικής παρουσίασης, τεκμηρίωσης, στήριξης και παρακολούθησης του σχεδιασμού των Αστικών Λειτουργιών τους.

Η διερεύνηση των χαρακτηριστικών της κάθε χωρικής ενότητας που αποτελεί την ΑΑΜΟ κατά θεματικές περιοχές, που αφορούν τη χωροταξική διάρθρωση, το φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον, τις χρήσεις γης, την οικονομική δραστηριότητα, τις κοινωνικές και τεχνικές υποδομές, συνέβαλε στη διεξαγωγή συμπερασμάτων και προτάσεων που θα βελτιώσουν τη μορφή, τη λειτουργία και τη βιώσιμη ανάπτυξή της.

Η μεθοδολογία που προέκυψε από τη διατριβή μπορεί να εφαρμοστεί από τους αστικούς ΟΤΑ ως εργαλείο επανασχεδιασμού της πόλης, με γνώμονα την προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος, τη σύμμετρη και αειφόρο ανάπτυξη των χωρικών ενότητων που την αποτελούν, καθώς και την προώθηση οικονομικών δραστηριοτήτων. Παράλληλα στοχεύει στην παροχή επαρκών υποδομών για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την εξυπηρέτηση των βασικών αναγκών των πολιτών, την ενίσχυση της προσβασιμότητας με ήπια μέσα μεταφοράς και την ανάπτυξη κοινωνικής δικαιοσύνης που θα διασφαλίζει τη συμβίωση, τις ίσες ευκαιρίες, τη συμμετοχή και την αλληλεγγύη.

## 10.2 Συμπεράσματα για την ΑΑΜΟ

Η ΑΑΜΟ αποτελεί έναν θεσμό ο οποίος εδράζεται στην αντίληψη ότι η εξουσία πρέπει να διαχέεται σε διαφορετικά κέντρα λήψης αποφάσεων. Η αντίληψη αυτή βλέπει στην αυτοδιοίκηση την έκφραση σε πολιτικό επίπεδο της αναγκαιότητας για την έκφραση της βούλησης των πολιτών σε τοπικό επίπεδο. Οι εκλεγμένοι αντιπρόσωποι των τοπικών κοινωνιών έχουν την δυνατότητα να ανταποκριθούν καλύτερα στις διαφορετικές ανάγκες και τις ιδιαιτερότητές τους και να τις αντιμετωπίσουν με πιο άμεσο και αποτελεσματικό τρόπο. Η εγγύτητα και η αλληλεπίδραση που έχουν με τους πολίτες και τα αποτελέσματα των πολιτικών τις οποίες ακολουθούν επιτρέπουν στους φορείς της αυτοδιοίκησης να μετεξελίσσονται, να είναι αποτελεσματικότεροι και πιο καινοτόμοι. Υπ' αυτό το πρίσμα, ο θεσμός της τοπικής αυτοδιοίκησης, αυτόνομος και αποκεντρωτικός, αποτελεί το αντίπαλο δέος της κεντρικής συγκεντρωτικής κρατικής διοίκησης.

Η ΑΑΜΟ απολαμβάνει ενός πλεονεκτήματος σε σχέση με την κεντρική διοίκηση το οποίο αφορά τη δυνατότητα που έχει να γίνεται δέκτης των μηνυμάτων των τοπικών κοινωνιών γρηγορότερα. Μια άλλη παράμετρος της άσκησης εξουσίας από την ΑΑΜΟ είναι ο βαθμός στον οποίο εμπλέκει τους πολίτες στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων. Η τοπικότητα του θεσμού επιτρέπει τη δημιουργία συναισθήματος ενεργούς συμμετοχής στα πολιτικά τεκταινόμενα από τους ίδιους τους ενδιαφερόμενους, τους ίδιους τους πολίτες. Έτσι απολαμβάνει της εμπιστοσύνης των πολιτών σε μεγαλύτερο βαθμό απ' ό,τι η κεντρική εξουσία. Μέσα από τη συμμετοχή στα κοινά οι πολίτες έχουν μεγαλύτερο βαθμό αφοσίωσης στην ΑΑΜΟ και επιπλέον αναγνωρίζουν ότι μέσω αυτής μπορούν να εφαρμοστούν πολιτικές οι οποίες έχουν σαν γνώμονα την πραγμάτωση πολιτικών που βασίζονται σε κοινωνικές αξίες και όχι την εξυπηρέτηση ιδιωτικών συμφερόντων. Βέβαια, η εγγύτητα αυτή με τις τοπικές κοινωνίες έχει τόσο ευεργετικές όσο και αρνητικές επιπτώσεις στην άσκηση της πολιτικής. Αφενός μπορεί να αντιδρά άμεσα και να καλύπτει τις ανάγκες των πολιτών, αφετέρου υπάρχει ο κίνδυνος να υποκύψει πιο εύκολα σε πιέσεις από πολίτες οι οποίοι αντιστρατεύονται πολιτικές τις οποίες θέλει να εφαρμόσει η ΑΑΜΟ.

Στο πλαίσιο της καθιέρωσης της ΑΑΜΟ, ώστε να ανταποκρίνεται στα παραπάνω χαρακτηριστικά καθίσταται αναγκαίος ο σχεδιασμός των δομών της σε δύο άξονες: τον διοικητικό και τον πολιτικό. Σε ό,τι αφορά τον διοικητικό άξονα, ο σχεδιασμός πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες παραμέτρους:

- Αλλαγή αντιμετώπισης των πολιτών εκ μέρους των υπηρεσιών. Ο πολίτης θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως «πελάτης» που δικαιούται άμεση και αποτελεσματική εξυπηρέτηση.

- Αφομοίωση από την ΑΑΜΟ καινοτομιών και καινούργιων πρακτικών μάθησης, οι οποίες θα την καταστήσουν περισσότερο δεκτική και ικανή να ανταποκριθεί σε νέες προκλήσεις.
- Παροχή υπηρεσιών και υιοθέτηση πρακτικών της δημόσιας διοίκησης.

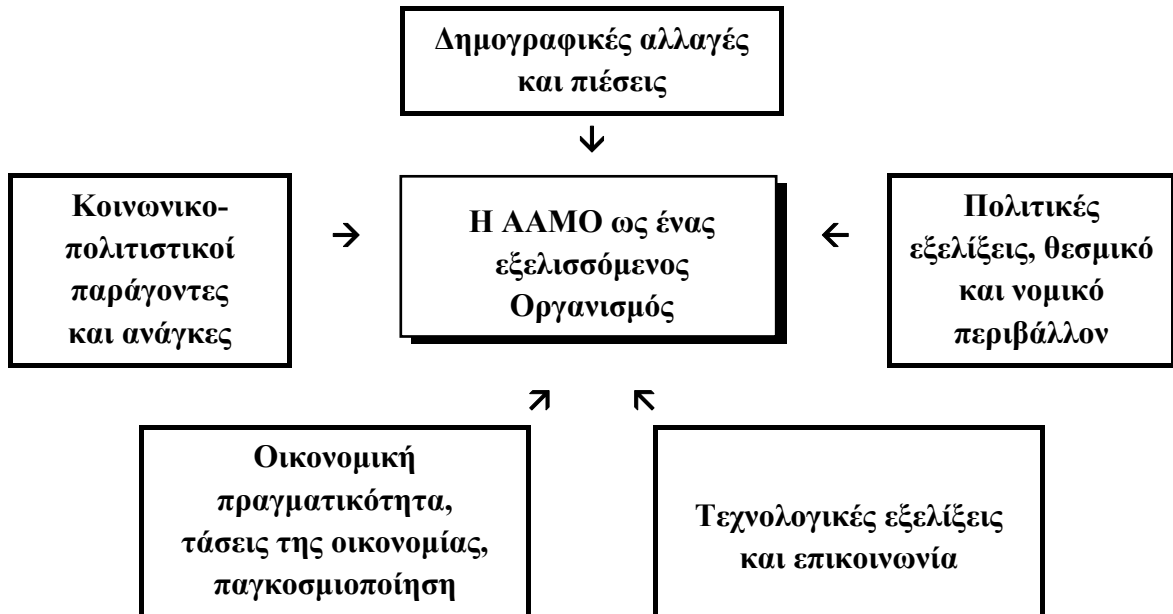
Στον πολιτικό άξονα οι παράμετροι σχεδιασμού της ΑΑΜΟ έχουν ως εξής:

- Συνένωση όλων των τοπικών υπηρεσιών και οργάνωση σύμφωνα με το μοντέλο του ενιαίου κράτους υπό ένα πολιτικό σχήμα.
- Αποσαφήνιση και διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων της ΑΑΜΟ σε σχέση με την κεντρική εξουσία, καθώς και η θεσμική θωράκισή της μέσω του Συντάγματος.
- Αναλογική αντιπροσώπευση μέσω των τοπικών εκλογών.
- Εφαρμογή οικονομικών πολιτικών τοπικού επιπέδου.

Στον αιώνα που διανύουμε με τις μεγάλες προκλήσεις και το συνεχώς μεταβαλλόμενο κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον, η ΑΑΜΟ αποτελεί το καταλληλότερο όχημα για την εφαρμογή πολιτικών οι οποίες θα ανταποκριθούν σε αυτές τις συνθήκες. Η ΑΑΜΟ βρίσκεται στο προσκήνιο εφαρμόζοντας πιο σύγχρονα μοντέλα διοίκησης και θέτοντας τις βάσεις για την αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση του πολίτη. Αποτελεί αδιαμφισβήτητη ανάγκη να αποτινάξει τις πρακτικές του παρελθόντος και τον σφιχτό εναγκαλισμό της αυτοδιοίκησης από την κεντρική εξουσία. Για να καταφέρει να επιτύχει τους στόχους της, θα πρέπει να επιδείξει ευελιξία και αποτελεσματικότητα τόσο στην εσωτερική διοικητική οργάνωση, όσο και αναφορικά με την εξυπηρέτηση του πολίτη.

Για να καταστεί κάτι τέτοιο εφικτό, θα πρέπει να εκπονηθεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο τοπικής ανάπτυξης. Είναι αναγκαίο να υπάρξει ένα στρατηγικό πλάνο το οποίο θα θέσει τις βάσεις, ούτως ώστε η ΑΑΜΟ να αποκτήσει ομοιογένεια στις αποφάσεις που αποσκοπούν στον καθορισμό στόχων για το μέλλον της. Στο πλαίσιο αυτού του στρατηγικού πλάνου είναι απαραίτητο να εξεταστούν τα μέσα που διαθέτει η ΑΑΜΟ σε συνάρτηση με τις συνθήκες που δημιουργεί το περιβάλλον στο οποίο καλείται να εκπονήσει το πλάνο, μια διαδικασία που αναλύεται στο παρακάτω σχήμα.

Εικόνα 18: Περιβάλλον καθορισμού στρατηγικού πλάνου ανάπτυξης της ΑΑΜΟ



Για να καταστεί αποτελεσματικό το στρατηγικό πλάνο, είναι απαραίτητο να εμπεριέχει στόχους οι οποίοι να μπορούν να προσφέρουν στους πολίτες ένα όραμα έτσι ώστε να κινητοποιήσουν τις κοινωνικές δυνάμεις οι οποίες δεν έβρισκαν τον τρόπο να εκφραστούν λόγω της αδιαφορίας της κεντρικής εξουσίας. Επιπροσθέτως, για να υπάρξουν αποτελέσματα, είναι αναγκαίο να επιτευχθεί ένα όσο το δυνατόν μεγαλύτερο ποσοστό συναίνεσης στην τοπική κοινωνία και βέβαια να διαθέτει τα στοιχεία εκείνα που θα το καταστήσουν εύκολα αφομοιώσιμο από αυτήν. Άρα το στρατηγικό πλάνο θα πρέπει να υπολογίζει και τις γενικότερες οικονομικές συνθήκες και να τις εντάσσει σε ένα ευρύτερο σύγχρονο αναφορικό πλαίσιο και ταυτόχρονα η στοχοθέτηση να ανταποκρίνεται σε υψηλά πρότυπα από άποψη πρωτοπορίας και τόλμης, χωρίς όμως να καθίσταται ανέφικτη η πραγμάτωση των στόχων.

Ως επιστέγασμα δίνεται ο ορισμός της Αστικής Αυτοδιοικητικής μονάδας (ΑΑΜΟ)

*Αστική Αυτοδιοικητική Μονάδα ΑΑΜΟ είναι η χωρική ενότητα του αστικού δομημένου περιβάλλοντος και του τοπίου που εντάσσεται στα διοικητικά της όρια με καθορισμένο γεωγραφικό και πληθυσμιακό μέγεθος, που ασκεί εκτελεστική εξουσία σε όλες τις τοπικές υποθέσεις σύμφωνα με τα όσα ορίζουν οι νόμοι και το σύνταγμα.*

Τοπική είναι η υπόθεση που σχετίζεται με προσδιορισμένα χωρικά όρια και η οποία, ως εκ τούτου, δύναται και οφείλει να αποφασιστεί από την ίδια την τοπική κοινωνία με κριτήρια που προσιδιάζουν στο τοπικό αυτό σύστημα. «Δύναται» σημαίνει ότι η

υπόθεση αυτή δεν επηρεάζει κάποιο μεγαλύτερο σύστημα (δηλ. το νομό, την περιφέρεια ή ολόκληρη την επικράτεια), ώστε να υπάρχει κίνδυνος, αν κριθεί με κριτήρια τοπικά, να θιγεί το μεγαλύτερο αυτό σύστημα. «Οφείλει» σημαίνει αντίθετα ότι, αν μια τοπική υπόθεση ανατεθεί σε όργανα μεγαλύτερου συστήματος, δηλ. διατοπικά, περιφερειακά ή κρατικά, και κριθεί με τα κριτήρια του συστήματος αυτού, τότε θα θιγεί το τοπικό σύστημα, είτε διότι τα όργανα αυτά δεν γνωρίζουν τις τοπικές προτεραιότητες και υποθέσεις τόσο καλά όσο η τοπική κοινωνία, είτε διότι είναι υποχρεωμένα να λάβουν τις αποφάσεις τους σύμφωνα με τη λογική και τις ανάγκες του μεγαλύτερου συστήματος (νομού, περιφέρειας, κράτους) το οποίο εκπροσωπούν.

### 10.3 Συμπεράσματα για το μέγεθος των ΑΑΜΟ

Είναι πολύ δύσκολο να καθορίσει κανείς ποιο είναι το βέλτιστο μέγεθος για μια ΑΑΜΟ. Η αποτελεσματικότητά της επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από το μέγεθος αλλά είναι πολύ δύσκολο να καθοριστεί επακριβώς η μεταξύ τους σχέση καθώς η πληθώρα των ιδιαιτεροτήτων της κάθε ξεχωριστής περίπτωσης δυσχεραίνει την αποτίμηση. Βέβαιο είναι πως οι μέχρι τώρα έρευνες δίνουν συμπεράσματα τα οποία είναι συχνά αλληλοσυγκρουόμενα. Οι ιδιαιτερότητες μπορεί να αφορούν τη δημογραφική ταυτότητα, το ποσό των δημοσίων δαπανών, τις διοικητικές διαβαθμίσεις, το είδος των αρμοδιοτήτων οι οποίες διαχέονται στην τοπική κοινωνία και φυσικά την πολιτική κουλτούρα που τη διακατέχει. Λαμβάνοντας όλα τα παραπάνω υπόψη, θα μπορούσε κανείς να εξετάσει το ζήτημα του μεγέθους των ΟΤΑ προσεγγίζοντάς το από τέσσερις διαφορετικές σκοπιές.

- Κατά πόσον πληροί δημοκρατικά κριτήρια και επιτρέπει στους πολίτες να ασκήσουν κριτική.
- Κατά πόσον υπάρχουν προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης μέσα από συγκεκριμένες δομές
- Κατά πόσον οι προσφερόμενες υπηρεσίες έχουν αποτέλεσμα σε συνάρτηση επίσης με το κόστος
- Πώς κατανέμονται οι υπηρεσίες και οι αρμοδιότητες σε σχέση με τις φορολογικές επιβαρύνσεις.

Στα επιχειρήματα υπέρ της δημιουργίας μεγάλων ΟΤΑ μέσω συγχωνεύσεων προεξάρχουσα θέση έχουν αυτά που αφορούν την ύπαρξη οικονομικών κλίμακας. Όμως η επιχειρηματολογία αυτή αποδεικνύεται προβληματική, αν λάβει κανείς υπόψη ότι η τοπική αυτοδιοίκηση αποτελεί κυρίαρχα πεδίο πολιτικής και όχι οικονομίας. Η ιδιαιτερότητα των τοπικών κοινωνιών είναι η ποικιλομορφία τους και η μη μετρησιμότητα πολλών από τα παραγόμενα προϊόντα τους. Πολλές από τις οικονομικές δραστηριότητες έχουν τον χαρακτήρα εντάσεως κεφαλαίου, όπως η διαχείριση των απορριμμάτων και η ύδρευση. Από την άλλη πλευρά η μισθοδοσία των υπαλλήλων και η κάλυψη των βασικών λειτουργικών εξόδων αποτελούν παραδείγματα οικονομικών κλίμακας. Αυτά όμως για μικρούς ΟΤΑ μπορούν να αποδειχθούν καταστροφικά. Σύμφωνα με έρευνα του ΙΤΑ, το διοικητικό κόστος

δήμων με λιγότερους από 4.000 κατοίκους είναι υψηλότερο κατά 30% συγκρινόμενο με εκείνο των δήμων με πάνω από 40.000 κατοίκους. Η διαδημοτική συνεργασία θα μπορούσε να προσφέρει μια λύση, καθώς θα έλυνε προβλήματα που σχετίζονται με την οικονομία κλίμακας. Η δυσκολία προκύπτει από το γεγονός ότι οι περισσότερες υπηρεσίες της ΓΑ είναι της κατηγορίας εντάσεως κεφαλαίου. Επιπλέον τα μικρά μεγέθη με όρους οικονομίας κλίμακας είναι ασύμφορα, το ίδιο συμβαίνει όμως και με τα πολύ μεγάλα μεγέθη. Το λειτουργικό κόστος για τους πολύ μεγάλους δήμους είναι δυσθεώρητο. Οι μελέτες δείχνουν ότι το μέγεθος που επιτρέπει την αποτελεσματικότερη και οικονομικότερη διαχείριση είναι μεταξύ 30.000 και 40.000 κατοίκων (Βασενχόβεν 2010).

Αντιφάσεις υπάρχουν επίσης όσον αφορά τη σχέση μεταξύ μεγέθους και παροχής ικανοποιητικών υπηρεσιών. Στους μεγάλους δήμους που παρέχουν εξειδικευμένες υπηρεσίες και δεν αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα, η ικανοποίηση των πολιτών είναι αυξημένη αλλά το ίδιο παρατηρείται και στους κατοίκους μικρών δήμων. Μια πιθανή εξήγηση θα ήταν πως οι προσδοκίες μιας μικρής ομοιογενούς ομάδας ανθρώπων ικανοποιούνται ευκολότερα. Επίσης οι μικροί δήμοι δεν δείχνουν να υπολείπονται σε ποιότητα υπηρεσιών σε σχέση με τους μεγάλους δήμους οι οποίοι, λόγω καλύτερων οικονομικών δεδομένων, έχουν το πλεονέκτημα, χωρίς αυτό να τους εξασφαλίζει και ποιοτικότερες υπηρεσίες. Αν εξετάσει κανείς το μέγεθος σε σχέση με τη συμμετοχή στις δημοκρατικές διαδικασίες, τότε σίγουρα το προβάδισμα το έχουν οι μικροί δήμοι. Όσο μικρότερος είναι ο αριθμός των πολιτών τόσο μεγαλύτερο είναι το ποσοστό αυτών που συμμετέχουν ενεργά. Η αμεσότητα των ζητημάτων προς επίλυση και το ενισχυμένο αίσθημα της κοινότητας οδηγεί στη μεγαλύτερη συμμετοχή. Βεβαίως τα προσωπικά δίκτυα επαφών και η αμεσότερη επαφή μεταξύ πολιτών και ασκούντων την εξουσία μπορεί να οδηγήσει στη χειραγώγηση και την κυριαρχία μερικών ελίτ.

Στους μεγαλύτερους δήμους η συμμετοχή αναλογικά είναι σαφώς μικρότερη και οι πιο απρόσωπες πρακτικές σε συνδυασμό με την εμπλοκή σε οργανώσεις και πολιτικά κόμματα μπορούν να οδηγήσουν σε μια αντίληψη της συμμετοχής στα κοινά που να εμφανίζει στοιχεία «επαγγελματία» πολιτικού. Παράλληλα, πολλές φορές οι μεγάλοι δήμοι εμφανίζουν ποιοτικότερα στοιχεία στους πολίτες που αποφασίζουν να ασχοληθούν με τα κοινά. Οι ευκαιρίες για δράση μέσω ομάδων πίεσης σε ένα περιβάλλον αποκεντρωμένο από την κεντρική εξουσία είναι μεγαλύτερες. Ταυτόχρονα όμως παρατηρείται χαλάρωση του αισθήματος της κοινότητας μεταξύ των πολιτών.

Όσον αφορά το ζήτημα των συγχωνεύσεων δήμων και κοινοτήτων, είναι απαραίτητο να αναλογιστεί κανείς τις τοπικές ιδιαιτερότητες προτού καταλήξει σε κάποια απόφαση. Η εφαρμογή πολιτικών κριτηρίων πρέπει να γίνεται μετά από την αξιολόγηση της κάθε ξεχωριστής περίπτωσης και των μοναδικών χαρακτηριστικών της κάθε τοπικής κοινωνίας. Η περίπτωση του προγράμματος «Καποδίστριας» αποτελεί καλό παράδειγμα για το πώς οι πολιτικές παρεμβάσεις με στόχο την



εξυπηρέτηση κομματικών και προσωπικών συμφερόντων οδήγησαν στη μειωμένη επιτυχία του. Η κεντρική εξουσία που εκπόνησε το πρόγραμμα δεν κατάφερε να προετοιμάσει την ΤΑ με τον ενδεδειγμένο τρόπο, ώστε να επιτύχει τα μέγιστα οφέλη από την αριθμητική μείωση των ΟΤΑ. Στο ίδιο επίπεδο θα κριθεί ως προς την επιτυχία του το πρόγραμμα «Καλλικράτης». Αν θα καταφέρει να επιτύχει τους πολιτικούς στόχους του πέρα από τους καθαρά οικονομικούς με προεξάρχοντα την περιστολή των δημοσίων δαπανών, θα κριθεί σε λίγα χρόνια.

#### **10.4 Συμπεράσματα για τις αστικές λειτουργίες**

Οι αστικές λειτουργίες μπορούν να επηρεαστούν από θεσμικές παρεμβάσεις, αρκεί αυτές να εμπεριέχουν μια μεθοδολογία. Για να καταφέρει η ΑΑΜΟ να καθορίσει την εξέλιξη των αστικών λειτουργιών, θα πρέπει να χρησιμοποιήσει μια ολοκληρωμένη, συμπαγή δέσμη μέτρων και ενεργειών στοχεύοντας σε συγκεκριμένα αποτελέσματα, πληρώντας τις παρακάτω προϋποθέσεις:

**α.** Επίτευξη υψηλής αποτελεσματικότητας μέσω της σωστής κατανομής των διαθέσιμων πόρων. Εξαιτίας της στενότητας των πόρων χρειάζεται πολύ καλή αίσθηση χρονισμού των πολιτικών αποφάσεων και η δυνατότητα να διοχετευθούν οι πόροι σαν εναλλακτικές χρήσεις.

**β.** Είναι απαραίτητο κάθε περίπτωση εφαρμογής της μεθοδολογίας να εξετάζεται ξεχωριστά, επιμέρους και στο σύνολό της. Αξιολογώντας έτσι τα δεδομένα κάθε περίπτωσης, η μεθοδολογία θα παράγει διαφορετικά αποτελέσματα μοναδικά και ανάλογα με την κάθε περίπτωση βασιζόμενη πάντα στα πραγματικά στοιχεία και τις ανάγκες κάθε τοπικής κοινωνίας.

**γ.** Η αποτελεσματικότητα θα κριθεί σε μεγάλο βαθμό από το κατά πόσον ο σχεδιασμός θα μπορέσει να διαπεράσει τα κοινωνικά και οικονομικά στεγανά της τοπικής κοινωνίας. Ο βαθμός, δηλαδή, στον οποίο θα ενεργοποιήσει τις διαφορετικές κοινωνικές ομάδες και ταυτόχρονα θα εξασφαλίσει το αναγκαίο αίσθημα συνοχής και συναίνεσης, χωρίς όμως να θυσιάσει το πνεύμα για καινοτομία και ρίζεις. Σημαντικό είναι να καταστήσει σαφή τα οφέλη για όλους και να τα διαχύσει σε όλο το φάσμα των κοινωνικών ομάδων.

**δ.** Ο σχεδιασμός απαιτείται να αξιοποιεί τα ήδη υπάρχοντα στοιχεία και να δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την ενίσχυση και την αλλαγή των στοιχείων εκείνων που αποτελούν τροχοπέδη για την επίτευξη των στόχων. Άρα δεν αρκεί μόνο η καταγραφή των αδυναμιών αλλά επιβάλλεται η δυναμική παρέμβαση στις ήδη υπάρχουσες δομές. Ταυτόχρονα είναι αναγκαίο να μπορούν στον σχεδιασμό να προσμετρηθούν παράγοντες όπως το μεταβαλλόμενο οικονομικό περιβάλλον, τυχόν κοινωνικές μεταβολές και τεχνολογικές ανατροπές, ούτως ώστε η ΑΑΜΟ να μπορέσει να αντεπεξεχθεί και να επιτευχθούν οι στόχοι.

#### **10.5 Σκέψεις για το πρόγραμμα «Καλλικράτης»**

Έχει περάσει ένας χρόνος από τότε που το πρόγραμμα «Καλλικράτης» τέθηκε σε ισχύ ως νόμος του κράτους. Το διάστημα αυτό είναι βέβαια πολύ μικρό για να μπορέσει να

γίνει μια εφ' όλης της ύλης εμπειριστατωμένη αξιολόγηση του προγράμματος, ωστόσο αποτελεί ικανό χρονικό διάστημα για να εξαχθούν κάποια πρώτα συμπεράσματα. Η αξιολόγηση που θα ακολουθήσει βασίζεται σε δύο άξονες, ο πρώτος αφορά το πρόγραμμα γενικά και ο δεύτερος αφορά τα κυριότερα προβλήματα που εμφανίστηκαν στους νέους δήμους αυτό το χρονικό διάστημα.

Η φιλοσοφία πάνω στην οποία στηρίχτηκε το πρόγραμμα «Καλλικράτης» υποστηρίζει ότι η αποδοτικότητα και η οικονομική βιωσιμότητα ενός δήμου εξαρτάται άμεσα από το μέγεθός του. Κατά την άποψη αυτή, όσο μεγαλύτερος είναι ο πληθυσμός ενός Δήμου, τόσο καλύτερο είναι το επίπεδο της αποδοτικότητάς του. Επίσης, θεωρείται ότι οι μεγάλοι πληθυσμοί επηρεάζουν σημαντικά στη μείωση του κόστους λειτουργίας ενός δήμου. Όμως έρευνες που έχουν γίνει στο εξωτερικό δεν φαίνεται να υποστηρίζουν την άποψη αυτή (Council of Europe, 1995 : 23-36). Σε πολλές πόλεις της Ευρώπης όπου έχουν διεξαχθεί έρευνες, τα συμπεράσματα δείχνουν ότι η οικονομική αποδοτικότητα δεν συνδέεται με το μεγάλο πληθυσμιακό μέγεθος (Sharpe, 1995 : 63-80). Είναι δε χαρακτηριστικό το γεγονός ότι, αν κανείς μελετήσει τα δεδομένα της προηγούμενης μεγάλης διοικητικής μεταβολής στην Ελλάδα, το πρόγραμμα «Καποδίστριας», επίσης δεν προκύπτουν στοιχεία που να συνδέουν την καλή απόδοση των δήμων με τα πληθυσμιακά μεγέθη. Συνεπώς, κάτι το οποίο θεωρήθηκε ένα από τα μεγάλα οφέλη που θα προέκυπταν από τον «Καλλικράτη» δεν επιβεβαιώνεται εμπειρικά, γεγονός εξαιρετικά σημαντικό για την προσπάθεια αξιολόγησης του προγράμματος «Καλλικράτης».

Το πρόγραμμα αποτελεί στην πραγματικότητα προσπάθεια εφαρμογής στα ελληνικά δεδομένα προτύπων που έχουν δοκιμαστεί στο εξωτερικό. Δυστυχώς, η προσπάθεια αυτή δεν είναι προϊόν μιας ολοκληρωμένης μελέτης και προσαρμογής της διεθνούς πρακτικής στα τοπικά δεδομένα, αλλά μάλλον μια απλή μεταφορά των διεθνών πρακτικών στη χώρα χωρίς να έχουν ληφθεί υπόψη τα τοπικά δεδομένα. Ενώ λοιπόν υπήρχε η προσδοκία ο «Καλλικράτης» να δώσει λύση σε προβλήματα που ταλανίζουν τη χώρα και ιδιαίτερα την περιφέρειά της, κάτι τέτοιο δεν διαφαίνεται να έχει γίνει πραγματικότητα μέχρι στιγμής. Τα μεγάλα δομικά προβλήματα της έλλειψης αποκέντρωσης, συγκοινωνιακών υποδομών και περιφερειακής ανάπτυξης παραμένουν άλυτα. Το ίδιο ισχύει και για τα απότοκα αυτών: τη νεανική ανεργία, την εσωτερική μετανάστευση, τη συρρίκνωση της αγροτικής οικονομίας και το δημογραφικό πρόβλημα της χώρας.

Το πρόγραμμα «Καλλικράτης» στηρίχτηκε σε μελέτη του Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΙΤΑ) το οποίο έλαβε υπόψη του κατά βάση ένα σουηδικό μοντέλο το οποίο στην πράξη υιοθετεί ως κανόνα ενοποίησης την οικονομική βιωσιμότητα των δήμων που προκύπτουν. Για να επιτευχθεί ο στόχος, χρησιμοποιήθηκε η υποχρεωτική συνένωση των δήμων με βάση τα πληθυσμιακά κριτήρια και μόνο. Η ΤΑ ήταν ανέκαθεν το πεδίο της πολιτικής στο οποίο οι πολίτες είχαν την ευκαιρία να εκφράσουν τη βούλησή τους και να συμμετάσχουν στην άσκηση της πολιτικής. Δυστυχώς, η εφαρμογή του προγράμματος «Καλλικράτης» ακυρώνει το συμμετοχικό

πνεύμα της ΤΑ μειώνοντας τους εκλεγμένους αντιπροσώπους κατά 43% από 16150 σε 9257. Παράλληλα με τη μείωση των δημοτικών συμβούλων σε όλη την επικράτεια, και άρα τη μείωση της συμμετοχικότητας των πολιτών, δεν έχουν λειτουργήσει επαρκώς ούτε τα όργανα τα οποία προβλεπόταν ότι θα διασφαλίσουν τη συμμετοχή των πολιτών στη διαμόρφωση της πολιτικής. Χαρακτηριστικά αναφέρεται πως ο «Συμπαραστάτης του πολίτη και της επιχείρησης» έχει εκλεγεί μόνο σε τέσσερις από τις δεκατρείς περιφέρειες και σε εικοσιπέντε από τους εκατόν εβδομήντα δύο δήμους που δικαιούνται βάσει πληθυσμιακών κριτηρίων να έχουν.

Σημαντικά επίσης στοιχεία από τη λειτουργία των Δήμων κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής του «Καλλικράτη», προκύπτουν από τη μελέτη της λειτουργίας των «Επιτροπών Διαβούλευσης». Οι επιτροπές έχουν μεν συσταθεί σε όλους τους δήμους της χώρας όπως προβλέπεται από τον νέο νόμο, όμως παρατηρείται μια μεγάλη δυστοκία στην παραγωγή αποφάσεων. Οι επιτροπές έχουν γνωμοδοτήσει σε πολύ λίγες περιπτώσεις ενώ οι αποφάσεις των δήμων που επηρεάζουν την καθημερινότητα των πολιτών σε καθημερινό επίπεδο ανέρχονται σε πολλές εκατοντάδες. Ένας ακόμη θεσμός που εγκαινιάστηκε με τον «Καλλικράτη» είναι τα τοπικά συμβούλια. Στους νέους μεγάλους δήμους τα τοπικά συμβούλια είναι το όργανο που μπορεί να κρατήσει τους πολίτες κοντά στην ΤΑ και να υπερασπιστεί την τοπικότητα των δήμων. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος όμως, θα πρέπει τα τοπικά συμβούλια να έχουν εισηγητικό ρόλο αντί για τον γνωμοδοτικό που τους έχει δώσει ο νομοθέτης. Αν δεν αναβαθμιστεί ο ρόλος τους, δεν θα είναι τίποτε παραπάνω από διακοσμητικά όργανα τα οποία θα λειτουργούν σαν ένα άλλοθι αντιπροσωπευτικότητας μέσα στους εν πολλοίς απρόσωπους καλλικρατικούς δήμους. Είναι ανάγκη, για να μπορέσει να προχωρήσει ο «Καλλικράτης», τα τοπικά συμβούλια να συνεργαστούν με τα δημοτικά συμβούλια και να αξιοποιήσουν όλες τις ευκαιρίες που τους παρέχει το ισχύον νομικό πλαίσιο ώστε να καταστούν εκφραστές της βούλησης των τοπικών κοινωνιών. Από τα στοιχεία που προκύπτουν μέχρι σήμερα διαφαίνεται ένα έλλειμμα στη συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σε ζητήματα που αφορούν τις τοπικές κοινωνίες. Ενώ ο νομοθέτης είχε προβλέψει εντός του νέου μοντέλου ΤΑ θεσμούς, οι οποίοι να εξασφαλίζουν μια στοιχειώδη συμμετοχή των πολιτών, στην πράξη οι θεσμοί αυτοί υπολειτουργούν δημιουργώντας κατ' αυτόν τον τρόπο ένα μεγάλο πρόβλημα στην έκφραση των πολιτών μέσα από διαδικασίες, οι οποίες να ενθαρρύνουν τη διάθεσή τους να συμβάλλουν στη βελτίωση της ζωής τους και να προκαλούν το ενδιαφέρον τους για την τοπική κοινωνία στην οποία δραστηριοποιούνται.

Ένα από τα μειονεκτήματα του «Καλλικράτη» είναι ότι στην ουσία τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση για πολύ μικρό χρονικό διάστημα σε σχέση με το μέγεθος και τη σημαντικότητα του προγράμματος. Από την παρουσίασή του μέχρι τη δημοσίευση του Ν. 3852/10 μεσολάβησαν μόλις τρεις μήνες. Είναι απόλυτα φυσικό ότι μέσα σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα οι ενδιαφερόμενοι, δηλαδή τόσο οι εκλεγμένοι τοπικοί λειτουργοί όσο και οι πολίτες, δεν είχαν τη δυνατότητα να μελετήσουν σε βάθος και να ενημερωθούν για όλες τις πτυχές του «Καλλικράτη». Αυτό είχε σαν

αποτέλεσμα να υπάρξουν ισχυρές αντιδράσεις από πολλές τοπικές κοινωνίες οι οποίες θεώρησαν ότι βλάπτονται από τον καινούργιο νόμο. Αξίζει να σημειωθεί, βεβαίως, ότι οι αντιδράσεις ήταν κατά πολύ ηπιότερες σε σύγκριση με εκείνες που υπήρξαν εναντίον της προηγούμενης αλλαγής στην ΤΑ, το πρόγραμμα «Καποδίστριας», παρόλο που υπήρχε η προηγούμενη εμπειρία αναφορικά με την αναποτελεσματικότητα των αναγκαστικών συνενώσεων δήμων.

Οι νέοι δήμοι που προέκυψαν τελικά στο πλαίσιο του προγράμματος «Καλλικράτη» κληρονόμησαν πολλά προβλήματα τόσο διοικητικής όσο και οικονομικής φύσης από τους προηγούμενους ΟΤΑ, πολλοί από τους οποίους αντιμετώπιζαν σημαντικά προβλήματα σε σχέση με την οικονομική διαχείριση, όσον αφορά εκκρεμείς οφειλές και χρέη, προβλήματα τα οποία καλούνται να αντιμετωπίσουν οι νέοι δήμοι σε ένα εξαιρετικά δυσμενές περιβάλλον και με μειωμένη στήριξη από την πλευρά της κεντρικής εξουσίας. Με τα καινούργια δεδομένα που έχουν δημιουργήσει οι περικοπές στους μισθούς των εργαζομένων και η περιστολή των συμβάσεων έργου στην ΤΑ, στο πλαίσιο του «Μεσοπρόθεσμου πλαισίου δημοσιονομικής στρατηγικής 2012-2015», καθίσταται εξαιρετικά δύσκολο για τους δήμους να ανταπεξέλθουν στις προκλήσεις του «Καλλικράτη». Για την εύρυθμη λειτουργία των δήμων και την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών προς τους πολίτες, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η στελέχωσή των πρώτων με ανθρώπινο δυναμικό που να μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις και να έχει την απαραίτητα κατάρτιση. Όπως επίσης στην ψηφιακή εποχή στην οποία καλούνται οι δήμοι και οι περιφέρειες να λειτουργήσουν, η επαρκής υποδομή σε τεχνικό επίπεδο και η μηχανοργάνωσή τους αποτελούν συνθήκες χωρίς τις οποίες δεν μπορούν να παρέχουν τις υπηρεσίες που οφείλουν στους πολίτες. Για το κατά πόσον βέβαια η ΤΑ που προέκυψε από τον «Καλλικράτη» έχει καταφέρει να ανταποκριθεί είναι πολύ νωρίς να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα. Ειδικότερα σε ό,τι αφορά τη στελέχωση της ΤΑ με το αναγκαίο προσωπικό θα πρέπει να ολοκληρωθεί η διαδικασία στελέχωσης μέσω μετατάξεων από άλλους φορείς του δημοσίου τομέα κυρίως σε σχέση με το ειδικό επιστημονικό προσωπικό που χρειάζεται για να μπορέσουν οι δήμοι να προχωρήσουν σε εκείνες τις διαρθρωτικές αλλαγές και τις πρωτοβουλίες που θα τους επιτρέψουν να ανταποκριθούν στους στόχους του προγράμματος «Καλλικράτης». Η αδυναμία της κεντρικής εξουσίας να εξασφαλίσει πόρους για την ΤΑ μέσα στο νέο διοικητικό πλαίσιο, το οποίο θέσπισε, και την δυσχερή οικονομική συγκυρία, έχουν περιορίσει σε πολύ μεγάλο βαθμό την αποτελεσματικότητα των νέων δήμων ακόμη και σε θέματα καθημερινής διαβίωσης όπως είναι η διαχείριση των απορριμμάτων και η συντήρηση του οδικού δικτύου. Αν δεν καταφέρουν σύντομα η ΤΑ μαζί με την κρατική εξουσία να απορροφήσουν κοινοτικούς πόρους μέσω του ΕΣΠΑ και του κρατικού προϋπολογισμού, σε μικρό χρονικό διάστημα, η ΤΑ, όπως έχει διαμορφωθεί με τον «Καλλικράτη», παρά τη συρρίκνωσή της με τις συνενώσεις, δεν θα μπορεί να ανταποκριθεί στα νέα οικονομικά δεδομένα και το πρόγραμμα δεν θα επιτύχει τους στόχους του.

## 10.6 Συμπεράσματα από την εφαρμογή στον Δήμο Κηφισιάς

Ο Δήμος Κηφισιάς μελετήθηκε ως μια πρωτόλεια μορφή ΑΑΜΟ εφαρμόζοντας τη μεθοδολογία που προτάθηκε για την αναδιοργάνωση των αστικών λειτουργιών. Αναμφισβήτητα οι εποχικές συγκυρίες έχουν πολλές αρνητικές πλευρές κυρίως σε ό,τι αφορά τα οικονομικά δεδομένα. Μολαταύτα, με τη σωστή ανάλυση των δεδομένων διαμορφώθηκε μια στρατηγική με τα εξής χαρακτηριστικά:

- **Ανάδειξη της σημαντικότητας του δήμου στο πλαίσιο της ευρύτερης περιοχής, ως σημείου αναφοράς.** Καθώς το τοπίο της μητροπολιτικής Αθήνας μεταβάλλεται, η περιοχή έχει την ευκαιρία να αναδειχθεί σε σημείο αναφοράς στα βορειοανατολικά προάστια. Δρέποντας τα οφέλη της διάχυσης της τοπικής ανάπτυξης, μπορούν να αναδειχθούν τα στοιχεία εκείνα που καθιστούν τον Δήμο Κηφισιάς σημαντικό λόγω της επιτυχημένης πρόσμειξης φυσικού περιβάλλοντος και οικιστικής ανάπτυξης, αναψυχής και παραγωγικής διαδικασίας, αλλά και της αξιοποίησης του ικανού ανθρώπινου δυναμικού.
- **Ενίσχυση των πλεονεκτημάτων της περιοχής.** Τα φυσικά όπως και τα επίκτητα πλεονεκτήματα του δήμου θα πρέπει να αναδειχθούν. Η γεωγραφική θέση και το πλούσιο φυσικό περιβάλλον μαζί με τη μεγάλη παράδοση στη βιοτεχνία αλλά και στον τομέα της παροχής υπηρεσιών θα πρέπει να ενισχυθούν ώστε να εξασφαλιστούν η ενδυνάμωση του ανθρώπινου δυναμικού και η δυνατότητα ανάπτυξης σε ένα δυσχερές οικονομικό περιβάλλον.
- **Ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και η διασφάλισή του.** Ο Δήμος Κηφισιάς περικλείει κομμάτια φυσικού περιβάλλοντος όπως περιαστικά δάση, ρέματα κ.ά., τα οποία θα πρέπει να προστατευθούν και να αναδειχθούν έτσι ώστε να διασφαλιστεί η ποιότητα διαβίωσης των πολιτών. Η οικιστική ανάπτυξη θα συνεχίζεται όσο εξασφαλίζεται η υψηλή ποιότητα περιβάλλοντος και γι' αυτόν τον λόγο δεν θα πρέπει να αντιστρατεύεται την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, καθώς θα προσελκύει κατοίκους με υψηλές απαιτήσεις και κατά συνέπεια θα υπάρξουν πολλαπλά οφέλη για την τοπική κοινωνία.
- **Ισορροπημένη ανάπτυξη μεταξύ των τμημάτων του Δήμου.** Είναι πολύ σημαντικό να αντιμετωπιστούν οι διαφορές ανάμεσα στα τμήματα που απαρτίζουν τον νέο Δήμο Κηφισιάς. Η περιοχή της Εκάλης έχει σαφώς έναν πιο οικιστικό προσανατολισμό σε σχέση με την Κηφισιά και τη Ν. Ερυθραία. Οι δύο τελευταίες έχουν μεγάλη ανάπτυξη στο εμπόριο όσο και στην παροχή υπηρεσιών και θα πρέπει να εξασφαλιστεί τόσο ο καθορισμός των λειτουργικών ζωνών εντός του δήμου όσο και η ύπαρξη ίσων ευκαιριών ανάπτυξης.
- **Αντιμετώπιση των οικονομικών αδυναμιών.** Η στήριξη των τοπικών επιχειρήσεων και η διασύνδεσή τους τόσο με τα τοπικά παραγωγικά δίκτυα όσο και με τα υπάρχοντα έξω από τον δήμο θα εξασφαλίσουν τη βιωσιμότητα και την ανάπτυξή τους. Επίσης θα πρέπει να ενισχυθεί η προβολή της τοπικής οικονομίας για να μπορέσει να αντέξει στις πιέσεις του ανταγωνισμού.

- **Συμμετοχή στην ανάπτυξη της παραγωγικής βάσης και των νέων τεχνολογιών.** Η στρατηγική του δήμου θα πρέπει να βοηθήσει τις παραγωγικές δυνάμεις της περιοχής και να οδηγήσει στην ανάπτυξη καινοτομιών και στον εκσυγχρονισμό της παραγωγής στην τοπική οικονομία.

### **10.7 Περαιτέρω διερεύνηση**

Στην παρούσα διατριβή παρουσιάστηκε μια μεθοδολογία με σκοπό να αξιολογηθούν οι αστικές λειτουργίες στο πλαίσιο του ενιαίου σχεδιασμού μιας ΑΑΜΟ, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά και τις ιδιαιτερότητες των χωρικών ενοτήτων που την απαρτίζουν. Η διερεύνηση στηρίχτηκε σε θεωρητικές προσεγγίσεις ποιοτικής αξιολόγησης των δεδομένων, αναδεικνύοντας τα πλεονεκτήματα και τις ευκαιρίες και καταγράφοντας τις αδυναμίες και τα μειονεκτήματά τους. Αναλόγως σημαντική της διερεύνησης του ερευνητικού πεδίου είναι η εμβάθυνση στα επιμέρους ζητήματα που αφορούν σε αυτό και τα οποία πιθανώς το συνθέτουν. Η προσέγγιση για το παράδειγμα της Κηφισιάς μπορεί όπως σαφώς φαίνεται στους χάρτες να επιβεβαιώσει παρατηρήσεις όπως η διάχυση και η ομοιόμορφη κατανομή του εμπορίου και των τοπικών υπηρεσιών στο σύνολο της πόλης ή την ισχυρή παρουσία υπερτοπικών χρήσεων κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων. Καθίσταται πάντως προφανές ότι η προσέγγιση του πολεοδομικού σχηματισμού, διευκολύνεται από την χωρική ανάλυση με πιθανούς συσχετισμούς και δομές που έχουν αναγνωριστεί από αντιλήψεις, εκτιμήσεις και θεωρίες. Παραμένει όμως η ανάγκη μια προσπάθειας ανίχνευσης των δυνατοτήτων του σχεδιασμού των αστικών λειτουργιών, η οποία θα μπορούσε να υποστηριχθεί από μελέτες περίπτωσης με τη χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS).

Από τα αποτελέσματα της διατριβής προκύπτει η ανάγκη περαιτέρω διερεύνησης του ζητήματος με τεχνικές μεθόδους και υπολογιστικά εργαλεία (βάσεις δεδομένων, ειδικό λογισμικό προσδιορισμού χωρικών ενοτήτων κ.ά.), καθώς και με ειδικές μελέτες από επιστήμονες πολλών ειδικοτήτων που θα εξειδικεύουν τα αποτελέσματα της ανάλυσης, λαμβάνοντας υπόψη τις προτάσεις που θα έχουν προκύψει από τη διαβούλευση με την τοπική κοινωνία.

## **Αντί επιλόγου**

Ο *σχεδιασμός της πόλης*, είτε όπως την αντιλαμβάνεται ο Lefebvre (2006) είτε όπως την αντιλαμβάνεται ο Harvey (2003), έχει ως στόχο τη βελτίωση των συνθηκών της ζωής των ανθρώπων. Το δικαίωμα για μια καλύτερη ζωή στη σύγχρονη πόλη είναι άμεσα συνδεδεμένο με την οργάνωση του χώρου, των λειτουργιών και των δραστηριοτήτων της και επομένως με τον αστικό σχεδιασμό που παρέχει η θεωρία της πολεοδομίας. Εφόσον τα δεδομένα στην πόλη αλλάζουν κάθε μέρα, δεν πρέπει οι κανόνες της αγοράς να καθορίζουν τα πολεοδομικά ζητήματα και η πολιτεία εκ των υστέρων να προσπαθεί να διορθώσει τα κακώς κείμενα νομοθετώντας με τέτοιο τρόπο ώστε να συμβιβάζει καταστάσεις. Οι αστικές λειτουργίες που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά των δραστηριοτήτων της πόλης πρέπει να έχουν οραματικό σχεδιασμό και να υπηρετούν τον άνθρωπο, όχι το οικονομικό συμφέρον. Μήπως τελικά μπορεί να υπάρξει η ελπίδα μιας ουσιαστικής παρέμβασης στην πόλη η οποία και θα εξασφαλίσει μια καλύτερη ζωή για όλες τις κατηγορίες του πληθυσμού; Μήπως πρέπει το κεφάλαιο, οι αγορές και τα κέρδη να περάσουν σε δεύτερη μοίρα και να αναδειχθεί ο κοινωνικός ρόλος της πόλης που έχει χαθεί στις νέες δομές και στον σύγχρονο τρόπο ζωής;

## Ελληνική Βιβλιογραφία

Ακαδημία Αθηνών - Κέντρον Ερεύνης της Ελληνικής Κοινωνίας (2000), *Αποκέντρωση και Αυτοδιοίκηση. Διαπιστώσεις – Προτάσεις*, Δημοσιεύματα: Αριθμός 9, Αθήνα.

Αγγελίδης Μ. (1993). *Φιλελευθερισμός Κλασικός και Νέος*. Αθήνα: Ίδρυμα Σ. Καράγιωργα.

Αραβαντινός, Α. (1997). *Πολεοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία.

Αραβαντινός, Α. (2002). «Δυναμικές και σχεδιασμός κέντρων στην πόλη των επόμενων δεκαετιών-προς συγκεντρωτικά ή αποκεντρωτικά σχήματα», *Αειχώρος*, τεύχος 1, τόμος 1, σσ. 6-29.

Βλαστός, Θ. (1997). Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός προς τη Βιώσιμη πόλη, Μέρος Δ' στο Α. Αραβαντινός, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία.

Βλαστός, Θ. (2007). «Αθήνα vs “Αθηναίων”. Απόπειρα ερμηνείας συμπεριφορών» στο Στ. Τσέτσης (επίμ.), *Ένα μέλλον για την ελληνική πόλη – προς μια ανατροπή της παθογένειας του αστικού φαινομένου στον Ελλαδικό χώρο* (σσ. 297-308). Αθήνα: Οκτάγωνο.

Βλαστός, Θ. (2011). «Βιώσιμος κυκλοφοριακός σχεδιασμός και οι πραγματικές ανατροπές για τη σημερινή ελληνική πόλη. Η περίπτωση του κέντρου της Αθήνας. Προτάσεις και απαραίτητα συνοδευτικά έργα», στην ιστοσελίδα <http://www.diavouleusi.eliamer.gr/> του Ελληνικού Ιδρύματος Ευρωπαϊκής και Εξωτερικής Πολιτικής - ΕΛΙΑΜΕΠ στην ενότητα Μετάβαση σε μια πράσινη Ελλάδα – Οικιστική πολιτική – Αστικός σχεδιασμός και κινητικότητα.

Βλαστός, Θ. (2004). «Η ανθρώπινη κλίμακα στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό στην εποχή της παγκοσμιοποίησης των μεταφορών», *Οικοτοπία*, τεύχος 29, σσ. 30-33.

Βλαστός, Θ. & Αθανασόπουλος, Κ. (2009). «Εμπόδια για τη συμμετοχή των κατοίκων στους σχεδιασμούς βιώσιμης κινητικότητας. Η περίπτωση του τραμ στην Αθήνα», *Αειχώρος – πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας*, τόμος 5, τεύχος 2, Νοέμβριος 2006, σσ. 4-25.

Βλαστός, Θ. & Μηλάκης, Δ. (2006). *Πολεοδομία vs Μεταφορές – από την απόκλιση στη σύγκλιση*. Αθήνα. Παπασωτηρίου.



Βλαστός, Θ. & Χρονόπουλος, Γ. (2007). «Τα εμπόδια στο περπάτημα. Ποσοτική αποτίμηση στην περίπτωση της Αθήνας», *Δίκαιο και Περιβάλλον*, τεύχος 39 (1).

Γεράρδη, Κλ. (2004). *Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική*. Αθήνα: ΕΜΠ, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας – ΥΠΕΧΩΔΕ.

Γετίμης, Π. (2000). «Εναλλακτικές μορφές αστικής διακυβέρνησης στην Ευρώπη» στο Ανδρικοπούλου, Ε. & Καυκαλάς, Γρ. (επιμ.), *Ο νέος ευρωπαϊκός χώρος. Η διεύρυνση και η γεωγραφία της ευρωπαϊκής ανάπτυξης* (σ. 468 επ). Αθήνα: Θεμέλιο.

Γετίμης, Π. & Καυκαλάς, Γρ. (επιμ.) (2003). *Μητροπολιτική Διακυβέρνηση. Διεθνής εμπειρία και ελληνική πραγματικότητα*. Αθήνα: ΙΑΠΑΔ.

Γετίμης, Π. & Χλέπας, Ν-Κ. (2005). «Προς αναζήτηση του καταλληλότερου σχήματος μητροπολιτικής διακυβέρνησης για την Αθήνα/Αττική και Θεσσαλονίκη», Εισήγηση στο Συνέδριο «Μητροπολιτική Διακυβέρνηση» που διοργανώθηκε από την ΚΕΔΚΕ, ΤΕΔΚΝΑ, ΤΕΔΚ Ν. Θεσσαλονίκης, Δήμο Αθηναίων, Δήμο Θεσσαλονίκης και ΙΑΠΑΔ στην Αθήνα, 23-24 Ιουνίου 2005.

Γετίμης, Π., Καυκαλάς, Γ. & Μαραβέγιας, Ν.. (1994). *Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη*. Αθήνα: Θεμέλιο.

Γιαουτζή, Μ. & Στρατηγέα, Α. (2011). *Χωροταξικός σχεδιασμός Θεωρία και πράξη*. Αθήνα: Κριτική.

Γοσποδίνη, Α. & Μπεριάτος, Η., (επιμ.) (2006). *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*. Αθήνα: Κριτική.

Δασκαλάκης, Γ. (1977). *Η δομή της πόλης στην ιστορία, στη διαλεκτική, στο σήμερα*. Αθήνα: αυτοέκδοση.

Δωρής, Ε. Φ. (1980). «Τα Δημόσια Κτήματα, Διοικήσεις, Διαχειρίσεις, Διάθεσις, Εκποίησης, Προστασία», Τόμος Α΄. Αθήνα: Αφοί Π. Σάκκουλα.

Εσο, U. (1994). Πώς γίνεται μια διπλωματική εργασία, μτφρ.-εισαγωγή Μαριάννα Κονδύλη. Αθήνα: Νήσος.

Εμμανουήλ, Δ. (2002). «Κοινωνικός διαχωρισμός, πόλωση και ανισότητες στη Γεωγραφία της Αθήνας: Ο ρόλος των μηχανισμών της αγοράς κατοικίας και οικιστικής ανάπτυξης (1980-2000)», *Γεωγραφίες*, τεύχος 3, σσ. 46-70.

ΕΜΠ (Σχολή Αρχιτεκτόνων. Τομέας Πολεοδομίας & Χωροταξίας) – ΥΠΕΧΩΔΕ (2004). *Στρατηγικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική. Σύνοψη*, Ερευνητικό Πρόγραμμα.

- Ένγκελς, Φ. (1987). *Για το Ζήτημα της Κατοικίας*. Αθήνα: Σύγχρονη Εποχή.
- Ένγκελς, Φ. (2008). *Η καταγωγή της οικογένειας της ατομικής ιδιοκτησίας και του κράτους*. Αθήνα: Σύγχρονη Εποχή.
- Ερευνητική Μονάδα Χωρικής Ανάπτυξης Α.Π.Θ. – ΥπεσΔΔΑ, (2002). *Μητροπολιτική Διακυβέρνηση στη Θεσσαλονίκη. Σύνοψη*, Αθήνα.
- Ζεντέλης, Π. (2001). *Real Estate. Αξία, Εκτιμήσεις, Ανάπτυξη, Επενδύσεις, Διαχείριση*. Αθήνα: Παπασωτηρίου.
- Ζεντέλης, Π. (2011). *Περί κτημάτων λόγος και κτηματολόγιο*. Αθήνα: Παπασωτηρίου.
- Hall, S. & Gieben, B.(επιμ.) (2002). *Η διαμόρφωση της νεωτερικότητας, Οικονομία, κοινωνία, πολιτική πολιτισμός*. Αθήνα: Σαββάλας.
- Harvey, D. (1995). «Τα γεωπολιτικά του καπιταλισμού», στο Γεωργούλης, Δ. (επιμ.), *Κείμενα στη Θεωρία και στην Εφαρμογή του Πολεοδομικού Σχεδιασμού* (σσ. 157-186). Αθήνα: Παπαζήση.
- ΙΑΠΑΔ – ΥπεσΔΔΑ (2002). *Μητροπολιτική Διοίκηση – Αυτοδιοίκηση Αθήνας/Αττικής. Σύνοψη*. Αθήνα.
- Καραδήμου-Γερολύμπου, Α & Καυκουλα-Βλάχου, Κ. (χ.χ.). *Πολεοδομική παρέμβαση σε περιοχή κατοικίας*. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.
- Καυκαλάς, Γρ. (επιμ.) (2004). *Ζητήματα Χωρικής Ανάπτυξης*, Αθήνα: Κριτική.
- ΚΕΔΚΕ & ΙΤΑ (2008). «Η πρόκληση μιας νέας Μεταρρύθμισης της πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης».
- Κομνηνός, Ν. (1986). *Θεωρία της αστικότητας II. Αστικός προγραμματισμός και κοινωνική ρύθμιση*. Θεσσαλονίκη: Σύγχρονα Θέματα.
- Κοντογιώργης, Γ. (1982). *Οι ελληνικές κοινότητες της τουρκοκρατίας*, Αθήνα: Νέα Σύνορα -Α. Α. Λιβάνη.
- Κουτρούλης, Μ. (2008). «Μικρή ιστορία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης», άρθρο σε ιστολόγιο. <http://www.teicrete.gr/users/kutrulis/Crete/Gen-info/istoria-dimon.htm>

Κουτσόπουλος, Κ. (2006). *Γεωγραφία: Μεθοδολογία και Μέθοδοι Ανάλυσης Χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία.

Κουτσόπουλος, Κ. & Σιόλας, Ά. (1994). *Αστική Γεωγραφία Η Ευρωπαϊκή Πόλη*. Αθήνα: ΕΜΠ.

Κοντιάδης, Ξ. & Απιστούλας, Δ. (2006). *Μεταρρύθμιση του Κοινωνικού Κράτους και Τοπική Αυτοδιοίκηση*. Αθήνα: Παπαζήσης.

Λαγόπουλος, Α. Φ. (1986). «Ανάλυση Αστικών Πρακτικών και Χρήσεων» στο Γετίμης, Π. & Λένιν, Β. Ι., *Ο Ιμπεριαλισμός ανώτατο στάδιο του Καπιταλισμού*. Αθήνα: Σύγχρονη Εποχή.

Λένιν, Β. Ι. (1986). *Ο Ιμπεριαλισμός Ανώτατο Στάδιο του Καπιταλισμού*. Αθήνα: Σύγχρονη Εποχή.

Λεοντίδου, Λ. (1989). *Πόλεις της Σιωπής: Εργατικός εποικισμός τη Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940*. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.

Λεοντίδου, Λ. (2005). «Αστικά τοπία του σύγχρονου ευρωπαϊκού πολιτισμού: "αναγνώσεις" και αναδιαρθρώσεις», στο Δουκέλλης, Ν. Π. (επιμ.), *Το Ελληνικό Τοπίο. Μελέτες ιστορικής γεωγραφίας και πρόσληψης του τόπου* (σσ. 387-405). Αθήνα: Βιβλιοπωλείον της Εστίας.

Λεοντίδου, Λ. (2006). «Διαπολιτισμικότητα και Ετεροτοπία στο Μεσογειακό Αστικό Τοπίο: από την αυθόρμητη αστικοποίηση στην επιχειρηματική πόλη», στο Γοσποδίνη, Α.& Μπεριάτος, Η. (επιμ.), *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη* (σσ. 70-84). Αθήνα: Κριτική.

Λέφας, Π. (2003α). «Οι πόλεις τους κόσμου χθες, σήμερα, αύριο», στο Λέφας, Π. (επιμ.), *Αύριο οι πόλεις* (σελ 42-56). Αθήνα: Πλέθρον.

Λέφας, Π. (2003β). «Υπάρχουν ακόμη προάστια;», στο Καζέρος, Ν. και Λέφας, Π. (επιμ.), *Χωρίς Όρια. Οι αχανείς εκτάσεις των αθηναϊκών προαστίων*. Αθήνα: futura.

Λυδάκη, Ά. (2001). *Ποιοτικές μέθοδοι της κοινωνικής έρευνας*. Αθήνα: Καστανιώτης, Αθήνα, 2001

Λυδάκη, Ά. (2007). «Η ποιοτική προσέγγιση των κοινωνικών φαινομένων» στο Παπαϊωάννου, Σ. Μ. (επιμ.), *Ζητήματα θεωρίας και μεθόδου των κοινωνικών επιστημών* (σσ. 69-87), Αθήνα: Κριτική.

Μακρυδημήτρης, Α. (1992). *Η Οργάνωση της Κυβέρνησης*. Αθήνα: Σάκκουλας.

Μακρυδημήτρης, Α. (2002). *Κράτος και Κοινωνία των πολιτών*. Αθήνα: Μεταμεσονύκτιες εκδόσεις.

Μακρυδημήτρης Α. & Μιχαλόπουλος Ν. (2000). *Εκθέσεις Εμπειρογνομόνων για τη Δημόσια Διοίκηση, 1950-98*. Αθήνα: Παπαζήσης.

Μαλούτας, Θ. (1990). *Αθήνα, Κατοικία, Οικογένεια: Ανάλυση των μεταπολεμικών πρακτικών στέγασης*. Αθήνα: Ε.Κ.Κ.Ε./Εξάντας.

Μαρξ, Κ. (1986). *Η 18<sup>η</sup> Μπρυμαίρ του Λουδοβίκου Βοναπάρτη*. Αθήνα: Θεμέλιο.

Μελάς, Γ (2007). «Περπατώντας στην πόλη», *Εφημερίδα Κηφισιά*.

Μέλισσας, Δ. (2007). *Οι χρήσεις γης και το γενικό πολεοδομικό σχέδιο*. Αθήνα: Σάκκουλας.

Μηλάκης, Δ. (2006). *Χρήσεις γης και Μεταφορές. Διερεύνηση της επίδρασης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών μακρο- και μικρο-κλίμακας στις επιλογές μετακίνησης*. Αθήνα: ΕΜΠ.

Μπακογιάννης, Ε. & Σιόλας, Α. (2008). «Ο ρόλος των Ο.Τ.Α. στον καθορισμό της πολιτικής γης – Ο δημόσιος χώρος και η αξιοποίηση ακινήτων», 3<sup>ο</sup> Συνέδριο Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ. – Τ.Ε.Ε. «Εκτίμηση - διαχείριση – αξιοποίηση ακινήτων», Αθήνα.

Μπαρμπόπουλος, Ν., Μηλάκης, Δ. & Βλαστός, Θ. (2005). «Αναζητώντας τη μορφή της βιώσιμης πόλης: κριτική προσέγγιση του συμπαγούς πολεοδομικού σχεδιασμού», *Αειχώρος – πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας*, τόμος 4, τεύχος 1.

Μπεσίλα-Βήκα, Ευ. (2004). *Τοπική αυτοδιοίκηση (θεσμικό πλαίσιο – ευρωπαϊκή διάσταση)*, τόμ. 1. Αθήνα: Σάκκουλα.

Νικολαΐδου, Σ. (1993). *Η κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου*. Αθήνα: Παπαζήσης.

Νομικού, Ο. (2007). «Έτσι θυμάμαι την Κηφισιά», *Εφημερίδα Κηφισιά*.

Ο.Α.Σ.Α. (2009). *Γενικό Σχέδιο Μεταφορών Αττικής*.

Οικονόμου, Λ. (1988). *Δελτίο ΣΑΔΑΣ αρ. 16*, σελ 61.

Παπαδημητρίου, Γ. & Μακρυδημήτρης, Α. (επιμ.) (1994). *Συστήματα Διοίκησης των Μητροπολιτικών Περιοχών*, Αθήνα: Αντ. Ν. Σάκκουλας.

Παπούλιας, Δ. & Τσούκας, Χ. (1998). *Κατευθύνσεις για τη Μεταρρύθμιση του Κράτους*. Αθήνα: Καστανιώτης.

Πετράκος, Γ. & Τσουκαλάς, Α. (1999). «Μητροπολιτική Συγκέντρωση στην Ελλάδα: Μια εμπειρική διερεύνηση», στο Οικονόμου, Δ. & Πετράκος, Γ. (επιμ.), *Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων - Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής* (σσ. 247-266). Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Πρεβελάκης, Γ. (2002). «Ο μητροπολιτικός σχεδιασμός στην Ελλάδα: η περίπτωση της Αθήνας», *Αειχώρος. Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης*, Τεύχος 1, σσ. 50-59.

Ρόκος, Δ. (1981). *Κτηματολόγιο και Αναδασμός, Πολιτική Γης*. Αθήνα: Μαυρομμάτη ΕΠΕ.

Σαγιάς, Γ. (2002). «Κοινωνικός και χωρικός καταμερισμός εργασίας στον αστικό χώρο. Το παράδειγμα των βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων στο νομό Αττικής, 1978-88», *Γεωγραφίες*, τεύχος 3, σσ. 108-114.

Σαγιάς, Γ. (2004). «Παγκοσμιοποίηση και Παγκόσμιες πόλεις» (σελ 35-59) σημειώσεις στο μάθημα Αστική Γεωγραφία για το Εαρινό εξάμηνο 2004, 2005, ΣΑΤΜ ΕΜΠ.

Σαρηγιάννης, Γ. (1979). *Βασικές έννοιες και ορισμοί για την πόλη και την πολεοδομία*. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Σαρηγιάννης, Γ. (2000). *Αθήνα 1830-2000: Εξέλιξη – Πολεοδομία – Μεταφορές*. Αθήνα: Συμμετρία.

Σιόλας, Α., (2000). *Οικιστικά Συστήματα και Σχεδιασμός στον Φυσικό Χώρο*, Αθήνα: ΕΜΠ.

Σιόλας, Α., Δημόπουλος, Κ. & Μπακογιάννης, Ε. (2005). *Άνθρωπος και Χώρος*. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Σπανού, Κ. (1999). *Ελληνική Διοίκηση και Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση*. Αθήνα: Παπαζήσης.

Σπανού, Κ. (2000). *Διοίκηση, Πολίτες και Δημοκρατία*. Αθήνα: Παπαζήσης.

Σπηλιωτόπουλος, Ε. & Μακρυδημήτρης, Α. (επιμ.) (2001). *Η Δημόσια Διοίκηση στην Ελλάδα*. Αθήνα: Ελληνικό Ινστιτούτο Διοικητικών Επιστημών/ Σάκκουλας.

Στεφάνου, Ι. & Στεφάνου, Ι. (1999). *Περιγραφή της εικόνας της πόλης. Τα περιγράμματα: Βασικά στοιχεία προσδιορισμού της φυσιογνωμίας των τόπων*. Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ.

Σύνδεσμος Ελλήνων Περιφερειολόγων (ΣΕΠ) (1995). «Περιφερειακή Ανάπτυξη, Χωροταξία και Περιβάλλον στο πλαίσιο της Ενωμένης Ευρώπης», *Τόπος-Επιθεώρηση Αστικών και Περιφερειακών Μελετών*, τεύχ. 11.

Τομαρά-Σιδέρη, Μ. (1999). *Η ελληνική Τοπική Αυτοδιοίκηση*. Αθήνα: Παπαζήση.

Τράνακας, Μ. (2009). «Αντιδράσεις στα πλαίσια διαβούλευσης για τις χρήσεις γης στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο», *Εφημερίδα Κηφισιά*, ανακτήθηκε από [http://www.kifisianews.gr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=779&Itemid=28](http://www.kifisianews.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=779&Itemid=28)

Υπουργείο Οικονομικών - Διεύθυνση Δημοσίων Κτημάτων. «Κωδικοποίησις περί Διοικήσεως και Διαχειρίσεως των Δημοσίων Κτημάτων αρμοδιότητος Υπουργείου Οικονομικών». Εκ του Εθνικού Τυπογραφείου, Αθήνα 1970, σελ. 336.

ΦΕΚ 285/Δ/05/03/2004, Έγκριση πολεοδομικών σταθερότυπων (standarts) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, των ΣΧΟΟΑΠ και των Πολεοδομικών Μελετών.

Φώτης, Γ. Ν. (2002). «Χωρική Ανάλυση: Πανεπιστημιακές Σημειώσεις». Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος.

Φώτης, Γ. (2009). *Διάλογοι για το σχεδιασμό του χώρου και την ανάπτυξη*. Αθήνα: Κριτική.

Χλέπας, Ν. (1999). *Η Τοπική Διοίκηση στην Ελλάδα. Ο διαλεκτικός ανταγωνισμός της αποκέντρωσης με την αυτοδιοίκηση*. Αθήνα: Σάκκουλας.

Χλέπας, Κ.-Ν. (2005α). *Ο Δήμαρχος*. Αθήνα: Παπαζήσης.

Χλέπας, Ν. (2005β). *Ο Δήμαρχος ως αιρετός ηγέτης*. Αθήνα: Παπαζήσης.

Χριστοφάκης, Μ. Σ. (2001). *Τοπική Ανάπτυξη και Περιφερειακή Πολιτική*, Αθήνα: Παπαζήσης.

Weber, M. (1996). *Κοινωνιολογία του Κράτους*. Αθήνα: Κένταυρος

## Ξένη Βιβλιογραφία

- Aitchison, C. & Evans, T. (2003). "The cultural industries and a model of sustainable cultural regeneration: manufacturing 'pop' in the Rhondda Valleys of South Wales", *Managing Leisure*, 8, pp. 133-44.
- Andersen, H. T. & Van Kempen, R. (2003). «New trends in urban policies in Europe: evidence from the Netherlands and Denmark». *Cities* 20(2), pp. 77–86.
- Back, H. (1996). "Decentralisation, Privatisation and Representativeness in Local Government", in Bogason, P., *New Modes of Local Organizing: Local Government Fragmentation in Scandinavia*.
- Bogdandy, A. von (2004). "Globalization and Europe: How to square Democracy, Globalization and International law", *European Journal of International Law*, vol. 15, No 5.
- Bontje, M. (2001). "Dealing with Deconcentration: Population Deconcentration and Planning Response in Polynucleated Urban Regions in North-west Europe", *Urban Studies*, vol. 38, no.4, pp. 769-785.
- Bontje, M. & Burdack, J. (2005). "Edge Cities, Europeanstyle: Examples from Paris and the Randstad". *Cities* 22(4), pp. 317-330.
- Bernhard, L., Novy, A. & Beinstein, B. (2007). *Governance & Democracy*, Draft report, Roskilde, Denmark.
- Brenner, N., & Theodore, N. (2002). *Spaces of Neoliberalism, urban restructuring in North America and Western Europe*. Blackwell Publishing.
- Bulmer, S (1989). "Territorial Government" in Smith, G., Paterson, W. & Merkl, P. (eds), *Developments in west German Politics*, Basingstoke: Macmillan.
- Butler, T. & Robson, G. (2003). "Negotiating Their Way In: The Middle Classes, Gentrification and the Deployment of Capital in a Globalising Metropolis", *Urban Studies*, 40, 9, pp. 1791-1809.
- Castells, M. (1994). "European Cities, the informational society and the global economy", *New Left Review*, vol. 204, pp. 18-32.
- Chandler, A. (2000). *Comparative Public Administration*. London: Routledge.

Chetty, S. & Agndal, H. (2008). "Role of Inter-organizational Networks and Interpersonal Networks in an Industrial District", *Regional Studies*, vol. 42.2, pp. 175-187.

Council of Europe/CLRAE (2005). *Explanatory Memorandum on local and regional democracy in Denmark [CG(12)3, part II]*.

Council of Europe (2005). *Recommendation 164 (2005) on local and regional democracy in Denmark*.

Council of Europe (2004). *Recommendation Rec (2004)12 of the Committee of Ministers to member states on the processes of reform of boundaries and/or structure of local and regional authorities*

Council of Europe/ CDLR report (2001). *Relationship between the size of local and regional authorities and their effectiveness and economy of their action*.

Council of Europe (1995). «Size of municipalities, efficiency, and citizen participation», *Local and Regional Authorities in Europe, No 56*, pp 23-36 Strasbourg.

Council of Europe (1997). *Structure and operation of local and regional democracy, situation in 1997, Denmark*.

Council of Europe/CDLR, *Report on Definition and Limits of the Principle of Subsidiarity*, No 55.

Cowles, M. (2001). *Statistics in Psychology: A Historical Perspective*, Toronto: York University.

Davis, M. (1999). *Ecology of Fear: Los Angeles and the Imagination of Disaster*. New York: Vintage Books.

Davis, M. (2004). "Planet of Slums. Urban involution and the informal proletariat", *New Left Review*, vol. 26, pp. 5-34.

Davis, M. (2006). *Planet of Slums*. London, New York: Verso.

Dogan, M. & Kasarda, J. D. (eds) (1988). *The Metropolis Era. Mega-Cities 2*. New York: Sage

Dickinson, R. (1961). *The West European City*. London: Routledge and Kegan Paul Limited.



Enemark, S. (2006). "Land Management and Means of Planning Control", Presentation at the 38th National Congress of Ordre des Geometres Experts OGE - Administration between Regulation and Freedom. Saint-Malo, France, 14-16 June 2006.

[http://www.fig.net/council/enemark\\_papers/StMalo\\_Enemark\\_Paper\\_June2006.pdf](http://www.fig.net/council/enemark_papers/StMalo_Enemark_Paper_June2006.pdf)

Edel, M. (1981). "Capitalism, accumulation and the explanation of urban phenomena", in Dear M. & Scott A. (eds), *Urbanization & Urban Planning in Capitalist Society*. London, New York: Methuen.

Edel, G. (2003). *Why We Need a New Welfare State*, Oxford University Press.

Featherstone, K. & Papadimitriou, D. (2008). *The limits of Europeanization Reform Capacity and Policy Conflict in Greece*. Basingstoke, UK: Palgrave Macmillan.

Friedmann, J. (1986). "The world city hypothesis", *Development and Change*, 17 (1), pp. 69-83.

Friedman, T., (2005). *The World is flat: a brief history of the globalised world in the twenty-first century*. London: Farrar, Straus & Giroux.

Ford, L. (2003). *America's New Downtowns: Revitalization or Reinvention? Baltimore*. London: The Johns Hopkins University Press.

Freeman, L. (2006). *There goes the Hood*. Philadelphia: Temple University Press.

Gladstone, F. (1976). *The Politics of Planning*. London: Temple Smith.

Giuliano, G. (1998). "Information Technology, Work Patterns and Intra-metropolitan Location: A Case Study", *Urban Studies*, vol. 35, no 7, pp. 1077-1095.

Gjerding, N. A. (2005). The Danish structural reform of government. Mimeo.

Gordon, I. & McCann, P. (2000). "Industrial Clusters: Complexes, Agglomeration and/or Social Networks?", *Urban Studies*, vol. 37, no3, pp. 513-532.

Hall, P. (1966). *The World Cities*. London: Heinemann.

Hall, P. (1997). "Modelling the Post-Industrial City", *Futures*, vol. 29, no. 4/5, pp. 311-322.

Hall, P. (2002). "Creative Cities and Economic development", *Urban Studies*, 37 (4), pp. 639-649.

Hambleton, R. & Gross, J. S. (2007). *Governing cities in a global era: urban innovation, competition and democratic reform*. Basingstoke, UK: Palgrave Macmillan.

Hamilton, D., Miller, D. & Paytas, J. (2004). "Exploring the horizontal and vertical dimensions of the governing of metropolitan regions", *Urban Affairs Review*, vol. 40, no. 2, pp. 147.

Hartman, G. (1950). "The Central Business District – A study in urban geography", *Economic Geography*, vol. 26, no. 4, pp. 237-244.

Harvey, D. (1989). "From managerialism to entrepreneurialism: the transformation of governance in late capitalism", *Geografiska Annaler*, vol. 71B, pp. 3-17.

Harvey, D. (1996). *Justice, Nature & the Geography of Difference*. Malden, Oxford, Carlton: Blackwell.

Harvey, D. (2001). *Spaces of capital: towards a critical geography*. Edinburgh University Press.

Harvey, D. (2005) *Spaces of neoliberalization: towards a theory of uneven geographical development*. Germany.

Hayward, J. (1998). *Governing France: The one and Invisible French Republic* (2<sup>nd</sup> edn). London.

Hutton, T. (2004). "The New Economy of the Inner City", *Cities*, vol. 21, no. 2, pp. 89-108.

Ingram, G. (1998). "Patterns of Metropolitan Development: What Have We Learned?", *Urban Studies*, 35:7, pp. 1019-1035.

Jessop, B., Peck, J. & Tickell, A. (2005). "Retooling the Machine: Economic Crisis, State Restructuring, and Urban Politics", στο Fyfe, N. & Kenny, J. (επιμ.), *The Urban Geography Reader*. New York: Routledge.

Kanth, C. (2003). *Accessibility to economic activities in city of Cape Town*. South Africa: Enschede, ITC.

Kingdom, J. (2000). "Britain", in Chandler, A. (ed.), *Comparative Public Administration*. London: Routledge.

Kirk, G. (1980). *Urban Planning in a Capitalist Society*. London: Croom Helm.

Koff, S. Z. & Koff, S. P. (2000). *Italy from the first to the second republic*. London: Routledge.

Kristensen, H. (2001). "Urban Policies and Programmes against Social Exclusion and Fragmentation Danish Experiences" in Andersen, H. T. & van Ronald, K., *Governing European Cities, Social fragmentation, social exclusion and urban governance*, (pp. 255-271). UK: Ashgate Publishing Company.

Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Malden, Oxford, Victoria: Blackwell publishing.

Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Massachusetts, Cambridge, London: MIT Press.

Lynch, K. (1984). *Good City Form*. Massachusetts, Cambridge, London: M.I.T. Press.

Marshall, T. (2000). "Urban Planning and Governance: Is there a Barcelona Model?", *International Planning Studies*, vol. 5, no. 3, pp. 299-319.

Meijers, E. (2005). "Polycentric Urban Regions and the Quest for Synergy: Is a network of cities more than the sum of its parts?", *Urban Studies*, 42:4, pp. 765-781.

Milakis, D., Vlastos, Th. & Barbopoulos, N. (2008). "Relationships between Urban Form and Travel Behaviour in Athens, Greece. A Comparison with Western European and North American Results", *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, Vol. 8. pp: 201-215.

Moss, P. (1997). "Spaces of Resistance, Spaces of Respite: franchise housekeepers keeping house in the workplace and at home", *Gender, Place and Culture*, vol. 4, no. 2, pp. 179-196.

Ministry of Economic and Business Affairs (2002). *The Danish Growth Strategy*.

Ministry of the Environment (2006). *The 2006 National Planning Report-in brief. The New Map of Denmark- spatial planning under new conditions*.

Ministry of the Interior and Health (2005). *The Local Government Reform-In brief*.

Ministry of the Interior and Health (2004). *Agreement on a Structural Reform*.

Ministry of the Interior and Health (2004). *Recommendation of the Commission on Administrative Structure, Summary*.

- Mumford, L. (1961). *The city in the history*. London: Penguin.
- Olsen, P. B. & Pedersen, K. (2005). «*Problem-Oriented Project Work*» a workbook OECD, *Economic Survey of Denmark 2005*, “*is Welfare System Sustainable?*”. Copenhagen, RUC’s Forlag (Samfundslitteratur).
- Ostergard, N. (2006). *Reform of the Planning Act*. Copenhagen, Ministry of the Environment.
- Parr, J. & Budd, L. (2000). “Financial Services and the Urban System: An exploration”, *Urban Studies*, vol. 37, no 3, pp. 593-610.
- Plum, V. (1998). “Local Government The Cultural-economic transition process of Hungary from a local government perspective”, *Current Politics and Economics of Europe*, vol. 7, 4.
- Plum, V. (2003). *Restructuring local government in Greece*, A paper to Aegian Seminar
- Plum, V. (2007). *Changing European Spaces and Public Service Provision, A new liberal regime, build on sector control and territorial management more than scope of power on local territorial level?* Denmark: Roskilde University,
- Primerano, F. (2003). “Towards a policy – sensitive accessibility measure”, 26<sup>th</sup> *Australasian Transport Research Forum Wellington*, New Zealand, 1-3 October 2003.
- Rhodes, R. W. (1997). *Understanding Governance. Policy Networks, Governance, Reflexivity and Accountability*, Buckingham: Open University Press.
- Scott, A. J. (1982). “Locational Patterns and Dynamics of Industrial Activity in the Modern Metropolis”, *Urban Studies*, 19, pp. 111-142.
- Scott, A.J. (1997). “The cultural economy of cities”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 21, 2, pp. 323-339
- Scott, A. J. (2000). *The Cultural Economy of Cities*, London: Sage.
- Sharpe, J. (1995). “Local Government: Size, efficiency and citizen participation” on «Size of municipalities, efficiency, and citizen participation», *Local and Regional Authorities in Europe*, No 56, pp 63-80.

Shearmur, R. & Alvergne, C. (2002). "Intrametropolitan Patterns of High-order Business Service Location: A Comparative Study of Seventeen Sectors in Ile-de-France", *Urban Studies*, 39:7, pp. 1143 -1163.

Simpson, W. (1987). "Workplace Location, Residential Location, and Urban Commuting", *Urban Studies*, 24, pp. 119-128.

Skousen, M. (2001). "The Making of Modern Economics: The Lives and Ideas of Great Thinkers", retrieved from [http://mises.org/misesreview\\_detail.aspx?control=178](http://mises.org/misesreview_detail.aspx?control=178).

Smith, N. (2002). "New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy", *Antipode*, vol. 34, no 3, pp. 427-450.

Steer, D. G. & Halden, D. (2001). "The application of accessibility methodologies to land use planning". Final Report. National Assembly for Wales.

Stevenson, D. (2003). *Cities and Urban Cultures*, Open University Press UK Limited.

Swianiewicz, P. (2002). "Size of Local Government, Local Democracy and Efficiency in Delivery of Local Services- International Context and Theoretical Framework" retrieved from <http://lgi.osi.hu/publications/2002/215/001-CF-Introduction.pdf>.

Swyngedouw, E. (2000). "Elite Power, Global Forces and the Political Economy of 'Glocal' Development", in Clark et. al (eds). *The Oxford Handbook of Economic Geography*. Oxford University Press.

Swyngedouw, E. (1997). "The heart of the place. The resurrection of locality in an age of hyper space", *Geografiska Annaler*, vol. 71B, no 1, pp. 31-42.

Taylor, P. (2005). "Leading world cities: Empirical evaluations of urban nodes in multiple networks", *Urban Studies*, 38:1, pp. 33-51.

Taylor, P. & Walker, D. R. F. (2001). "World Cities: A First Multivariate Analysis of their Service Complexes", *Urban Studies*, 38:1, pp. 23-47.

United Nations Development Program (2004). *Decentralised Governance for Development: a Combined Practice Note on Decentralization. Local Governance and Urban and Rural Development*.

Viner, J. (1991). *Essays on the Intellectual History of Economics*. Princeton, New Jersey: Princeton University Press.

Weber, M. (1966). *The City*. Glencoe: The free press corp.

Wigren, R. & Wilhelmsson, M. (2007). "Housing Stock and Price Adjustments in 12 West European Countries between 1976 and 1999", *Housing, Theory and Society*, 24:2, pp. 133-154.

Wolch, J. (2005). "From Global to Local: The Rise of Homelessness in Los Angeles during the 1980s", in Fyfe, N. & Kenny, J. (eds), *The Urban Geography Reader*. New York: Routledge.

### **Ελληνική βιβλιογραφία που ενέπνευσε τη διατριβή**

Ανδρικοπούλου, Ε. (2010). «Η πολυκεντρικότητα ως κεντρικό ζήτημα της Ευρωπαϊκής Χωροταξίας και οι προοπτικές στην Ελλάδα», Πρακτικά ημερίδας «Ο ρόλος και οι προοπτικές της χωροταξίας στην Ελλάδα και στην ΕΕ. Θεωρίες πρακτικές και θεσμικό πλαίσιο». Θεσσαλονίκη: Ελληνική Εταιρεία Πολεοδομικού και Χωροταξικού Δικαίου.

Βαΐου, Ν & Χατζημιχάλης, Κ. (1997). *Με τη ραπτομηχανή στην κουζίνα και τους Πολωνούς στους αγρούς: Πόλεις, Περιφέρειες και Άτυπη Εργασία*. Αθήνα: Εξάντας.

Ball, W. & Peter, G. (2002). *Σύγχρονη Πολιτική και Διακυβέρνηση*, Αθήνα, Παπαζήσης

Βασενχόβεν, Λ. (2010). *Χωρική Διακυβέρνηση. Θεωρία, Ευρωπαϊκή Εμπειρία και η Περίπτωση της Ελλάδας*. Αθήνα: Κριτική.

Βενιζέλος, Ε. (2001). *Το Αναθεωρητικό Κεκτημένο. Το συνταγματικό φαινόμενο στον 21<sup>ο</sup> αιώνα και η εισφορά της αναθεώρησης του 2001*. Αθήνα: Σάκκουλας.

Benevolo, L. (1997). *Η Πόλη στην Ευρώπη*. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.

Bookchin, M. (1996). *Τα Όρια της Πόλης*. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

Γεωργουλής, Δ. (1993). *Ζητήματα Θεωρίας στον Αστικό Σχεδιασμό*. Αθήνα: Παπαζήση.

Γοσποδίνη, Α. (2008). *Διάλογοι για το σχεδιασμό του Χώρου και την Ανάπτυξη*. Αθήνα: Κριτική.

Carnoy, M. (1990). *Κράτος και Πολιτική Θεωρία*, Αθήνα: Οδυσσέας.

Chevallier, J. (1993). *Διοικητική Επιστήμη*, Αθήνα: Σάκκουλας.

- Διαμαντόπουλος, Θ. (1993). *Το κομματικό Φαινόμενο*. Αθήνα: Παπαζήση.
- Διαμαντόπουλος, Θ. (2001). *Εκλογικά συστήματα: Θεωρία και πρακτικές εφαρμογές*, Αθήνα: Πατάκη.
- Δεμερτζής, Ν. (2002). *Η Πολιτική Επικοινωνία στην Ελλάδα*. Αθήνα: Παπαζήσης.
- Downs, A. (1997). «*Οικονομική Θεωρία της Δημοκρατίας*.» Αθήνα: Παπαζήσης.
- Ζέρη, Π. (1996). *Θεσμοί Εποπτείας στο Ραδιοτηλεοπτικό Σύστημα*. Αθήνα: Παπαζήσης.
- Gellner, E. (1996). *Η Κοινωνία των Πολιτών και οι Αντίπαλοί της. Συνθήκες ελευθερίας*. Αθήνα: Παπαζήσης Hall, S., Held, D. & Gieben B. (επιμ.) (2002). *Η νεωτερικότητα σήμερα, Οικονομία, κοινωνία, πολιτική, πολιτισμός*. Αθήνα: Σαββάλας.
- Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου – ΤΕΔΚΝΑ (2001), *Οργάνωση της Μητροπολιτικής Περιφέρειας της Αθήνας*, Αθήνα.
- Καυκαλάς, Γ. & Μαραβέγιας, Ν. (επιμ.) (1994). *Αστική και περιφερειακή ανάπτυξη. Θεωρία-Ανάλυση και Πολιτική*. Αθήνα: Θεμέλιο.
- Lenk, K. (1990). *Πολιτική Κοινωνιολογία*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.
- Μακ Κομπς, Μ., Εινσίντελ, Ε., και Ουίβερ, Ντ. (1996). *Τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και η διαμόρφωση της κοινής γνώμης*. Αθήνα: Καστανιώτης.
- Macpherson, C. B. (1η 1986, 2η 1994). *Η ιστορική πορεία της φιλελεύθερης δημοκρατίας*. Αθήνα: Γνώση.
- ΜακΚουέλ, Ντ. (1997). *Εισαγωγή στη Θεωρία της Μαζικής Επικοινωνίας*. Αθήνα: Καστανιώτης.
- Μάνεσης, Α. (1980). *Συνταγματικό Δίκαιο*. Θεσσαλονίκη: Σάκκουλας.
- Meny, Y. (1996). *Συγκριτική Πολιτική*, τόμοι 2. Αθήνα: Παπαζήσης.
- Miaille, M. (1983). *Το Κράτος του Δικαίου*. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.
- Μουζέλης, Ν. (1991). *Οργάνωση και γραφειοκρατία, ανάλυση των σύγχρονων θεωριών*. Αθήνα: Μαθιουδάκης, Ανδρονόπουλος.
- Μπουραντάς, Δ. (2001). *Μάνατζμεντ*. Αθήνα: Μπένος.

Παναγιωτοπούλου, Ρ. (1997). *Η Επικοινωνία στις Οργανώσεις. Η Εξέλιξη των Θεωριών των Οργανώσεων και οι Επικοινωνιακές τους Διαστάσεις*. Αθήνα: Κριτική.

Παπαθανασόπουλος, Σ. (1993). *Απελευθερώνοντας την Τηλεόραση*, Αθήνα: Καστανιώτης.

Παπαθανασόπουλος, Σ. (1997). *Η Δύναμη της Τηλεόρασης, η λογική του Μέσου και η Αγορά*. Αθήνα: Καστανιώτης.

Παπαθανασόπουλος, Σ. (επιμ.) (2000). *Επικοινωνία και Κοινωνία, Από τον εικοστό στον εικοστό πρώτο αιώνα*. Αθήνα: Καστανιώτης.

Ρόμπινς, Κ. & Γουέμπστερ, Φ. (2002). *Η Εποχή του Τεχνοπολιτισμού, από την Κοινωνία της Πληροφορίας στην Εικονική Ζωή*. Αθήνα: Καστανιώτης.

Schwartzberg, R. (1984). *Πολιτική Κοινωνιολογία*, τ. Α-Β. Θεσσαλονίκη, Παρατηρητής.

Σεραφετινίδου, Μ (2002). *Εισαγωγή στην Πολιτική Κοινωνιολογία*, Αθήνα: Gutenberg.

Σπουρδαλάκη, Μ. (1990). *Για τη θεωρία και τη μελέτη των πολιτικών κομμάτων*. Αθήνα: Εξάντας.

Σωτηρέλης, Γ. (2002). *Η μεταρρύθμιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Προκλήσεις και προοπτικές μετά την συνταγματική αναθεώρηση*. Χαλάνδρι: Προσκήνιο-Άγγελος Σιδεράτος.

Τάτσος, Ν. (2000). *Προϋπολογισμός Δημοσίων Φορέων και Οργανισμών*. Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Τσάτσος, Δ. (1988). *Συνταγματικό Δίκαιο*, τ. Α-Γ, Αθήνα, 1985-87.

Τσόμσκυ, Ν. (1994). *Έτος 501: Η κατάκτηση συνεχίζεται*. Αθήνα: Τόπος.

Χαραλάμπης, Δ. (1998). *Δημοκρατία και Παγκοσμιοποίηση*. Αθήνα: Ίδρυμα Σάκη Καραγιωργα.

Χυτήρης, Λ. (2001). *Διοίκηση Ανθρώπινων Πόρων*. Αθήνα: Interbooks.



### Ξένη βιβλιογραφία που ενέπνευσε τη διατριβή

Anckar, D. (1999). "Homogeneity and smallness: Dahl and Tufte Revised", *Scandinavian Political Studies*, Vol, 22, No 1.

Andersen, G. J. (1997). "The Scandinavian Welfare Model in Crisis? Achievements and Problems of the Danish Welfare State in an Age of Unemployment and Low Growth", *Scandinavian Political Studies*, Vol, 20, No 1.

Andersen, H. T. (2006). "Urban competition and urban crisis: Urban Politics in Denmark" *Research Paper no 7/06*, Department of Society and Globalization, Roskilde University Denmark.

Bach, St. (2000). *Decentralisation and privatization in municipal services. The case of health services*. Geneva: International Labour Office.

Bennet, R. J. (1990). *Decentralization, intergovernmental relations and market: towards a post welfare agenda, in Decentralization, local Governments, and markets: towards a post welfare Agenda*. Oxford: Clarendon.

Blumenfeld, H. (1967). *The modern Metropolis*. London: MIT press.

Bogason, P. (1996). *New Modes of Local Organizing: Local Government Fragmentation in Scandinavia*. New York: Nova Science Publishers.

Bundgaard, U. & Vrangbaek, K., (2007). "Reform by Coincidence? Explaining the Policy Process of Structural Reform in Denmark", in *Scandinavian Political Studies*, vol 30, no 4.

Christoffersen, H. & Paldam, M. (2006). *Privatization in Denmark, 1980-2002*. <http://www.cepos.dk/uploads/media/Privatization.pdf>

Crook, R. C. (1994). "Four Years of Ghana District Assemblies in operation: decentralization, democratization and administrative performance", *Public Administration and Development*, vol. 14, pp. 339-364.

Danish Government (2006). *Denmark's National Reform Programme, First progress report, Contribution to EU's Growth and Employment Policy (Lisbon Strategy)*.

Davoudi, S. (2003). "Polycentricity in European Spatial Planning: From an Analytical Tool to a Normative Agenda", *European Planning Studies*, vol. 11, no.8, pp. 979-999.

Esping Andersen, G. (1996). *Welfare States in Transition, National Adaptations in Global Economies*, Sage Publications.

Esping Andersen, G. (1990). *The three worlds of Welfare Capitalism*. Cambridge: Polity Press.

Fraser, D. (1968). *Village Planning in the Primitive World*. New York: George Brazillier.

Friedrichs, J. (1988). "Large Cities in Eastern Europe", in Dogan, M. & Kasarda, J. (ed.), *The Metropolis Era: Volume 1. A World of Giant Cities*. Newbury Park, London, New Delhi: Sage.

Greve, C. (2003). "Public-Private Partnerships in Scandinavia", *International Public Management Review*, vol 4 (2) pp. 59-69.

Hagget, P. (2001). *Geography. A Global Synthesis*. Essex: Prentice Hall.

Hardoy, J. (1968). *Urban Planning in Pre-columbian America*. New York: George Brazillier publ.

Healey, P., Cameron, S. J., Davoudi, S., Graham, S. & Madaripour, A. (1996). *Managing Cities. The new urban Context*. London: John Wiley.

Held, D. (1993). "Democracy, the Nation State and the Global System" in Held, D. (ed.), *Political Theory Today*. Cornwall, Great Britain: T.J.Press, Padstow.

Held, D. & McGrew, A. (2005). *Governing Globalization, Power, Authority and Global Governance*. Cambridge: Polity Press.

Hirst, P. & Thomson, G. (1996). *Globalization in Question: The International Economy and Possibilities of Governance*. Cambridge: Polity Press.

Hubbard, P., Kitchin, R., Bartley, B. & Fuller, D. (2002), *Thinking geographically*. London, New York.

Jessop, B. (2002). "Liberalism, Neoliberalism, and Urban Governance: A State-Theoretical Perspective", *Antipode*, vol. 34, issue 3, pp. 452-472.

Jessop, B. (1995). "The Regulation Approach, Governance, and Post-Fordism: Alternative Perspectives on Economic and Political Change?", *Economy and Society*, 24 (3), pp. 307-333.

Jorgensen, L. O. & Vagnby, B. (2005). *What happens to Spatial and Physical Planning in Denmark after the Local Government Reform?*. Regional Studies Assotiation, International Conference, Aalborg University.

Knox, L. P. & Taylor, J. P. (2000). *World Cities in a World System*. Cambridge University Press.

Kragh, M. F. (2005). "New Danish Regional Development Plans - an effort of Combining Economy and Spatial Aspects for Urban-Rural Areas", in *International Federation of Surveyors* in Event: FIG Working Week 2005 and 8th International Conference on the Global Spatial Data Infrastructure (GSDI-8) : From Pharaohs to Geoinformatics, Denmark. <http://www.oicrf.org/searchdocument.asp?e=29>.

Ksergard, N. (2001). "The foundation for the Danish Welfare State: Ethnic, Religious and linguistic harmony", XIV International Economic History Congress, Helsinki.

Larsen, A. C. (2002). "Municipal Size and Democracy: A Critical Analysis of the Argument of Proximity Based on the Case of Denmark", *Scandinavian Political Studies*, Vol. 25, No 4, pp. 317-332.

Leubolt, B., Novy, A. & Beinstein, B. (2007), *Governance and Democracy*, Katarsis, WP1.5 survey paper, First Draft.

Le Corbusier (1973). *The Athens Charter*. New York: Grossman.

Louvier, L. & Suire, L. (2002). "Danish and French decentralization: a comparative study in order to improve the French system", RUC, Project work.

Lund Hansen, A., & Andersen, H., & Clark, E. (2001). "Creative Copenhagen - Globalization, Urban Governance and Social Change", *European Planning Studies*, Vol. 9, No 7, pp. 851-869, London: Routledge.

Martins, M. R. (1995). *Size of municipalities, efficiency, and citizen participation: across-European perspective*, Department of Environment and Local Authorities, Council of Europe, Cedex.

McMillan, M. L., (Revised August 2002). "Financial Relationships between Regional and Municipal Authorities: Insights from the Examination of Five OECD Countries. Institute of Intergovernmental Relations, Queen's University, Kingston, Ontario.

Neubauer, J., Dubois, A., Hanell, T., Lahtenmaid-Smith, K., Fettersson, K., Roto, J. & Steineke Moxnes, J., (2007). "Regional Development in the Nordic Countries 2007", *Nordregio Report*.

Peck, J. & Tickell, A. (2002). "Neoliberalizing Space", in Brenner, N. & Theodore, N. (eds), *Spaces of Neoliberalism, Urban Restructuring in North America and Western Europe*. Boston: Blackwell Publishing.

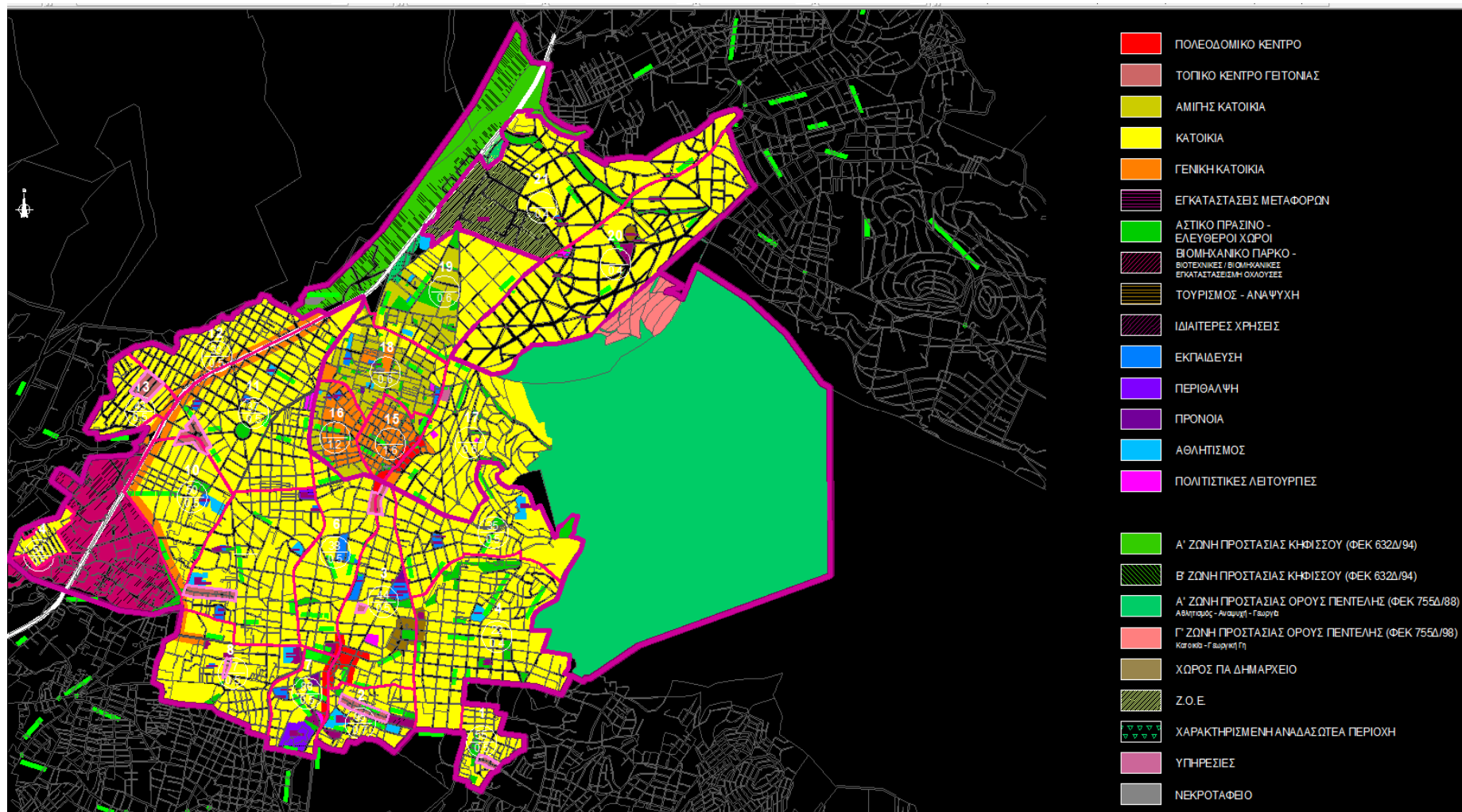
Pickvance, C. G. (1997). "Decentralization and democracy in eastern Europe: a sceptical approach Environment and planning C", *Government and policy*, 15, pp. 129-142.

Rondinelli, D. (1990). "A Decentralization, Territorial power and the state: A Critical Response", *Development and change* (SAGE) 21, pp. 491-500.

Sassen, S. (2002). *Global Networks, linked cities*. New York: Routledge.

## Παράρτημα Εικόνων

Εικόνα 19. Υφιστάμενες χρήσεις γης ΑΑΜΟ Κηφισιάς



Εικόνα 20. Υφιστάμενη ιεράρχηση ΑΑΜΟ Κηφισιάς

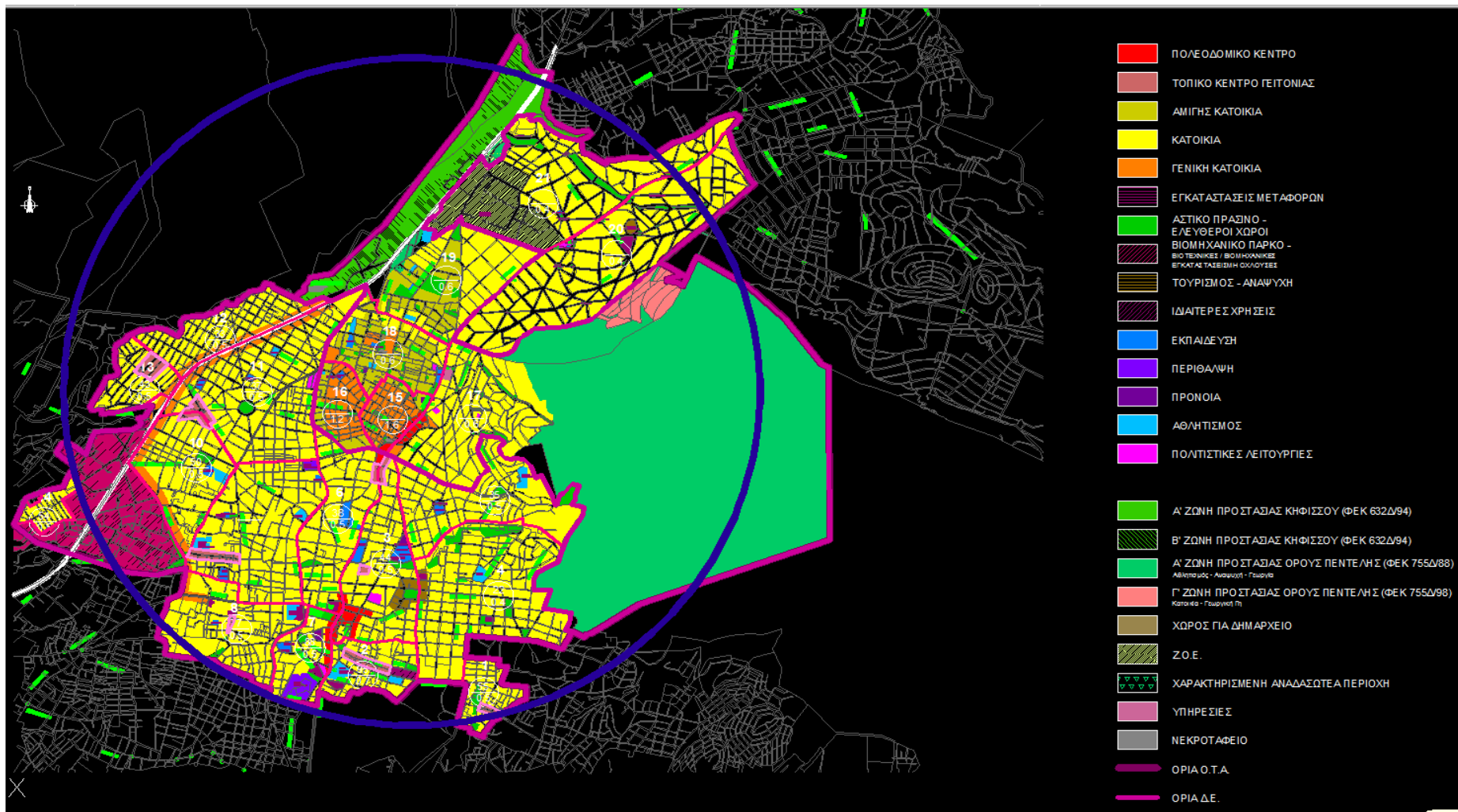


Εικόνα 21. Δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας ΑΑΜΟ Κηφισιάς

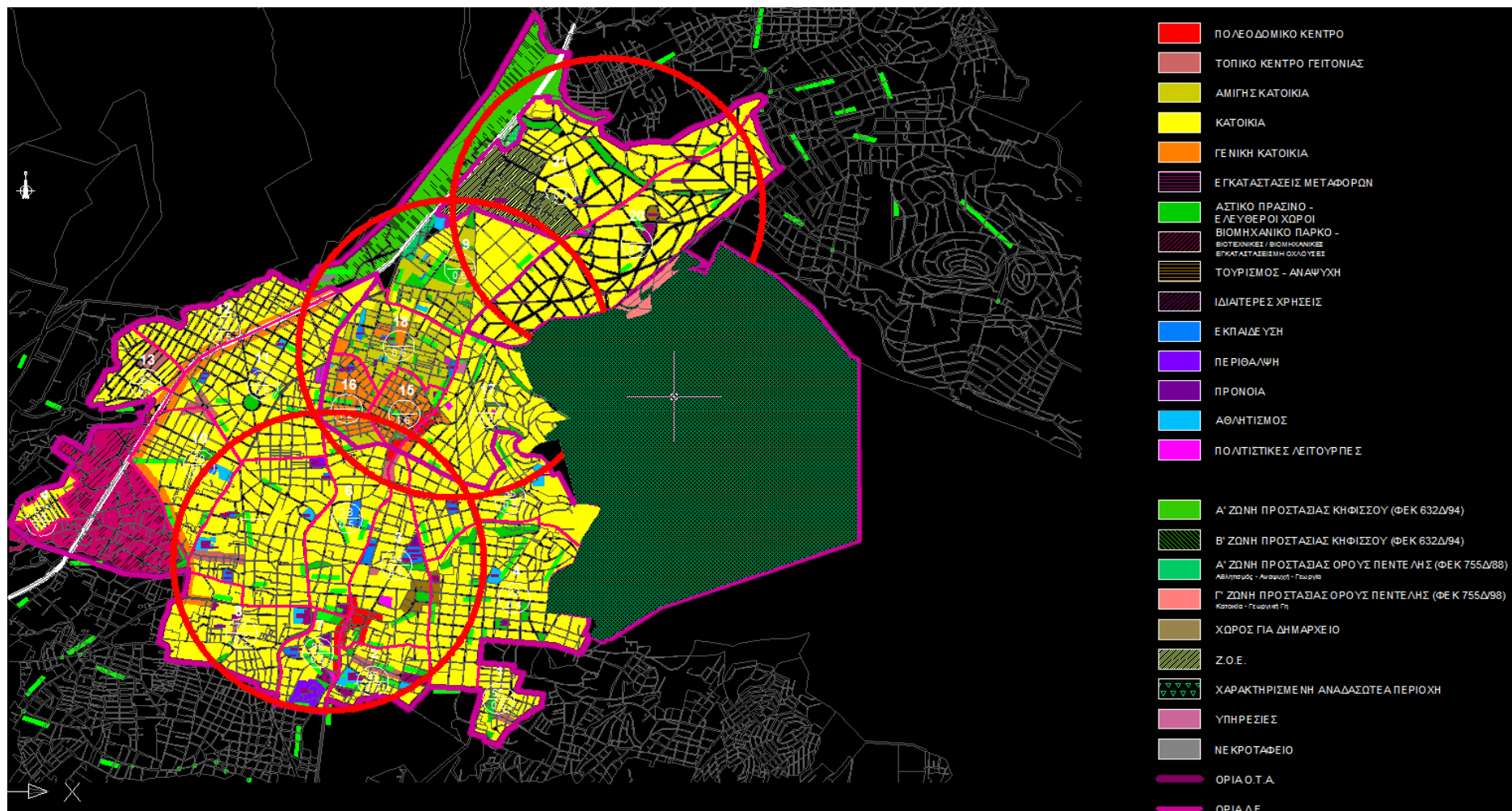




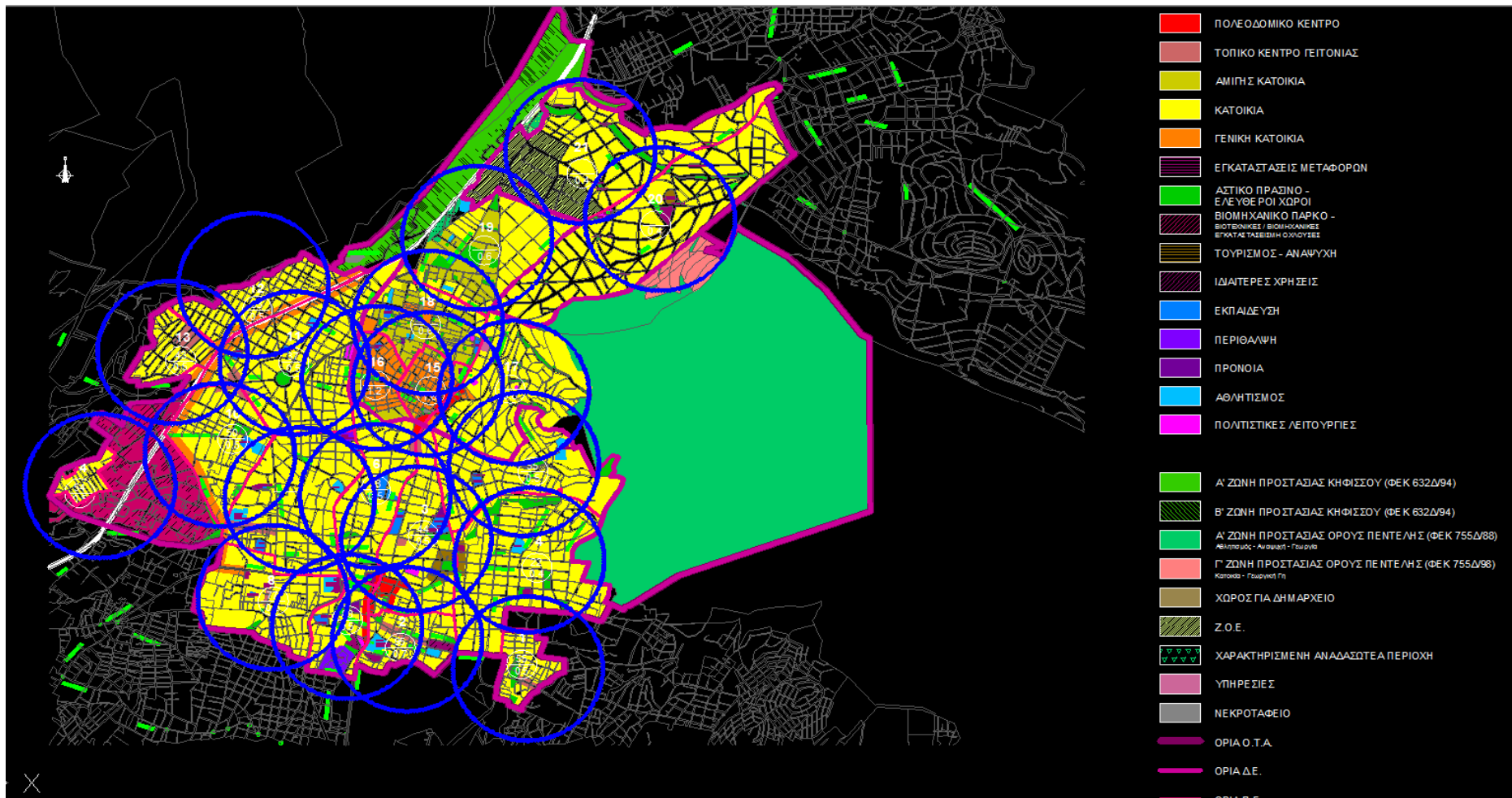
Εικόνα 22. Ακτίνα ΔΗΜΟΥ ΑΑΜΟ Κηφισιάς



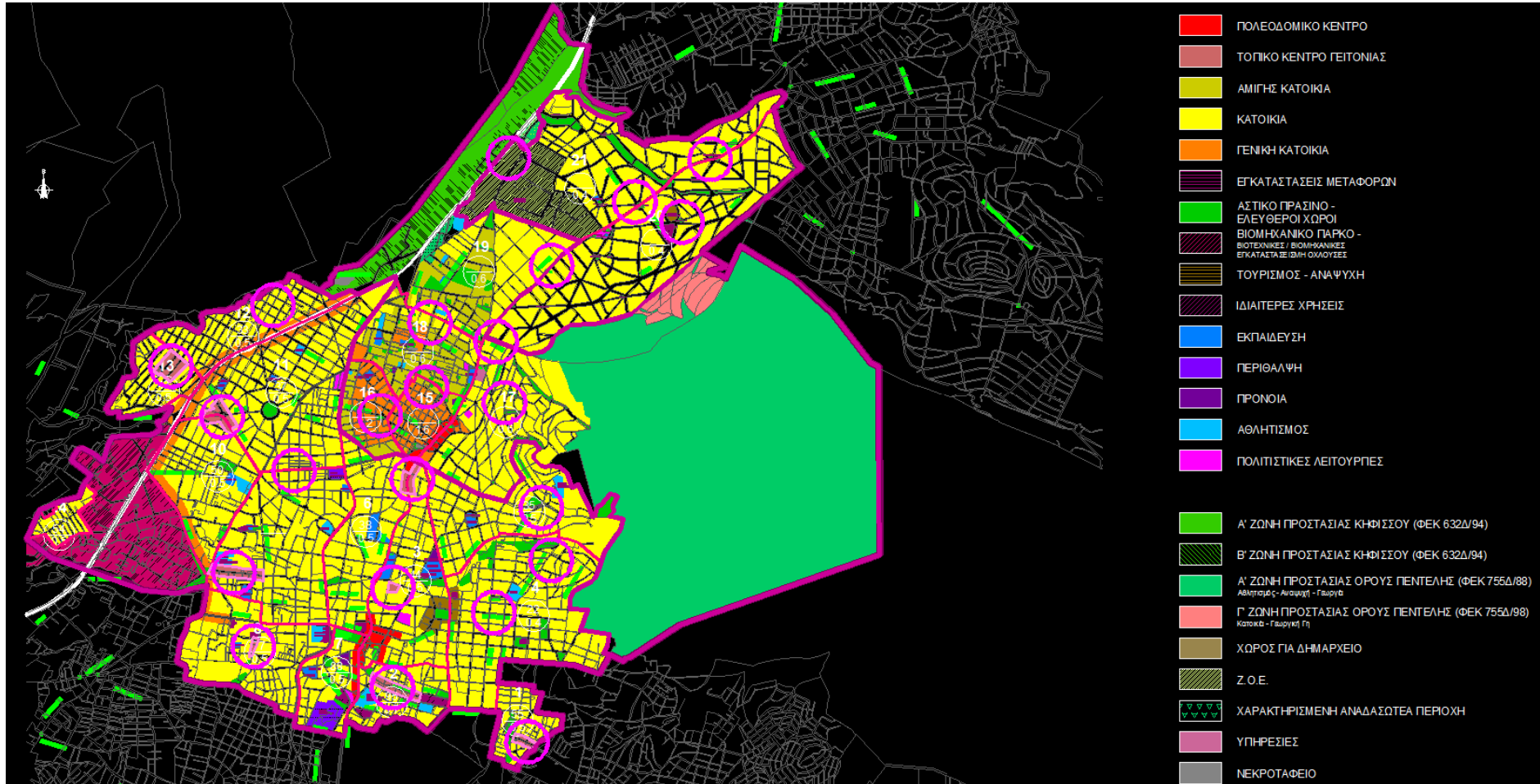
Εικόνα 23. Ακτίνες Δημοτικών Ενοτήτων ΑΑΜΟ Κηφισιάς



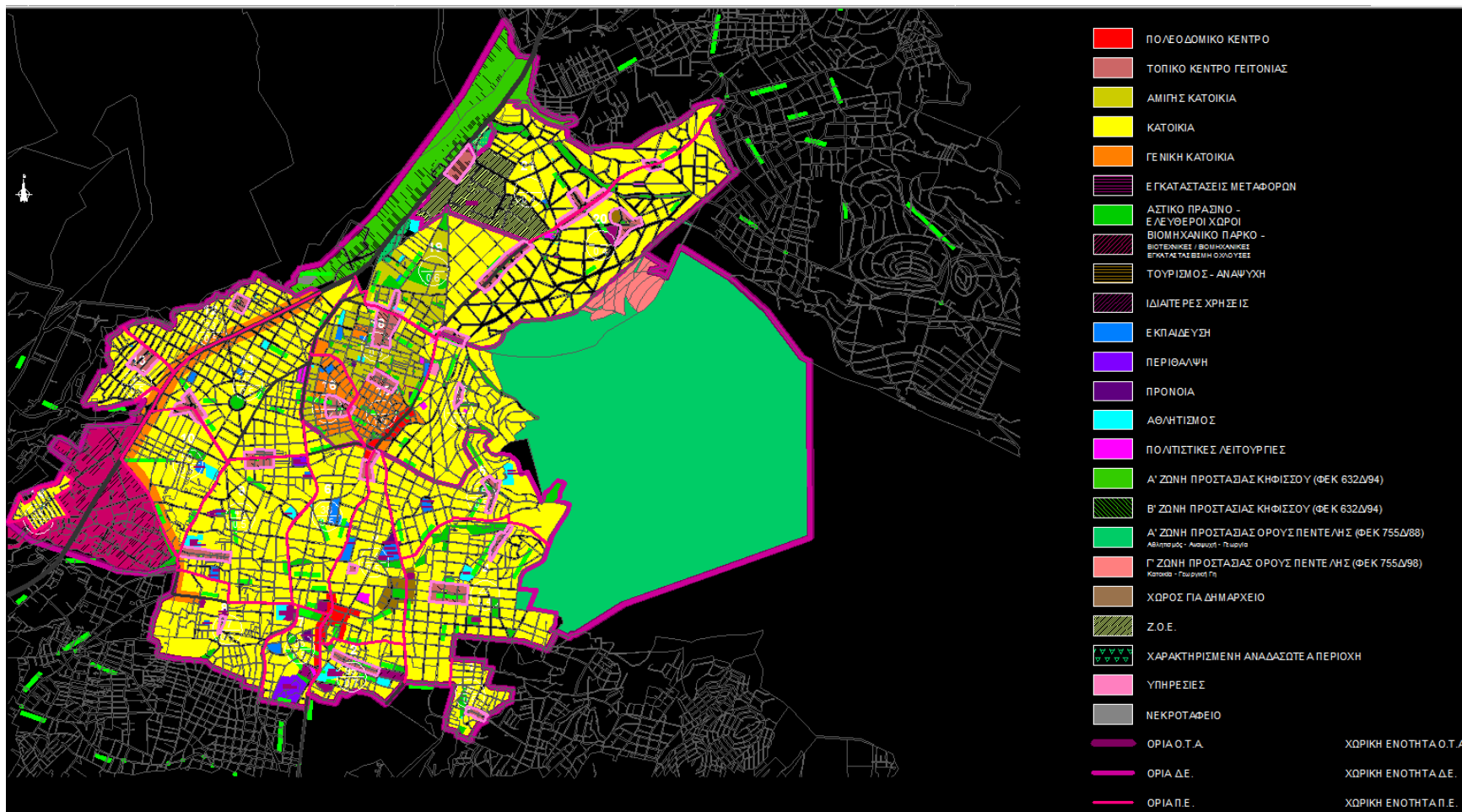
Εικόνα 24. Ακτίνες Πολεοδομικών Ενοτήτων ΑΑΜΟ Κηφισιάς



Εικόνα 25. Ακτίνες Τοπικών Κέντρων Γειτονιάς ΑΑΜΟ Κηφισιάς



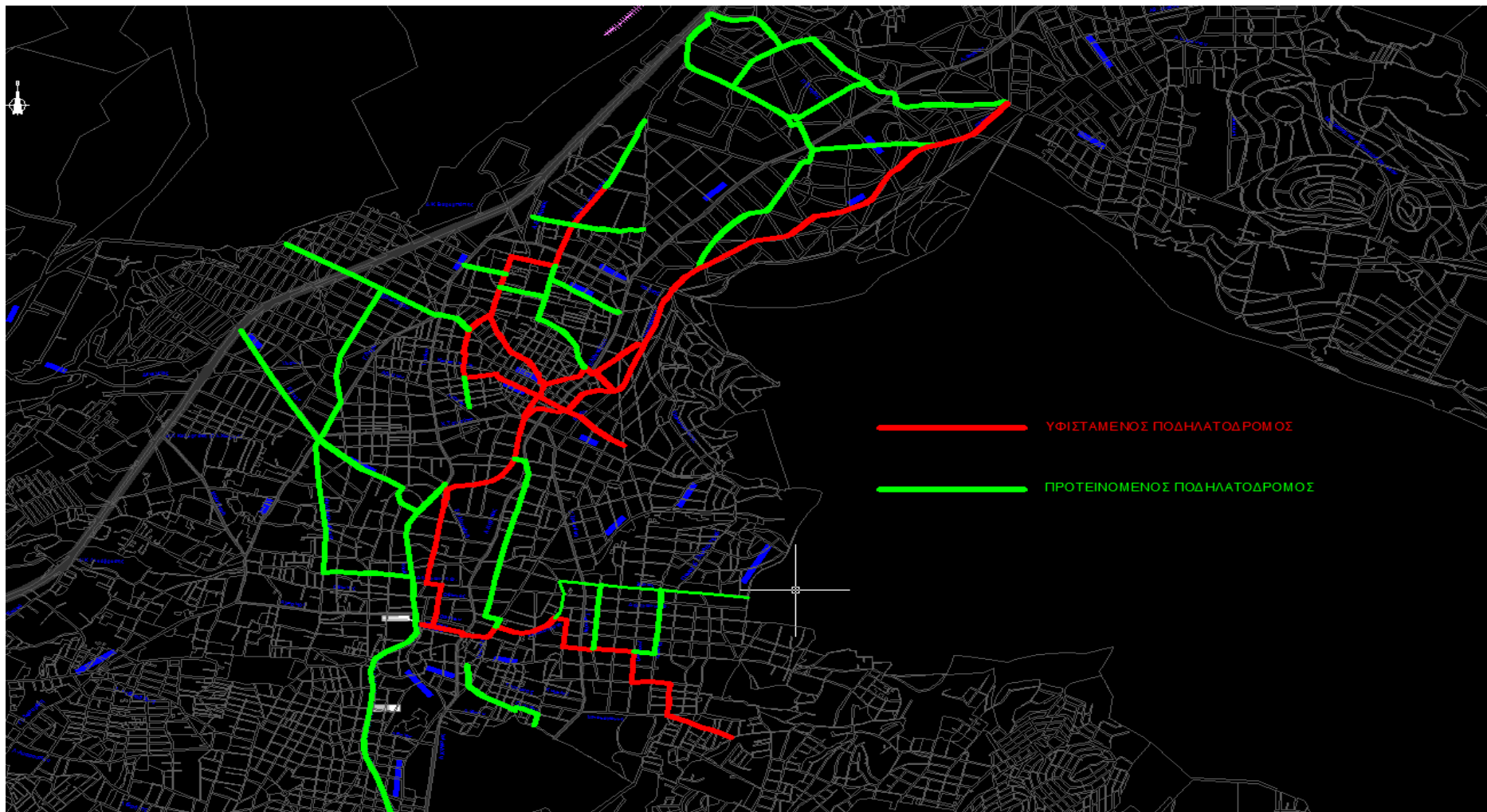
Εικόνα 26. Πρόταση Αστικών Λειτουργιών ΑΑΜΟ Κηφισιάς



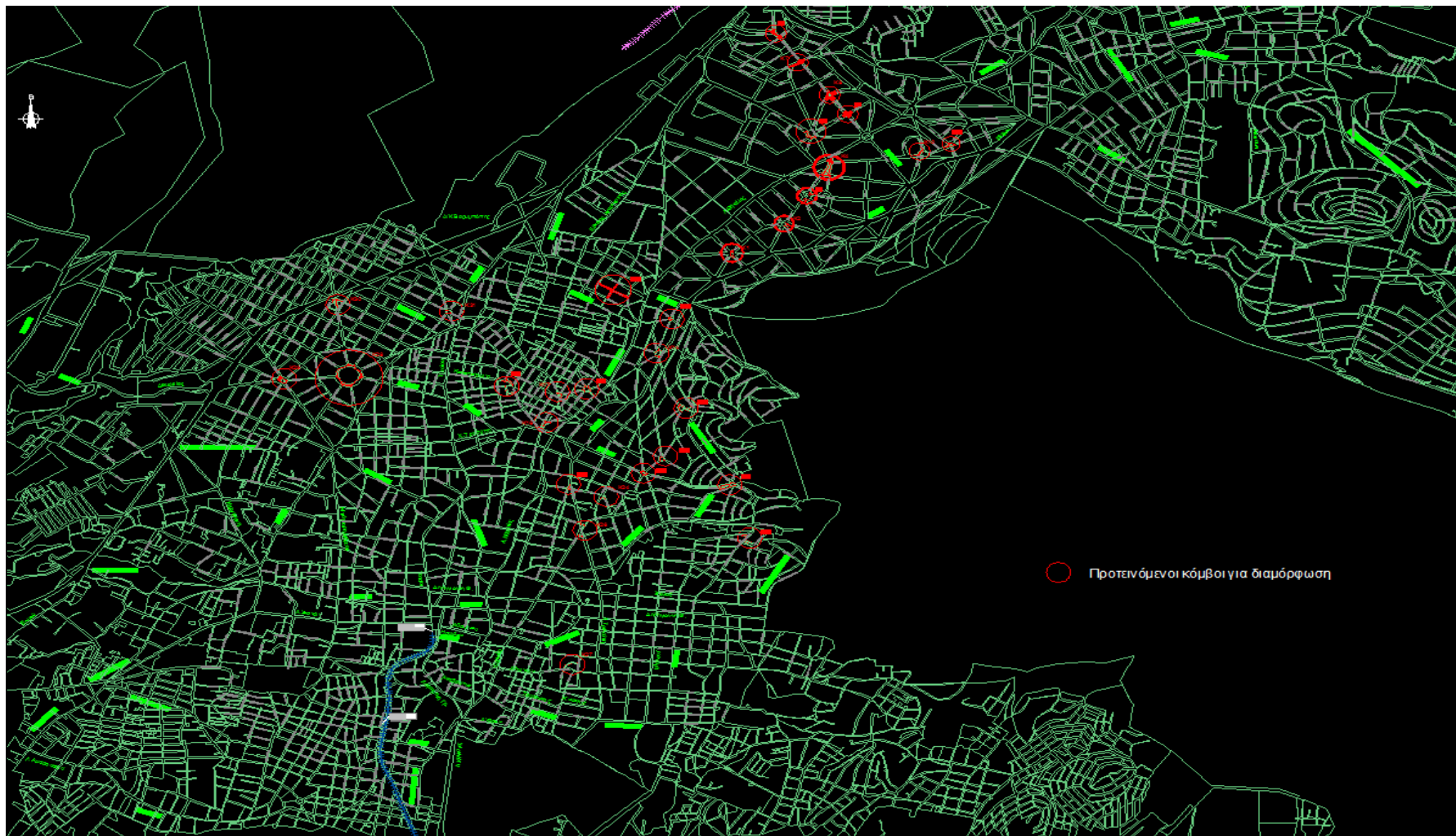
Εικόνα 27. Προτεινόμενη Ιεράρχηση ΑΑΜΟ Κηφισιάς



Εικόνα 28. Προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών και ποδηλατοδρόμων ΑΑΜΟ Κηφισιάς



Εικόνα 29. Ανάκτηση – αναβάθμιση δημόσιου χώρου στην ΑΑΜΟ Κηφισιάς





ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΤΑ ΤΟΠΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ					
A/A	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
1	Εκάλη (Ζ.Ο.Ε.)	1	Περικλείεται από την Εθνική Οδό και δρόμους της Ζ.Ο.Ε.	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου	Ζ.Ο.Ε.
2	Εκάλη	5 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί των οδών Ανθείας, Θησέως Σεμέλης και Καλάμου	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Ανθείας και Θησέως)	Κατοικία
3	Εκάλη	7 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί των οδών Θησέως, Πεντέλης, Κασταλίας, Άλσους	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Άλσους και Θησέως)	Κατοικία
4	Εκάλη	3	Περικλείεται από τις οδούς Καλλιθέας, Πασχαλίου, Αηδόνας και Ζεφυρίου	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Ικαρίου και Λόφου)	Κατοικία
5	Εκάλη	9 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί της Θησέως (από Γιασεμιών ως Μαργαρίτας)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Ανεμώνης και Θησέως) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Ανεμώνης και Θησέως)	Κατοικία
6	Εκάλη	7 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί των οδών Θησέως και Ισμήνης	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Ισμήνης και Θησέως)	Κατοικία
7	Ν. Ερυθραία	10 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί των οδών Αγ. Σαράντα (από Παπαναστασίου ως Χειμάρρου) και Εθνικής Αντιστάσεως (από Ανδρούτσου ως Βενέζη)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Εθνικής Αντιστάσεως)	Κατοικία
8	Ν. Ερυθραία	2 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί της Παλαιολόγου (από Αχιλλέως ως Λευκής)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Παλαιολόγου)	Κατοικία
9	Ν. Ερυθραία	8	Επί της Κωνσταντινουπόλεως (από 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου ως Βρυούλων)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Κωνσταντινουπόλεως)	Γενική Κατοικία Αμιγής Κατοικία

10	Ν. Ερυθραία	8	Περικλείεται από τις οδούς Πλαστήρα, Αλικαρνασσού, Καραϊσκάκη και Ηλείρου	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Δαβάκη και Κύπρου)	Γενική Κατοικία
11	Κηφισιά	4	Περικλείεται από τις οδούς Ρούπελ, Αρεοπόλεως, Αχαΐας, Μεγαλουπόλεως	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Αργολίδος και Πύλου) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Αργολίδος και Πύλου)	Κατοικία
12	Κηφισιά	5	Περικλείεται από τις οδούς Ερμιόνης, Μαζαράκη, Σπανουδάκη και Λακωνίας	Πρόνοια (Γράμμου και Ερμιόνης) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Γράμμου και Ερμιόνης)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς
13	Κηφισιά	7 (τμήματα Ο.Τ.)	Τοποθετείται στο Νοτιοανατολικό τμήμα της Κηφισιάς	Πρόνοια Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς
14	Κηφισιά	13 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί της Αγ. Τρύφωνος (από Καρπάθου ως Κυριαζή)	Πρόνοια (Κύπρου και Τρύφωνος) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Ομήρου και Λυκούργου)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς
15	Κηφισιά	4 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί της Μάρκου Μπότσαρη (από Κατσώνη ως Κυριακής)	Πρόνοια (Μπότσαρη) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Μπότσαρη)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς
16	Κηφισιά	6	Περικλείεται από τις οδούς Ξενίας, Απόλλωνος, Φιλαδέλφειας και Λύρας	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Δηληγιάννη και Γούναρη) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Δηληγιάννη και Γούναρη)	Κατοικία
17	Κηφισιά	1 (τμήμα Ο.Τ.)	Επί των οδών Μυρσίνης και Διονύσου	Πρόνοια (Μυρσίνης) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Διονύσου και Μυρσίνης)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς
18	Κηφισιά	10 (τμήματα	Επί Φραγκοπούλου (από Μπότσαρη ως	Πρόνοια (Φραγκοπούλου)	Τοπικό Κέντρο

		Ο.Τ.)	Λύρα)	Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Φραγκοπούλου και Κιλκίς)	Γειτονιάς
19	Κηφισιά	9 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί των Οδών Ελαιών και Ιλισίων	Πρόνοια (Ιλισίων και Χαράς)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς
20	Κηφισιά	11	Περικλείεται από τις οδούς Αριστογείτονος, Εσπέρου, Πύρρου και Ανοιξέως	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Τρικούπη και Σειρήνων) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Τρικούπη και Σειρήνων)	Κατοικία
21	Κηφισιά	3 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί της Λ. Κηφισίας (από Πόντου ως Σαρανταπόρου)	Πρόνοια (Ιωνίας και Κηφισίας)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς
22	Κηφισιά	6 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί των οδών Λουκιανού και Παλαιολόγου	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Παλαιολόγου και Ασκληπιού) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Αισχύλου)	Κατοικία
23	Κηφισιά	8 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί της οδού Παναγίας Ελευθερώτριας (από Βίτσι ως Αγ. Γεωργίου)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Αρεταίου και Παναγίας Ελευθερώτριας) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Αρεταίου και Παναγίας Ελευθερώτριας)	Κατοικία

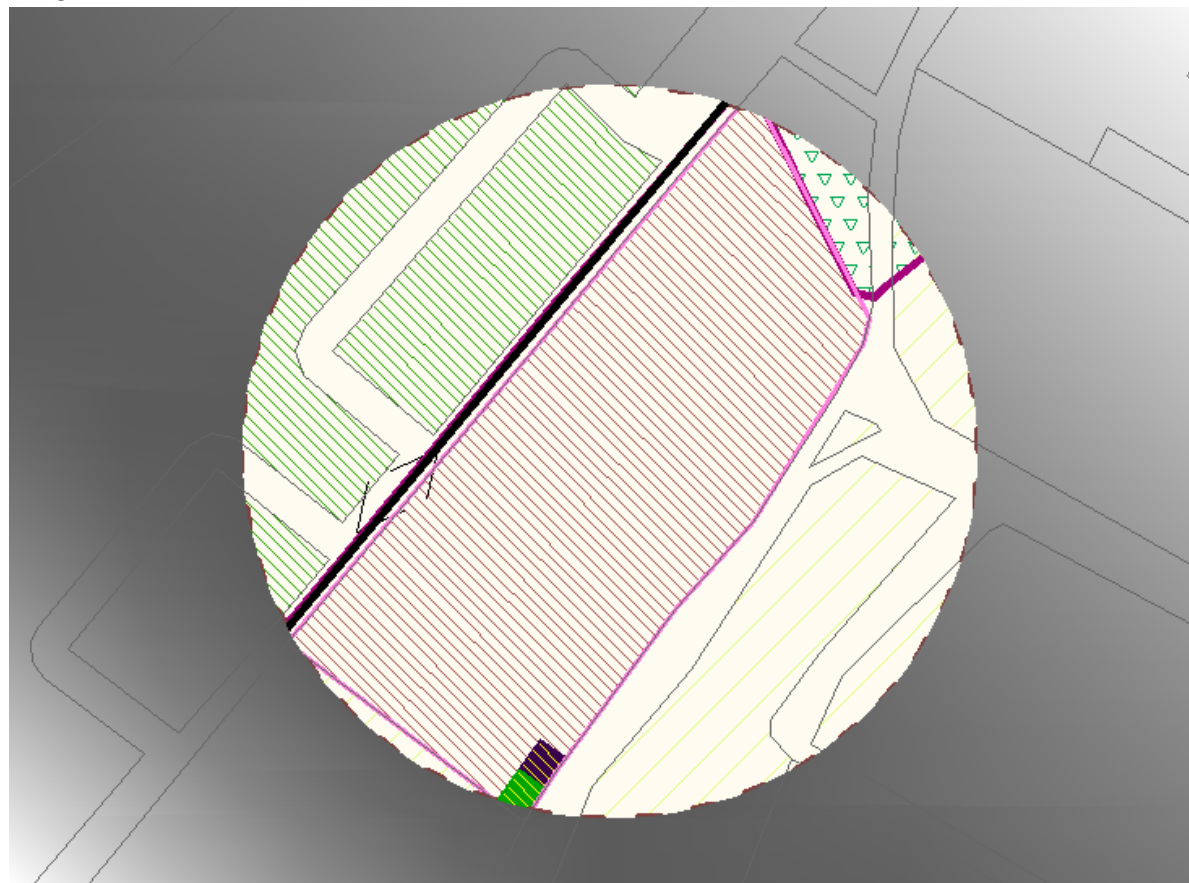
### 23 Τοπικά Κέντρα Γειτονιάς συνολικά:

- Δημιουργήθηκαν 15 Τοπικά Κέντρα Γειτονιάς
  - Σε κάθε Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς χωροθετείται ένας παιδικός σταθμός και ένας κοινόχρηστος χώρος πρασίνου
- Συνολικά δημιουργούνται:  
23 νέοι παιδικοί σταθμοί και 13 κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου

# 1. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



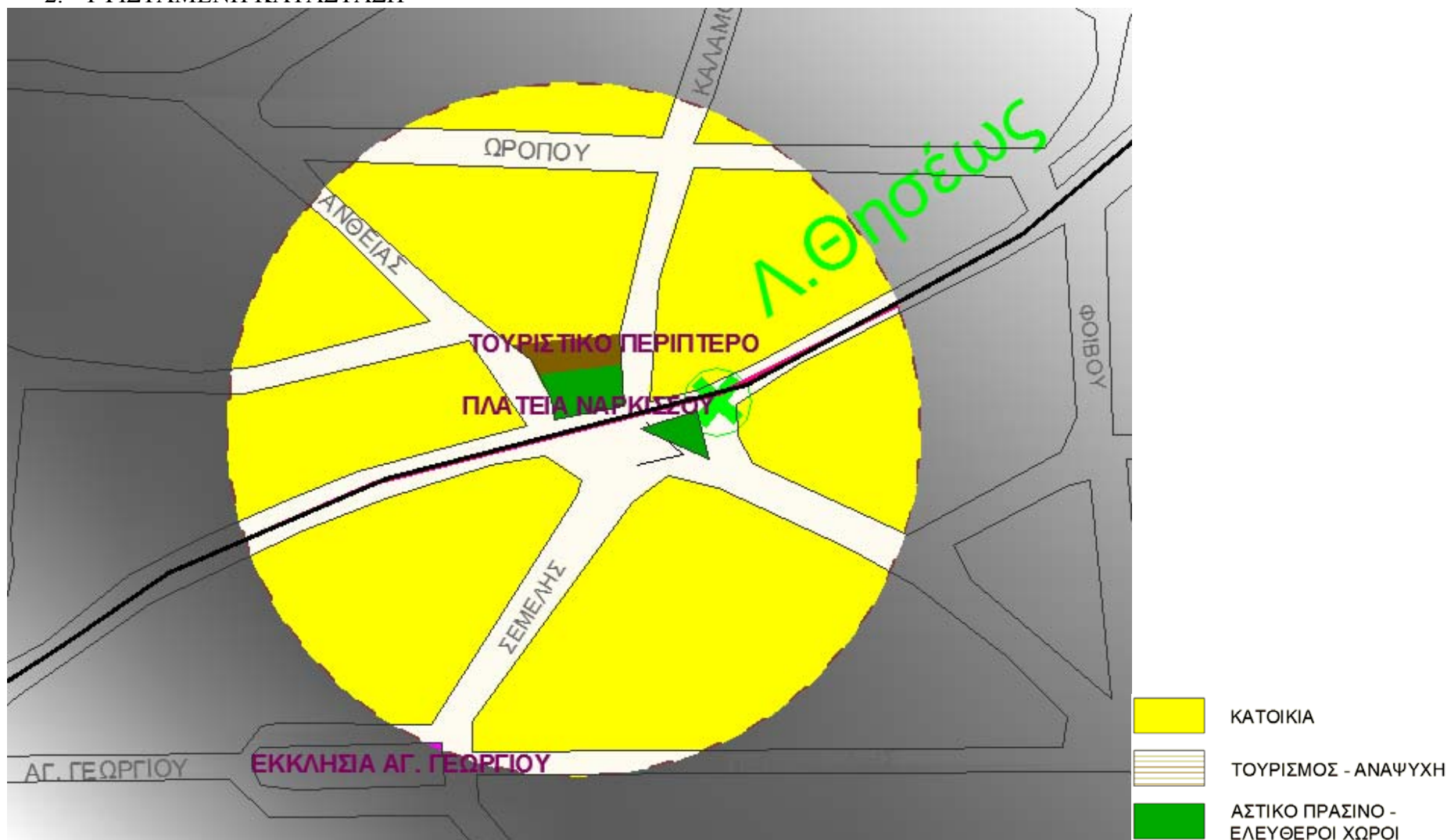
ΠΡΟΤΑΣΗ



- Ζ.Ο.Ε.
- ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΕΝΗ ΑΝΑΔΑΣΩΤΕΑ ΠΕΡΙΟΧΗ
- Β' ΖΩΝΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΗΦΙΣΣΟΥ (ΦΕΚ 632Δ/94)
- ΝΕΟ ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ
- ΝΕΟΣ ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΝΟΙΑΣ
- ΝΕΟΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΣ ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Α/Α	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
1	Εκάλη (Ζ.Ο.Ε.)	1	Περικλείεται από την Εθνική Οδό και δρόμους της Ζ.Ο.Ε.	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου	Ζ.Ο.Ε.

## 2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

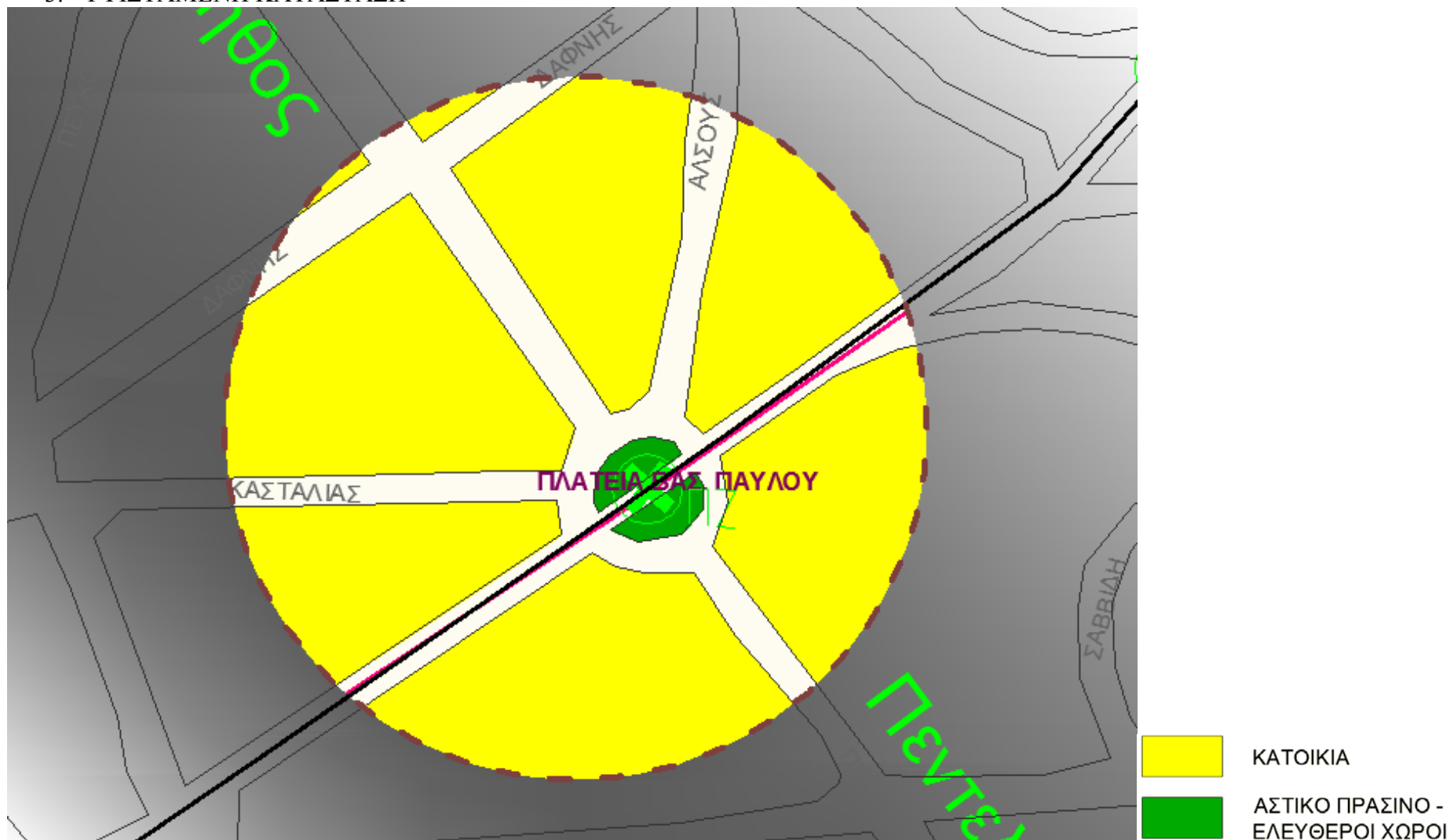


ΠΡΟΤΑΣΗ



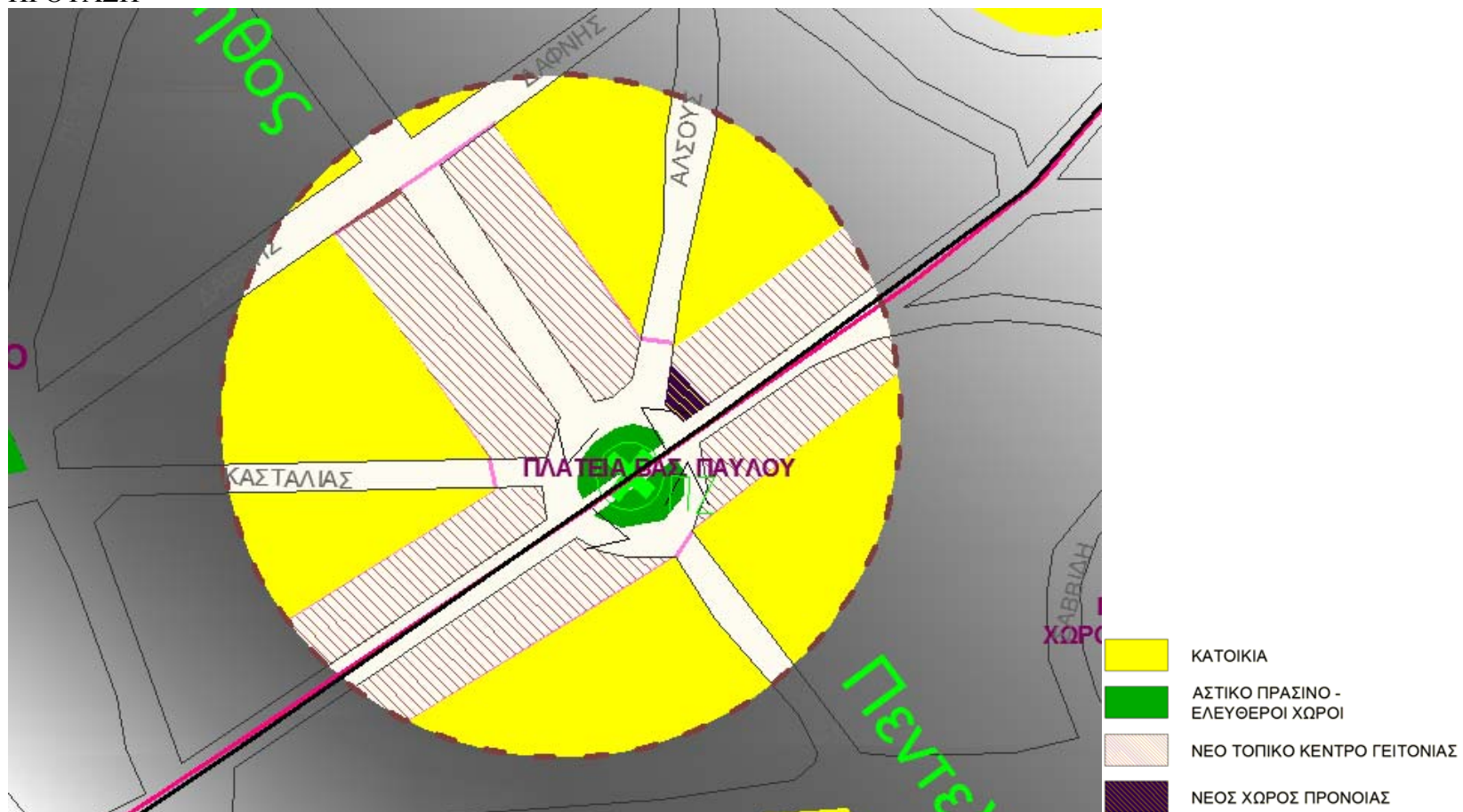
ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Εκάλη	5 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί των οδών Ανθείας, Θησέως Σεμέλης και Καλάμου	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Ανθείας και Θησέως)	Κατοικία

### 3. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



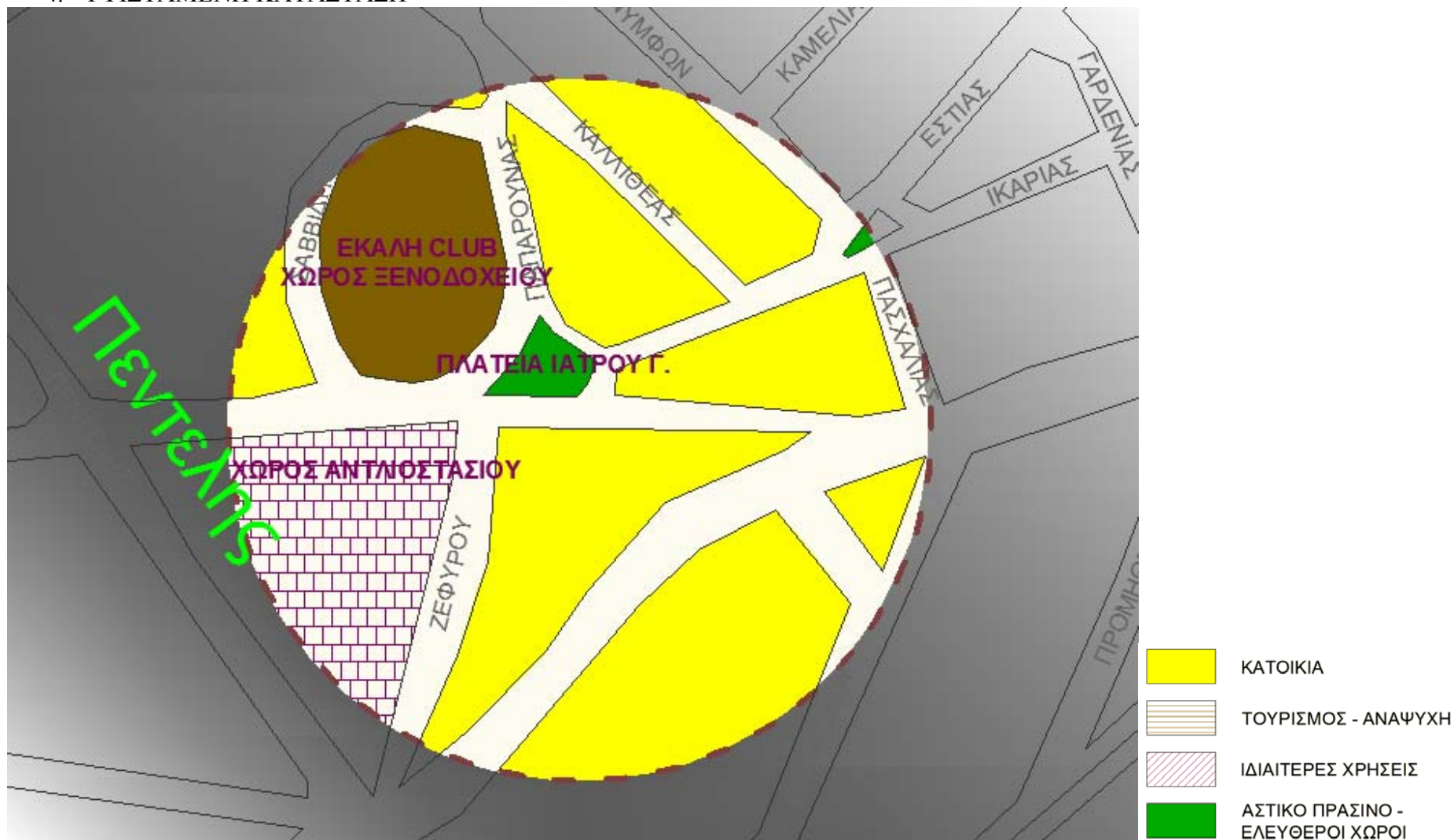


ΠΡΟΤΑΣΗ

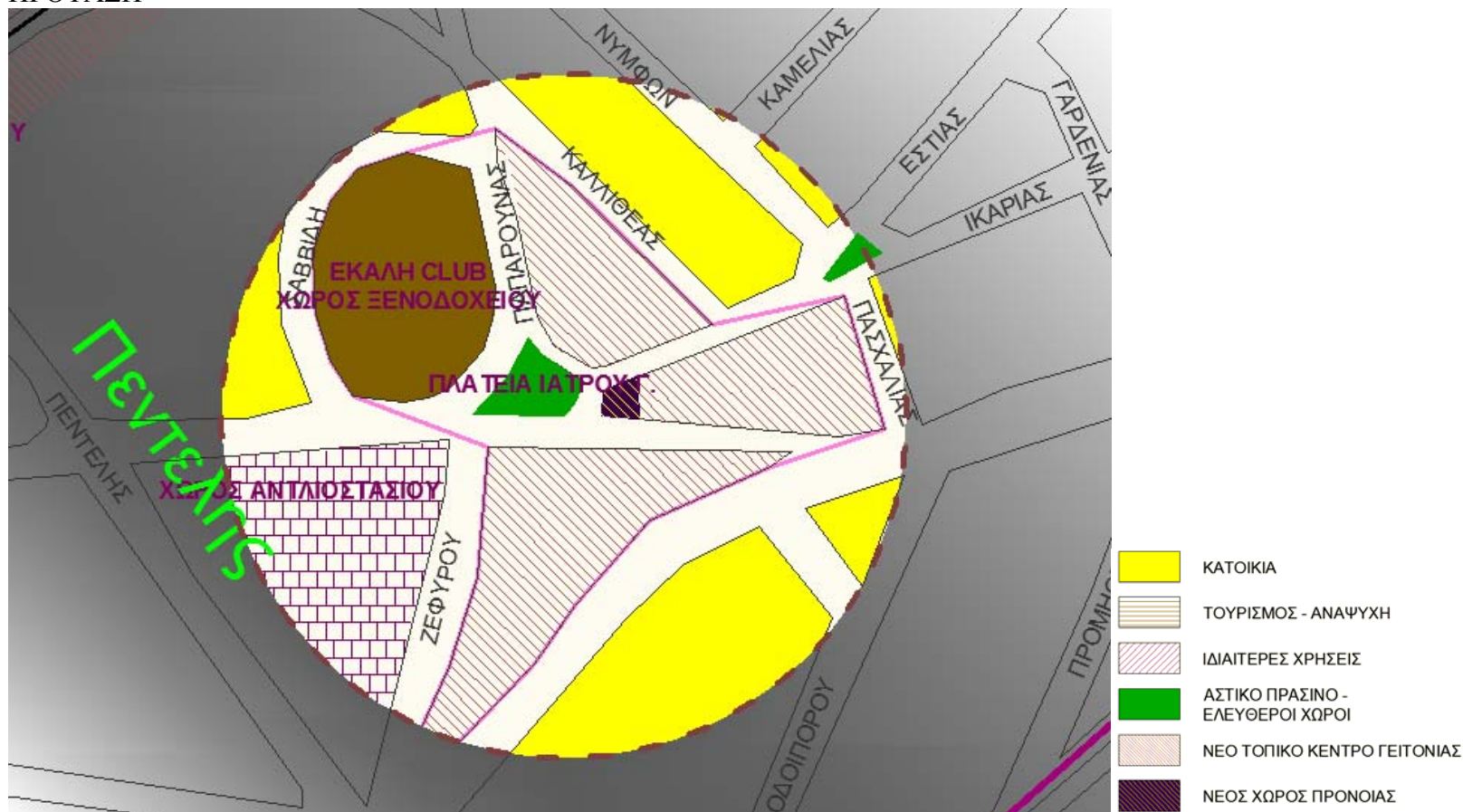


ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Εκάλη	7 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί των οδών Θησέως, Πεντέλης, Κασταλίας, Άλσους	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Άλσους και Θησέως)	Κατοικία

#### 4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

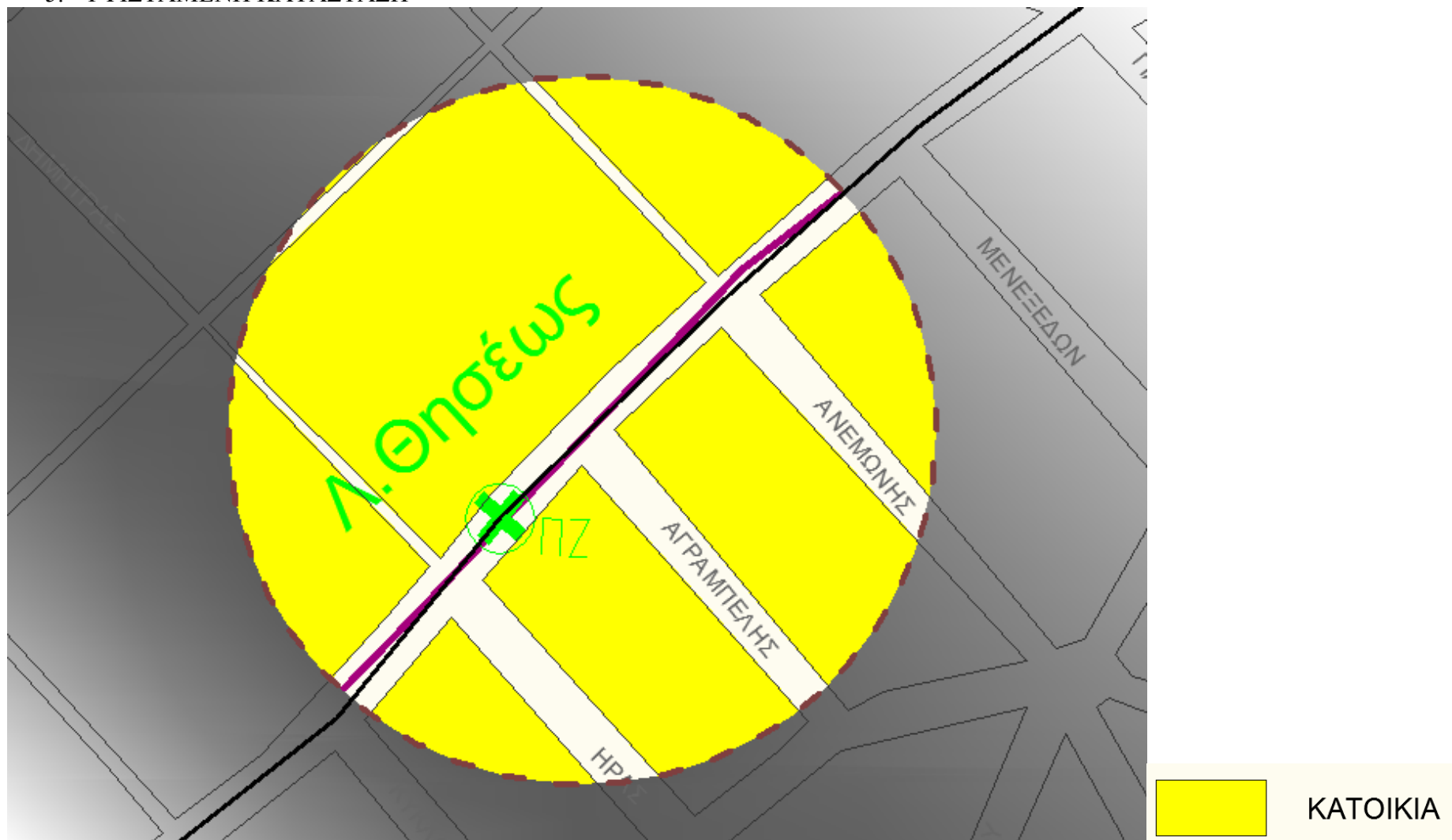


ΠΡΟΤΑΣΗ

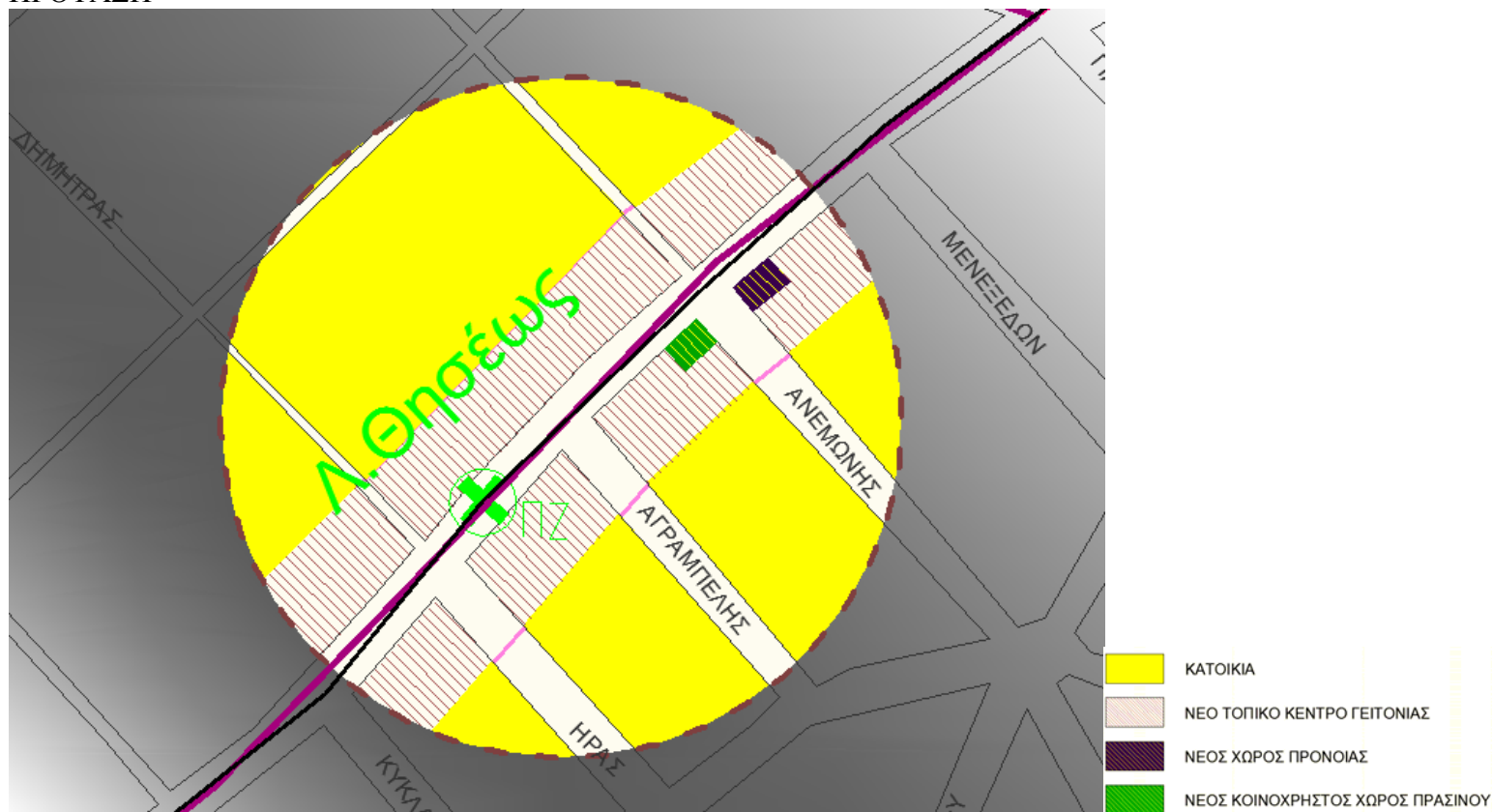


ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Εκάλη	3	Περικλείεται από τις οδούς Καλλιθέας, Πασχαλίου, Αηδόνας και Ζεφυρίου	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Ικαρίου και Λόφου)	Κατοικία

5. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

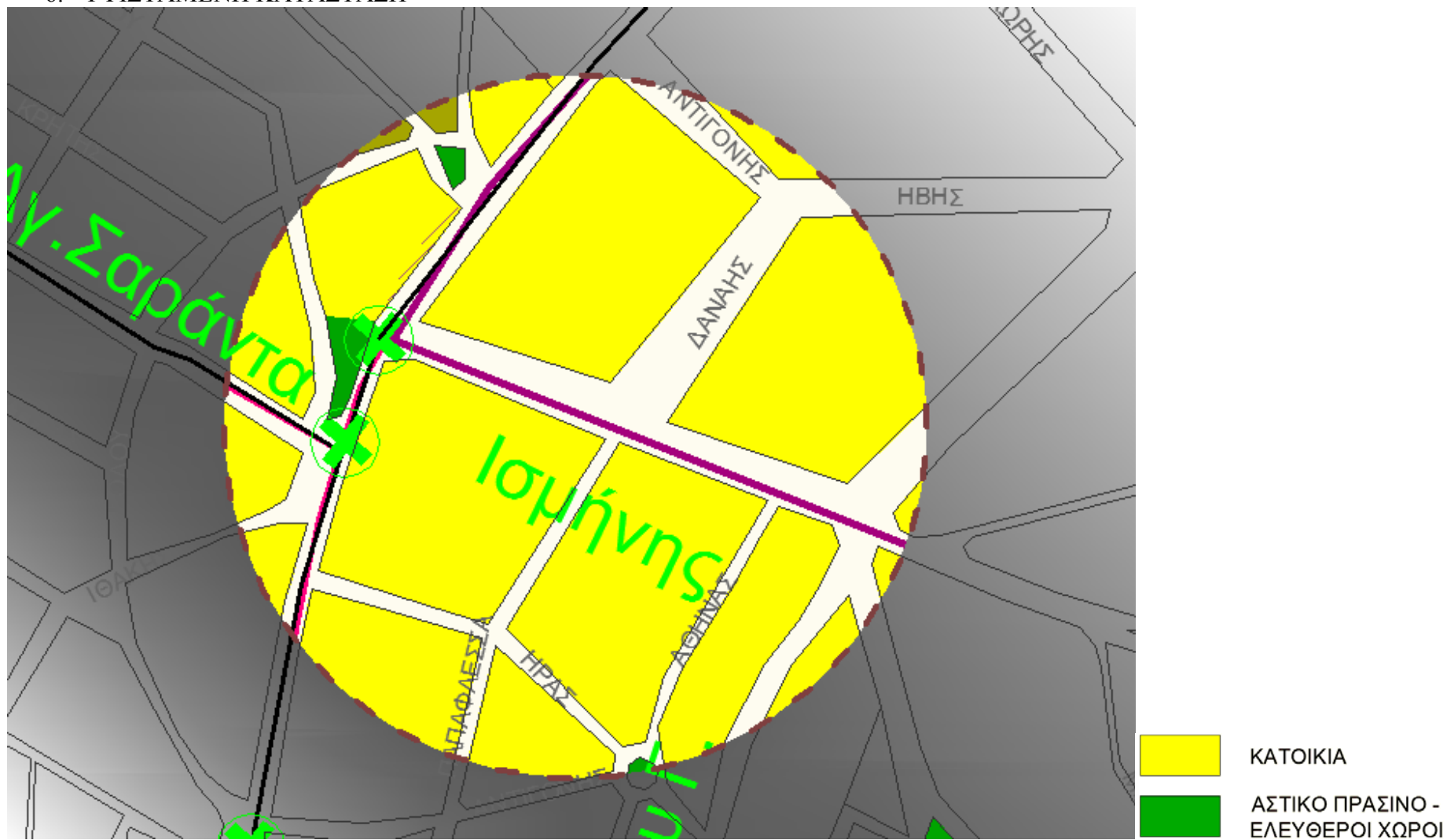


ΠΡΟΤΑΣΗ

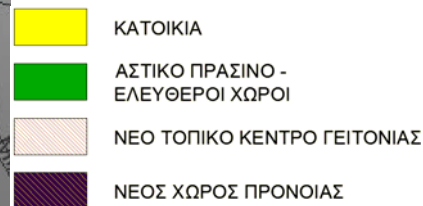


ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Εκάλη	9 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί της Θησέως (από Γιασεμιών ως Μαργαρίτας)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Ανεμώνης και Θησέως) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Ανεμώνης και Θησέως)	Κατοικία

6. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

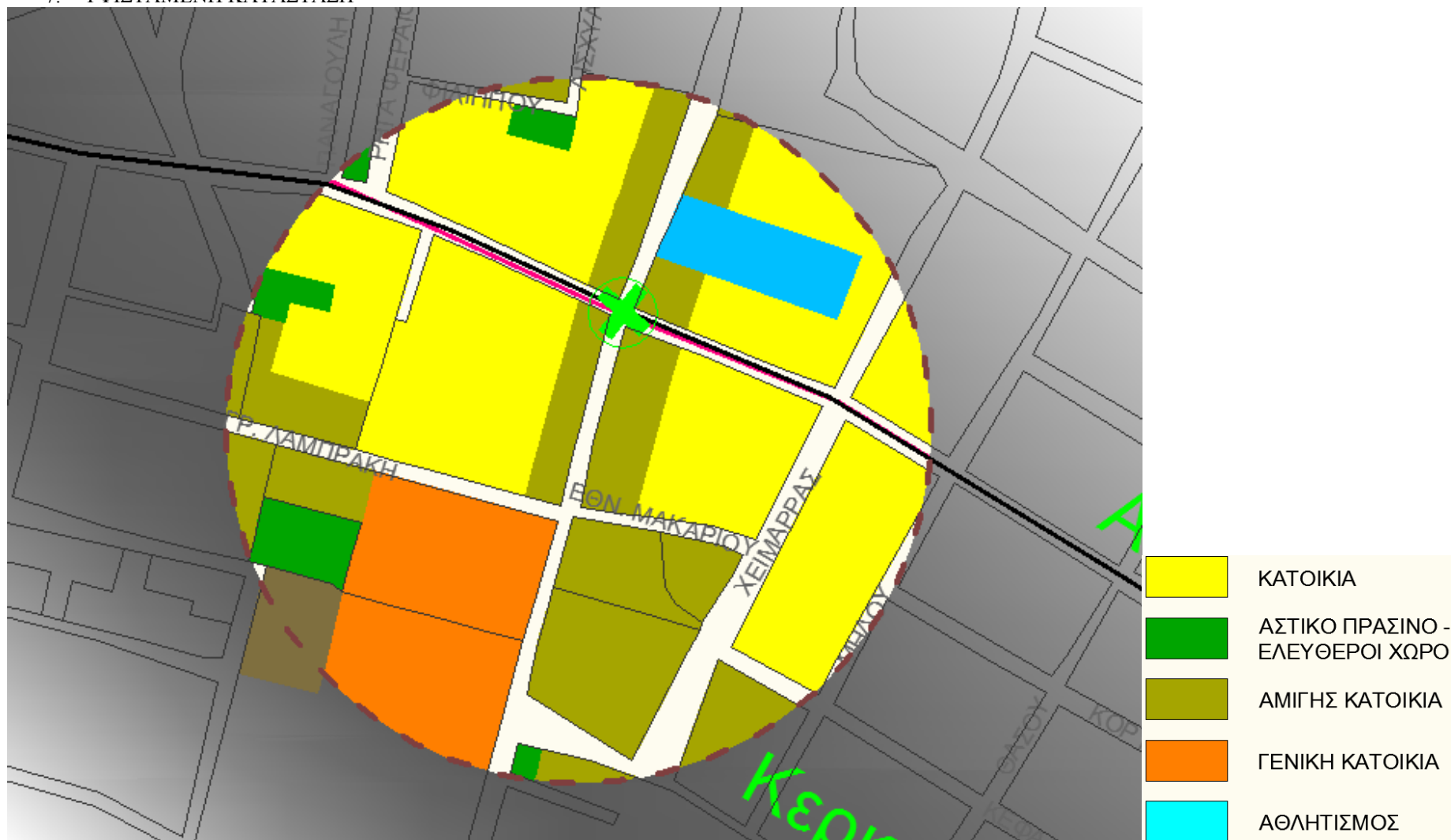


**ΠΡΟΤΑΣΗ**



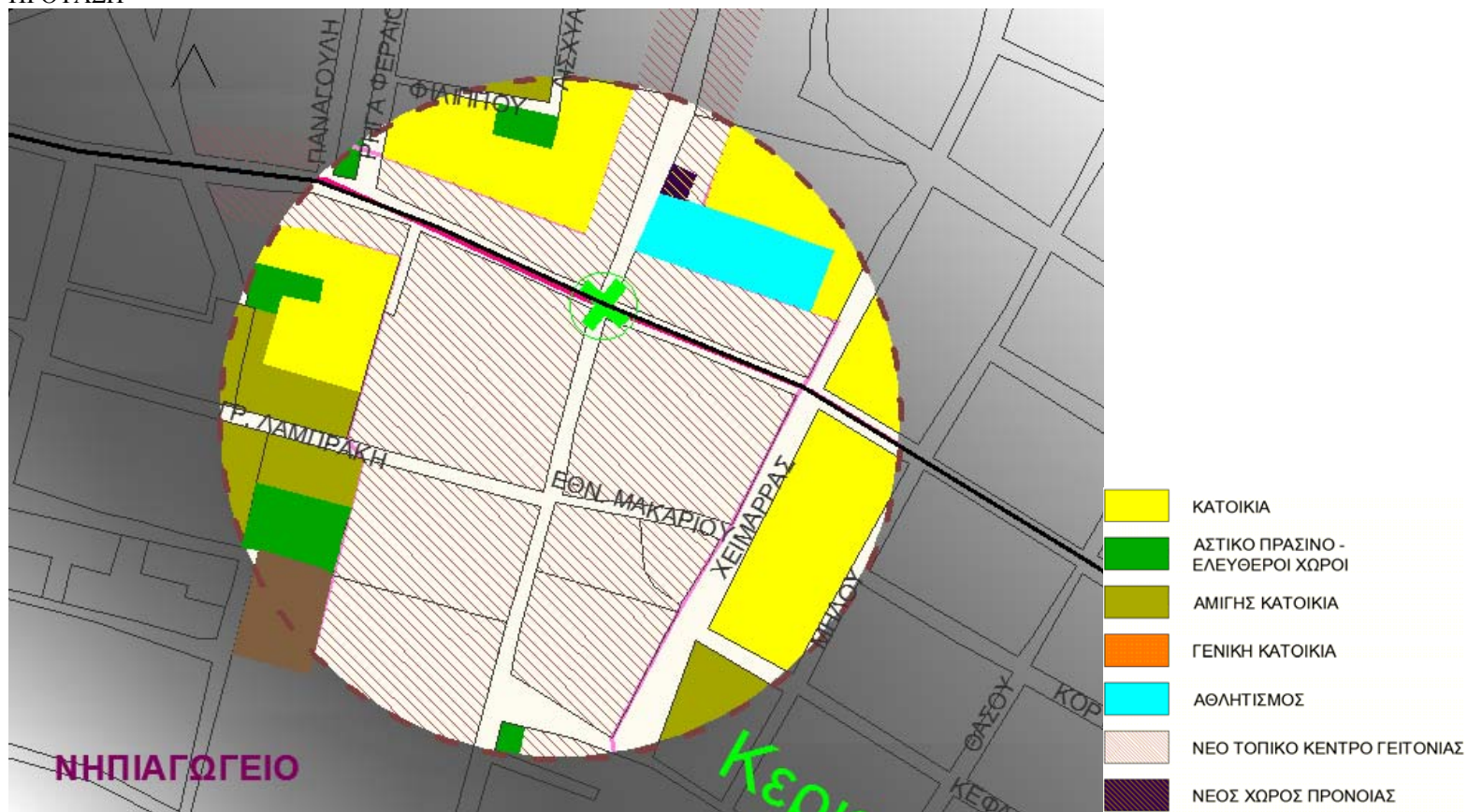
ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Εκάλη	7 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί των οδών Θησέως και Ισμήνης	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Ισμήνης και Θησέως)	Κατοικία

7. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



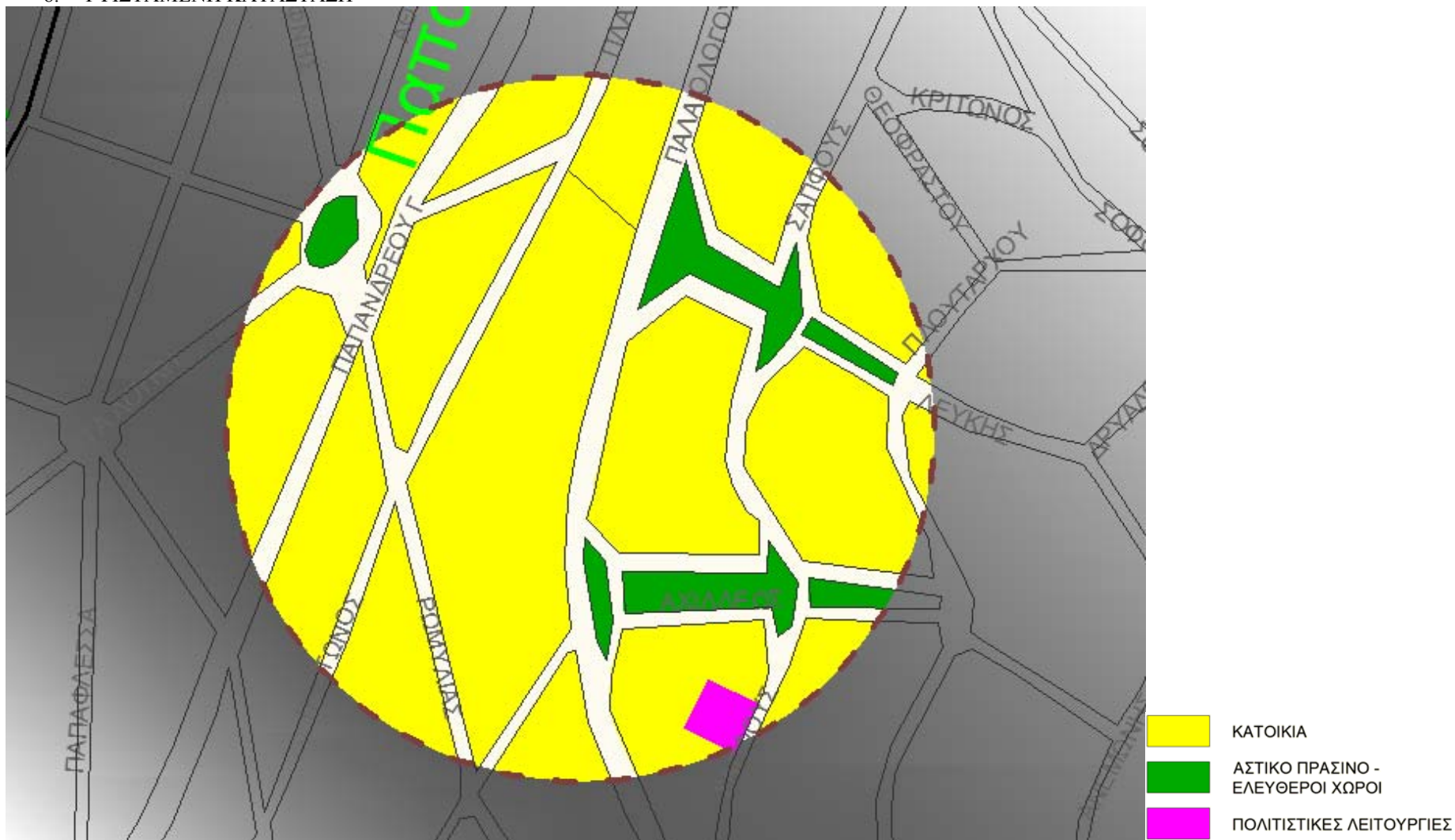


ΠΡΟΤΑΣΗ

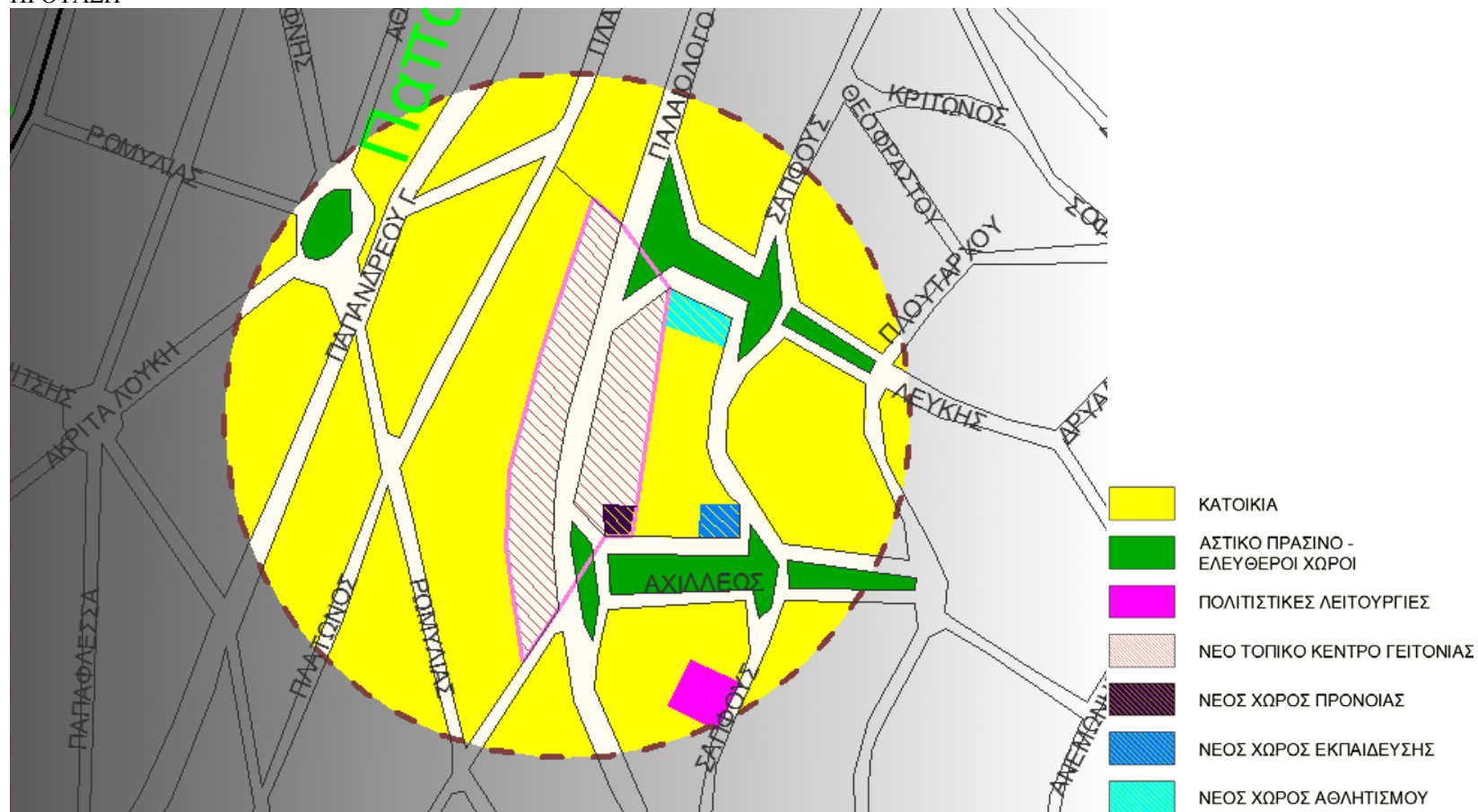


ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Ν. Ερυθραία	10 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί των οδών Αγ. Σαράντα (από Παπαναστασίου ως Χειμάρρου) και Εθνικής Αντιστάσεως (από Ανδρούτσου ως Βενέζη)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Εθνικής Αντιστάσεως)	Κατοικία

8. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΠΡΟΤΑΣΗ



ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Ν. Ερυθραία	2 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί της Παλαιολόγου (από Αχιλλέως ως Λευκής)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Παλαιολόγου)	Κατοικία

### 9. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

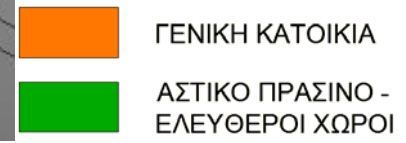
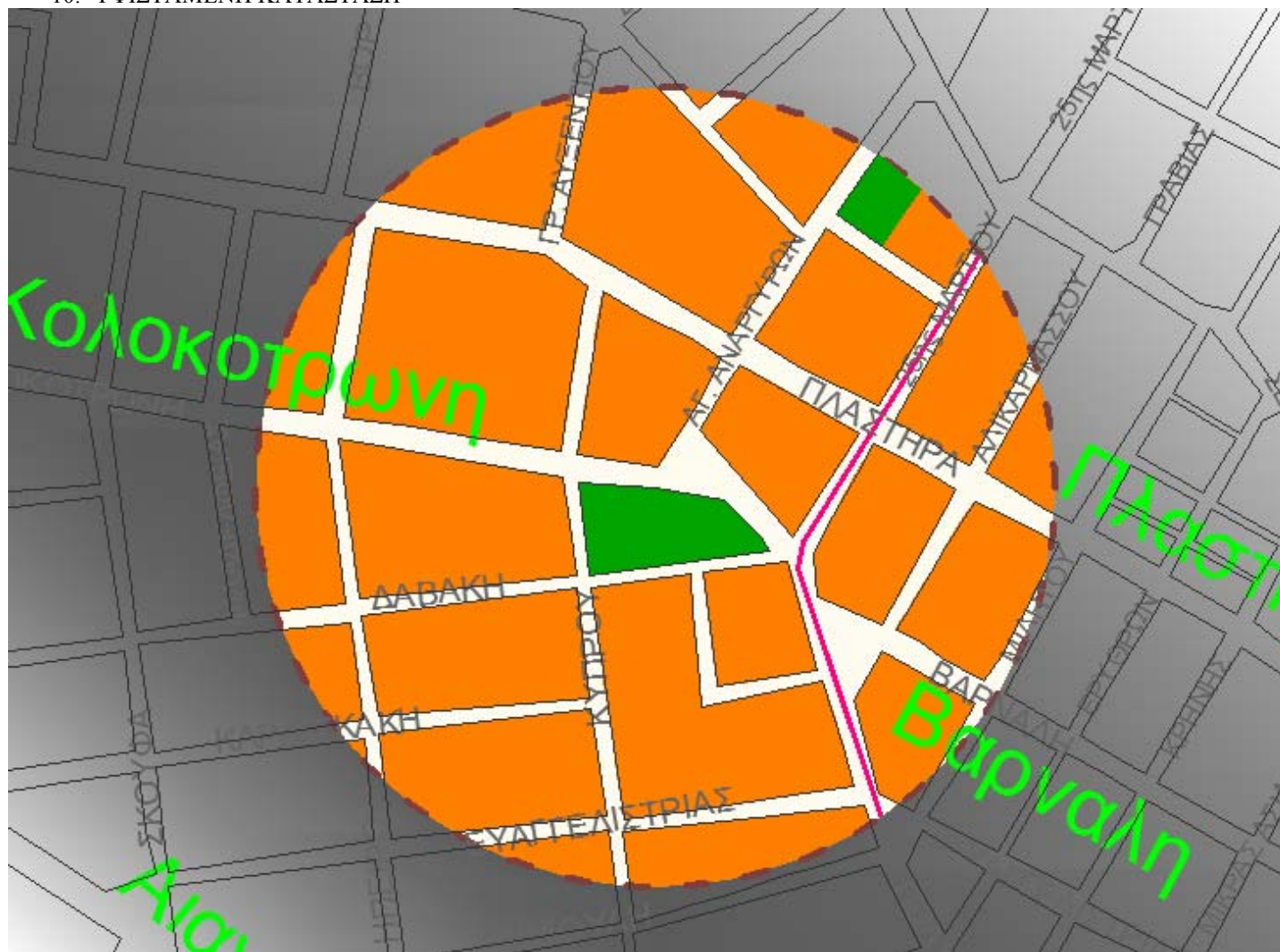


ΠΡΟΤΑΣΗ

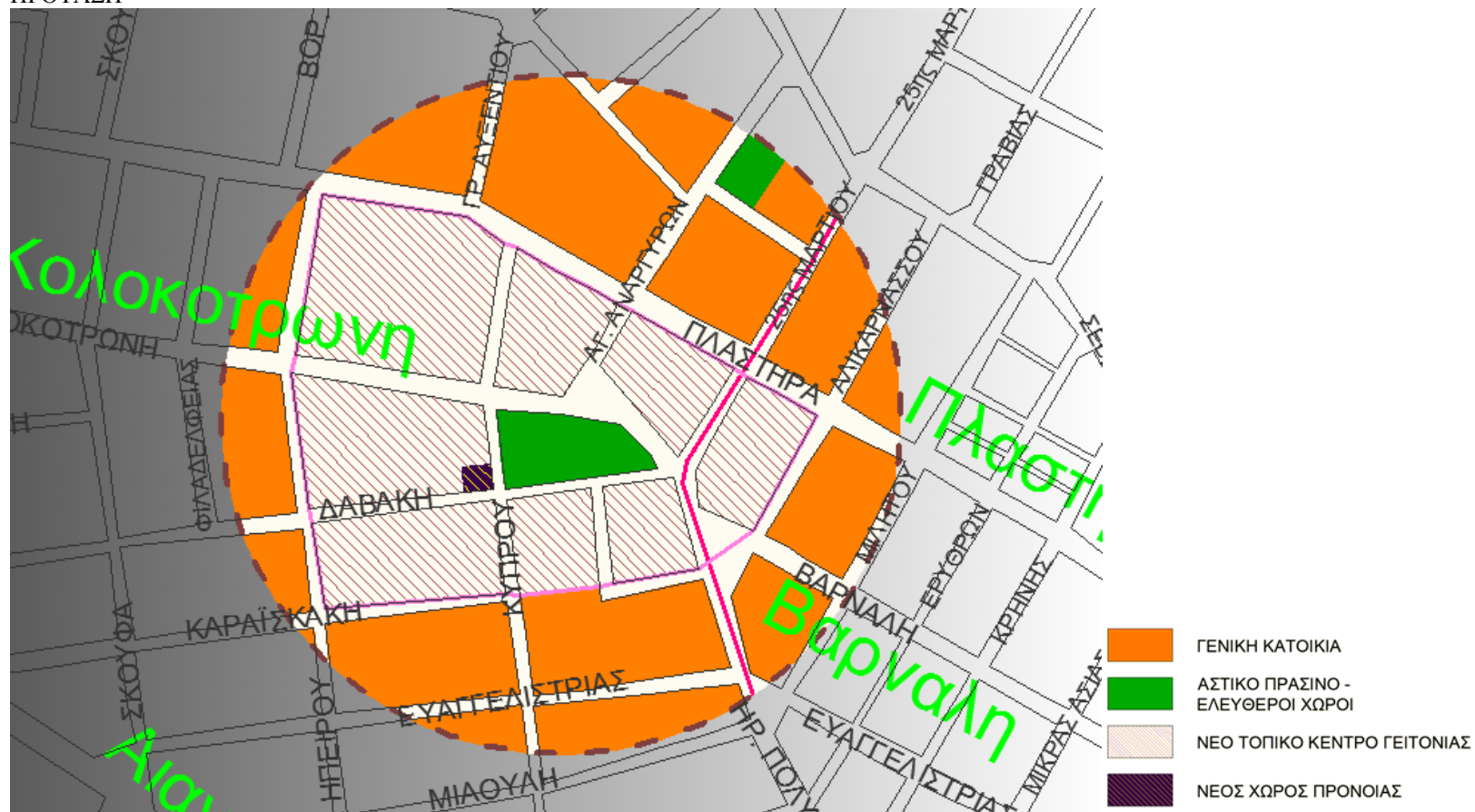


ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Ν. Ερυθραία	8	Επί της Κωνσταντινουπόλεως (από 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου ως Βρουύλων)	Τοπικό Κέντρο Γειτονίας Πρόνοια (Κωνσταντινουπόλεως)	Γενική Κατοικία Αμιγής Κατοικία

10. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

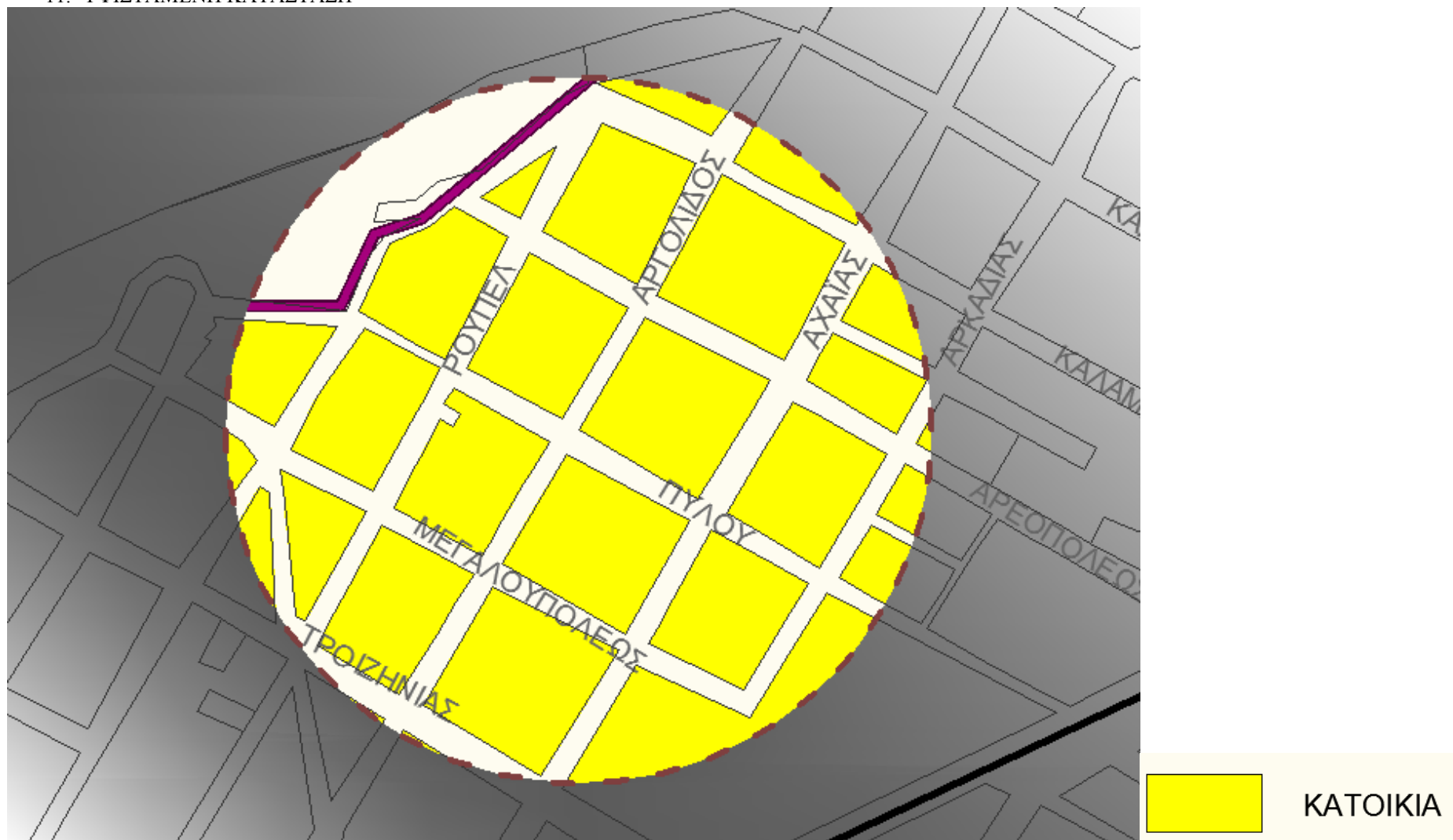


ΠΡΟΤΑΣΗ



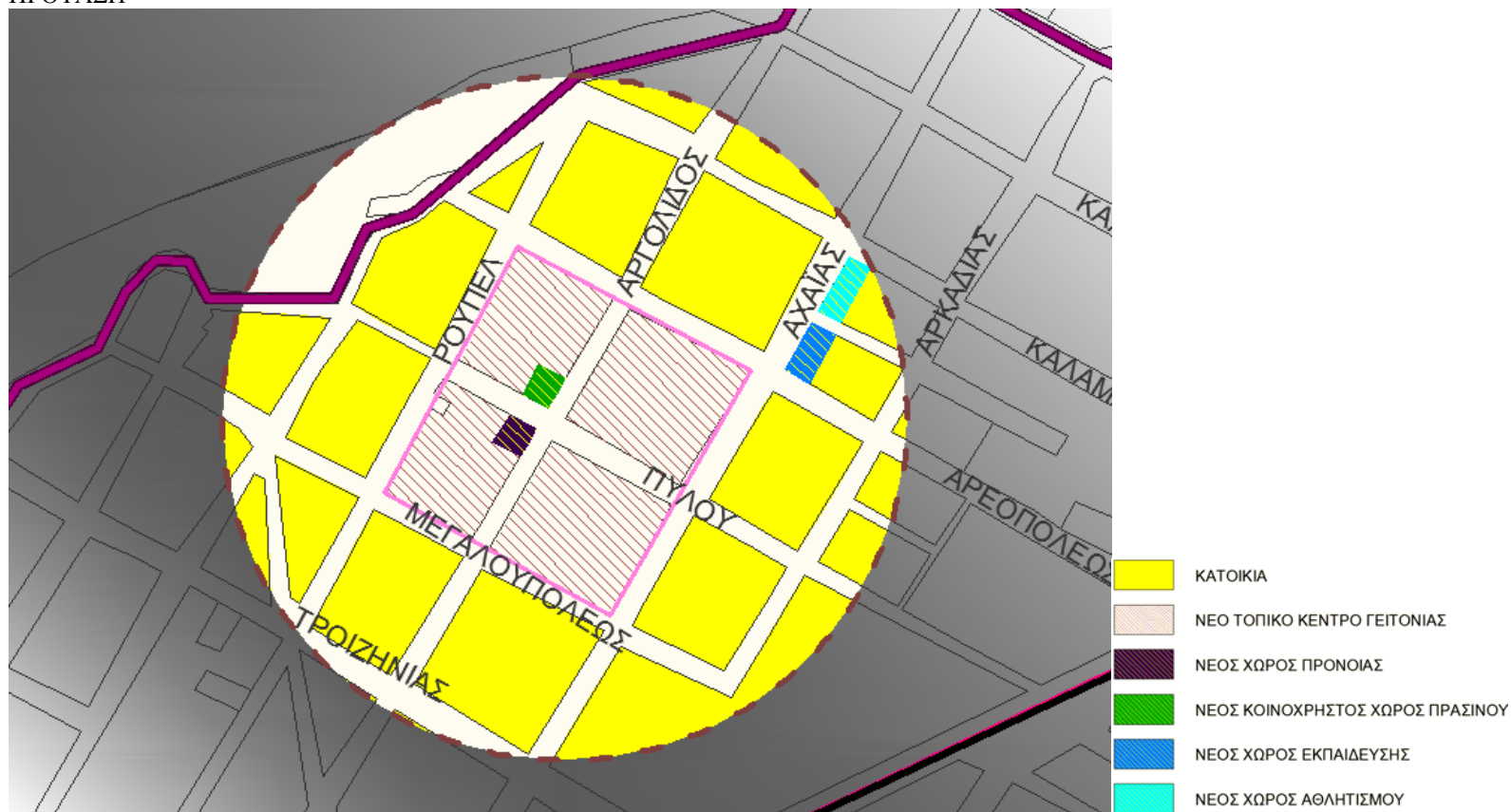
ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Ν. Ερυθραία	8	Περικλείεται από τις οδούς Πλαστήρα, Αλικαρνασσού, Καραϊσκάκη και Ηλείρου	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Δαβάκη και Κύπρου)	Γενική Κατοικία

11. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



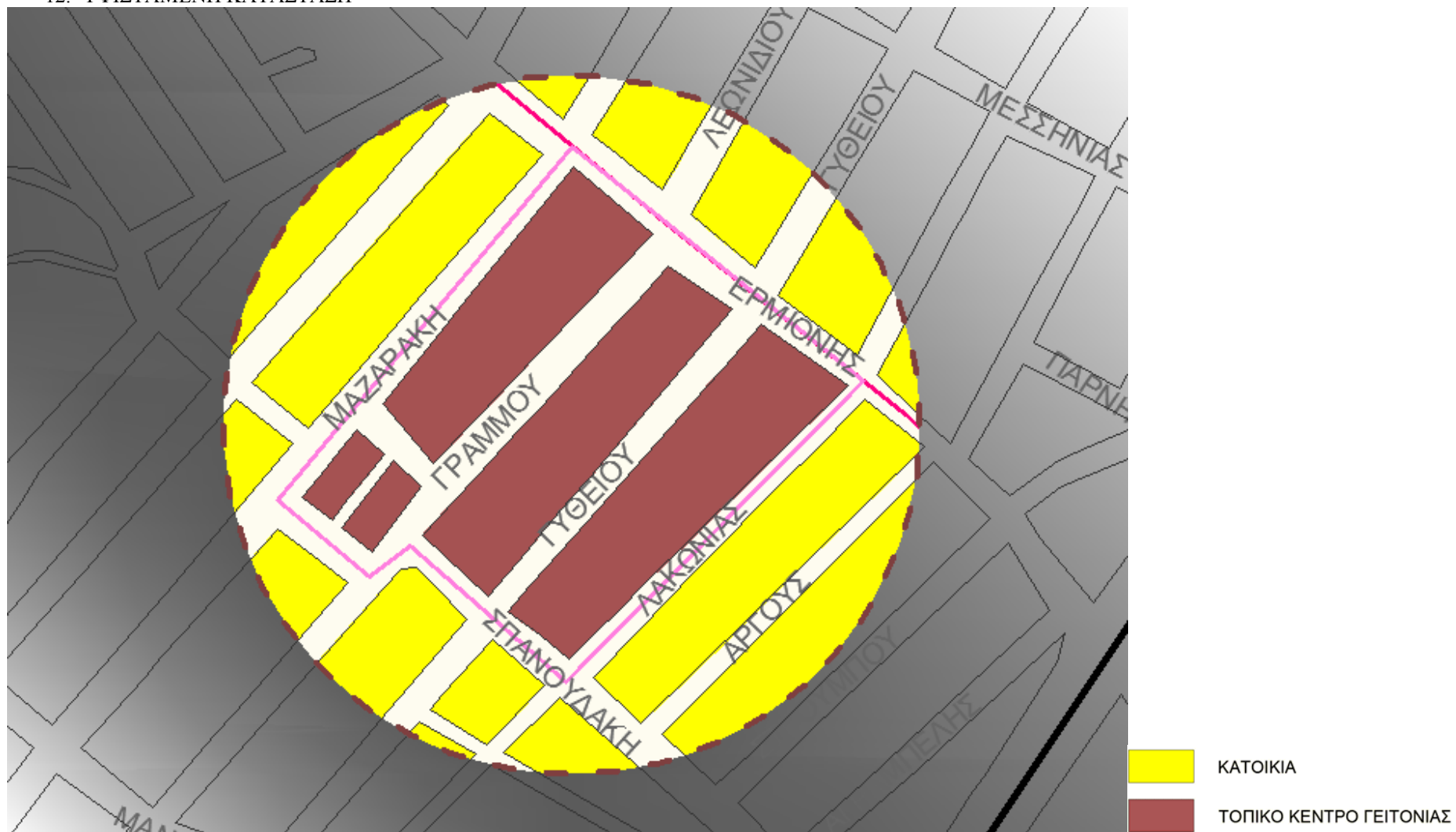


ΠΡΟΤΑΣΗ

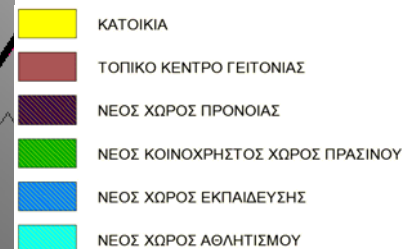
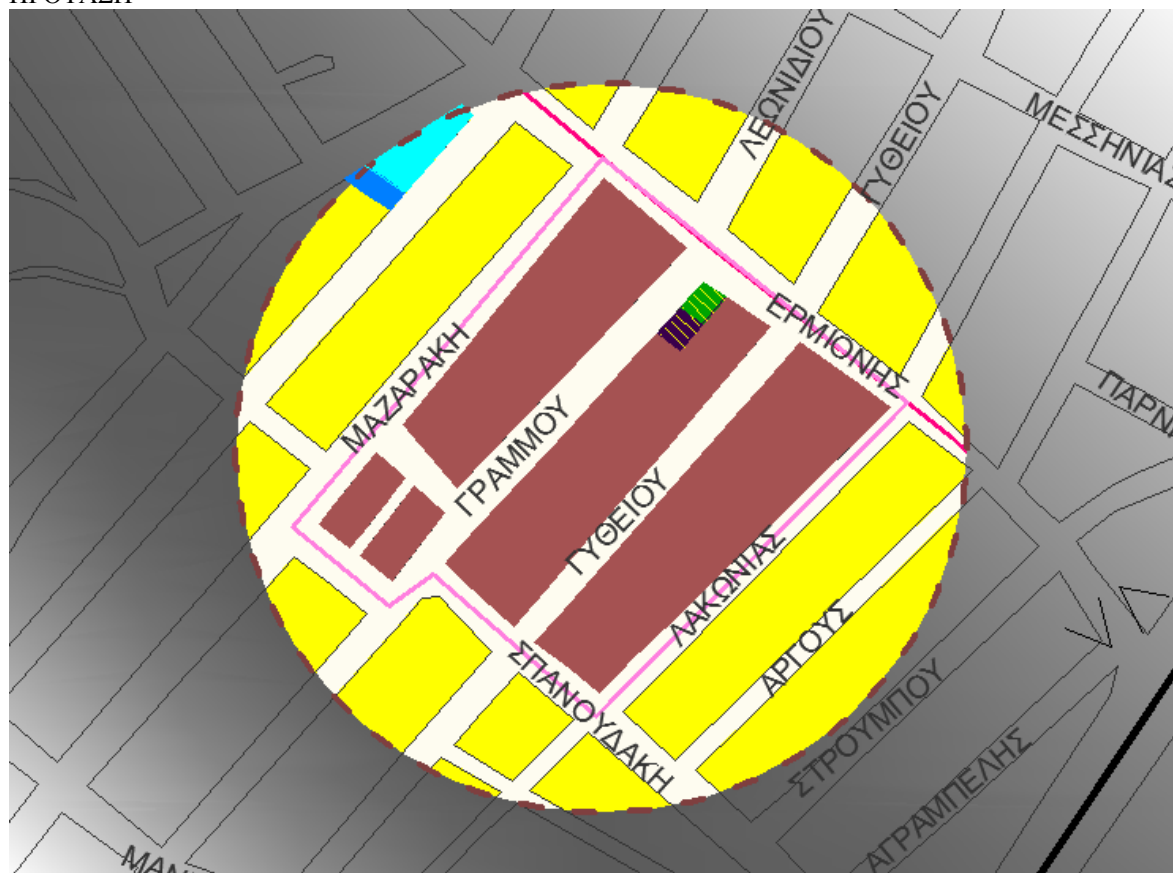


ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Κηφισιά	4	Περικλείεται από τις οδούς Ρούπελ, Αρεοπόλεως, Αχαΐας, Μεγαλουπόλεως	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Αργολίδος και Πύλου) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Αργολίδος και Πύλου)	Κατοικία

## 12. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

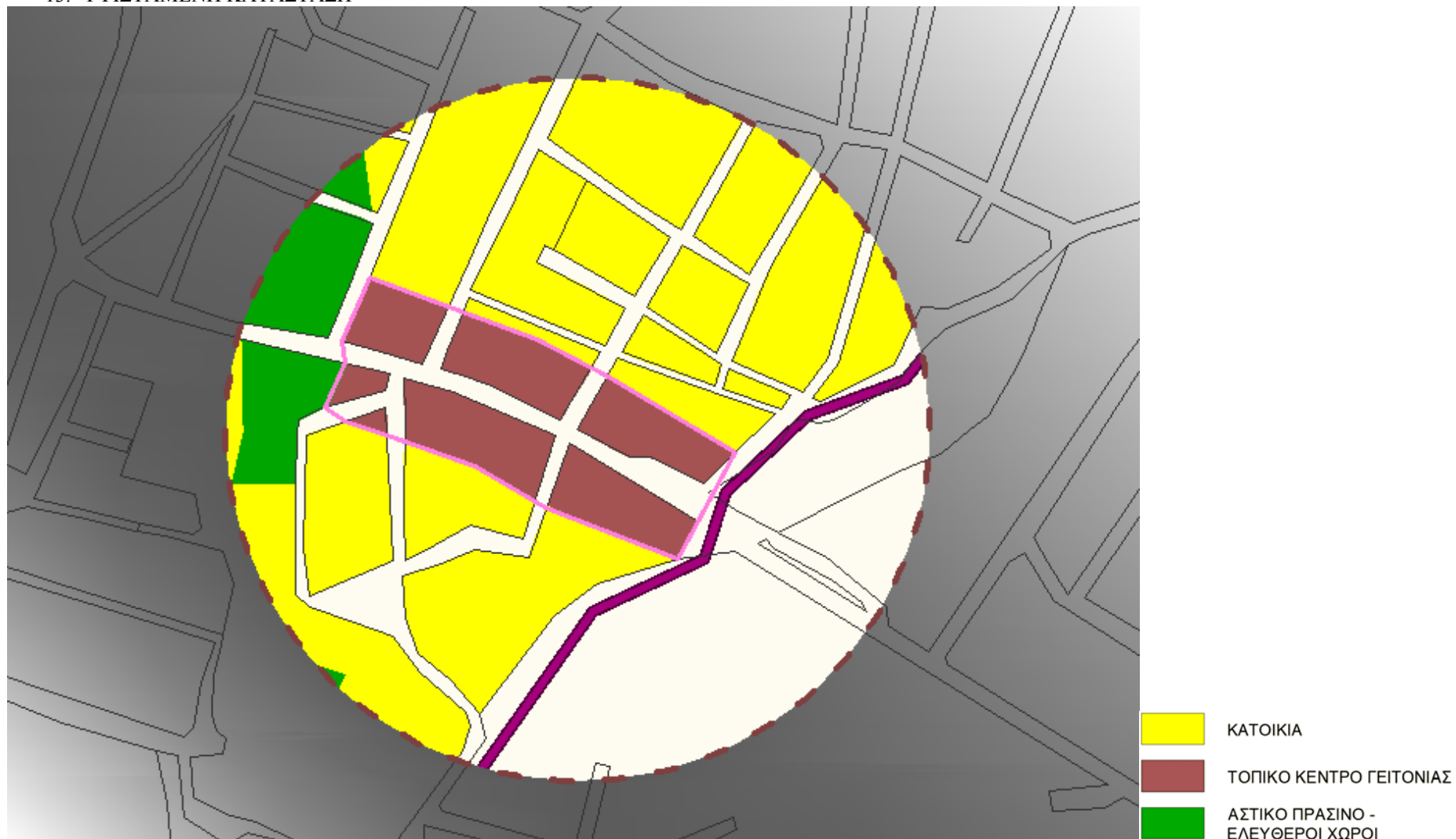


ΠΡΟΤΑΣΗ

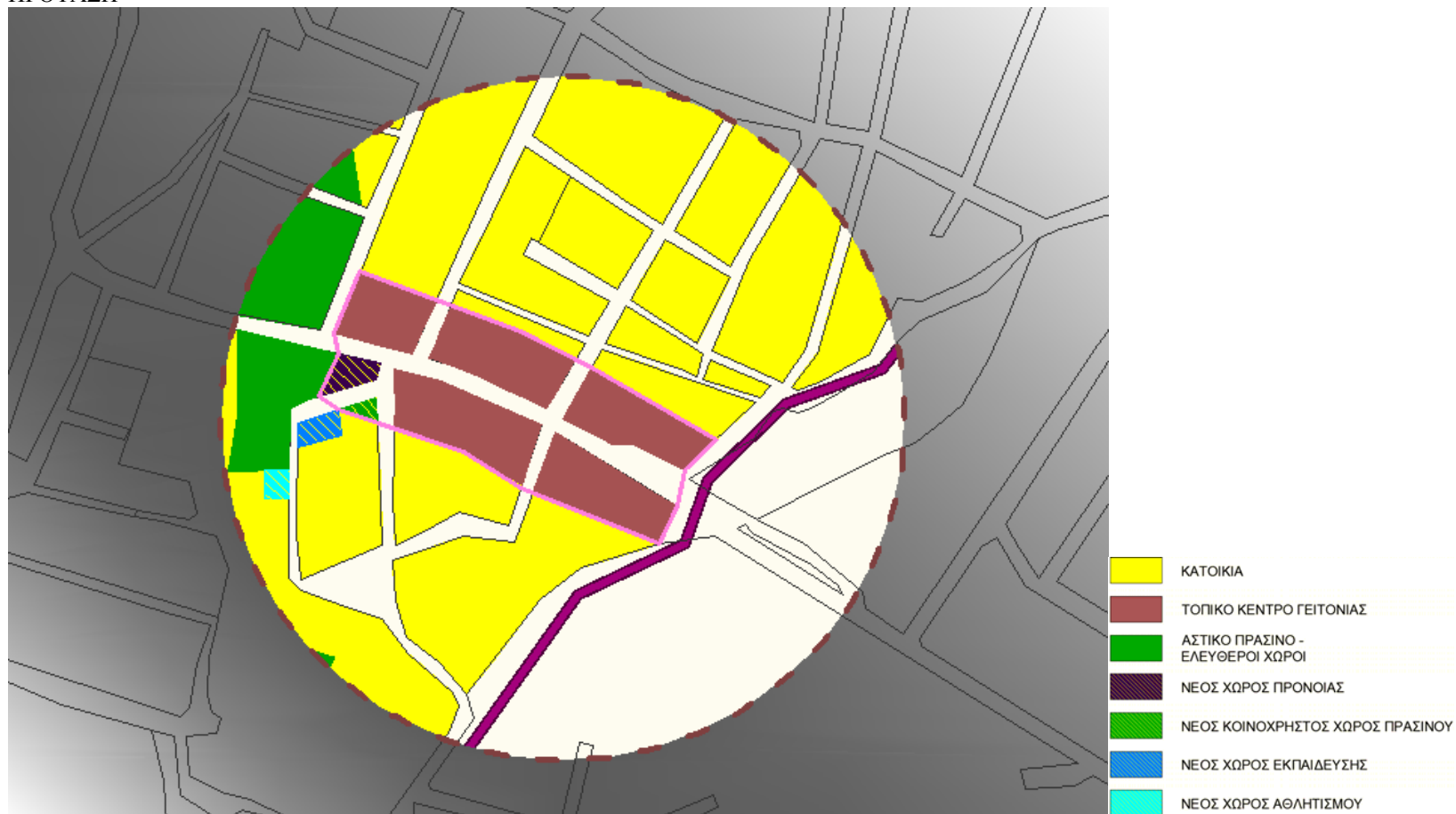


ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Κηφισιά	5	Περικλείεται από τις οδούς Ερμιόνης, Μαζαράκη, Σπανουδάκη και Λακωνίας	Πρόνοια (Γράμμου και Ερμιόνης) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Γράμμου και Ερμιόνης)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς

### 13. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

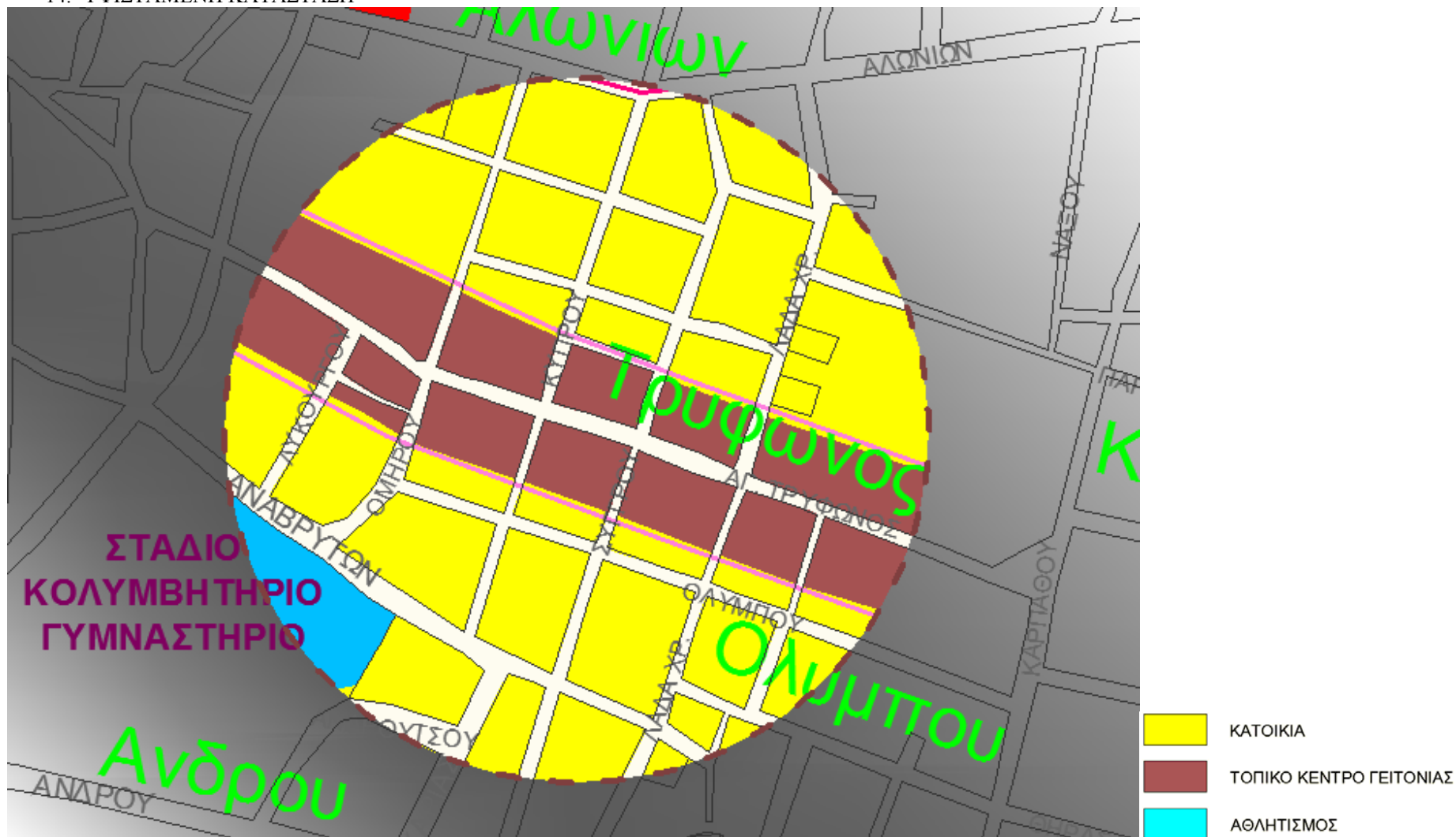


ΠΡΟΤΑΣΗ

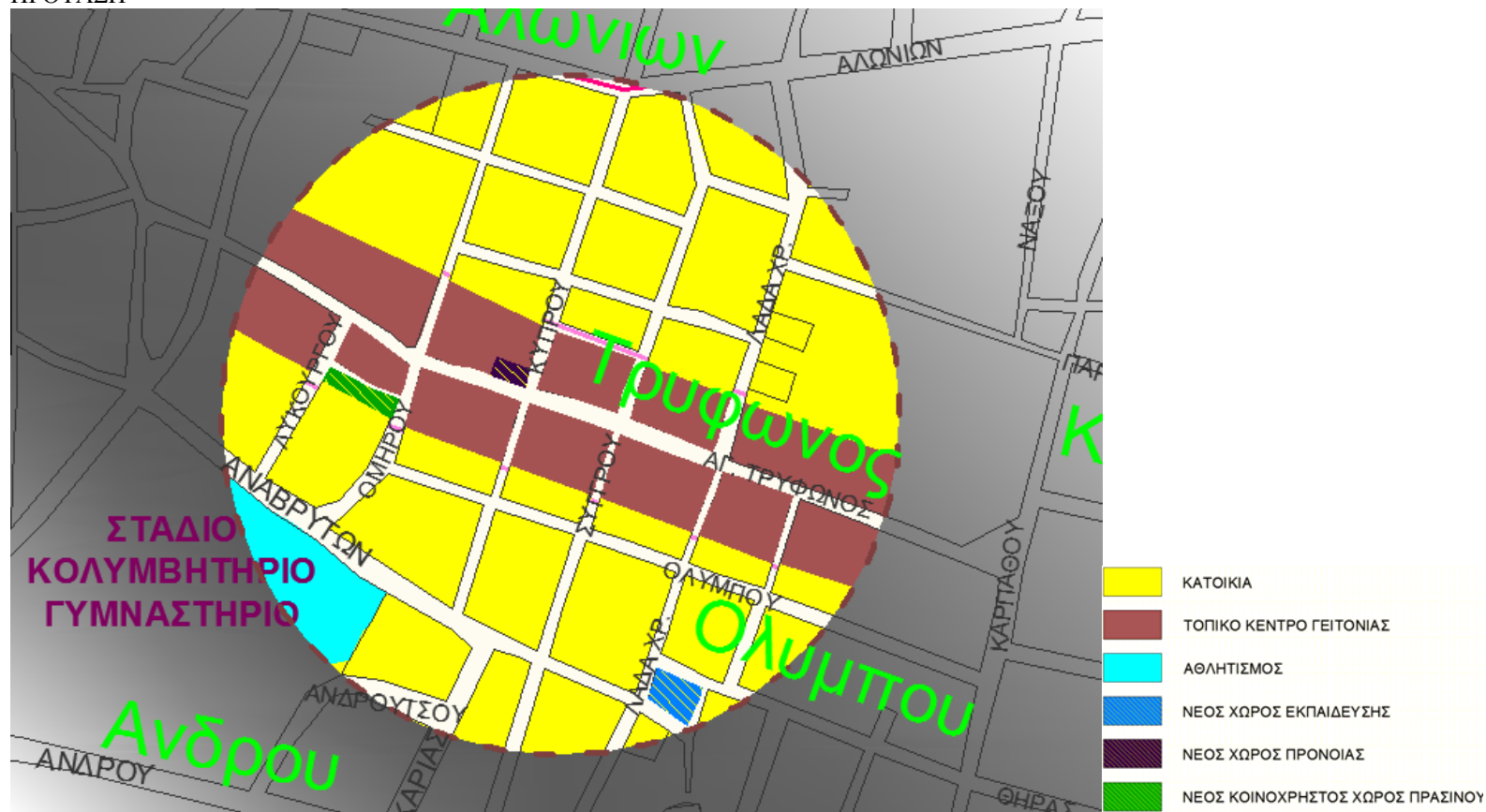


ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Κηφισιά	7 (τμήματα Ο.Τ.)	Τοποθετείται στο Νοτιοανατολικό τμήμα της Κηφισιάς	Πρόνοια Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς

#### 14. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΠΡΟΤΑΣΗ



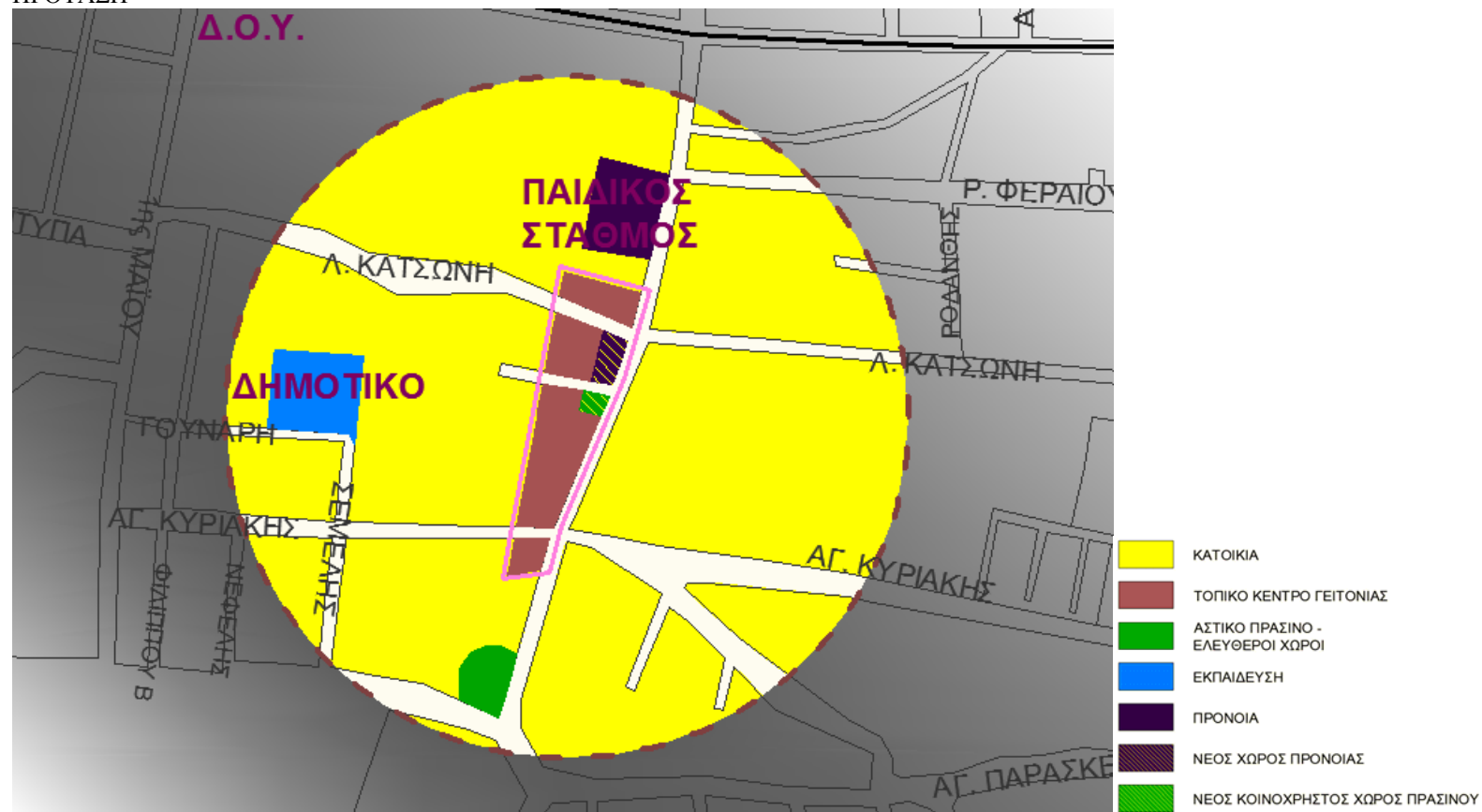
ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Κηφισιά	13 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί της Αγ. Τρύφωνος (από Καρπάθου ως Κυριαζή)	Πρόνοια (Κύπρου και Τρύφωνος) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Ομήρου και Λυκούργου)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς

15. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ





ΠΡΟΤΑΣΗ

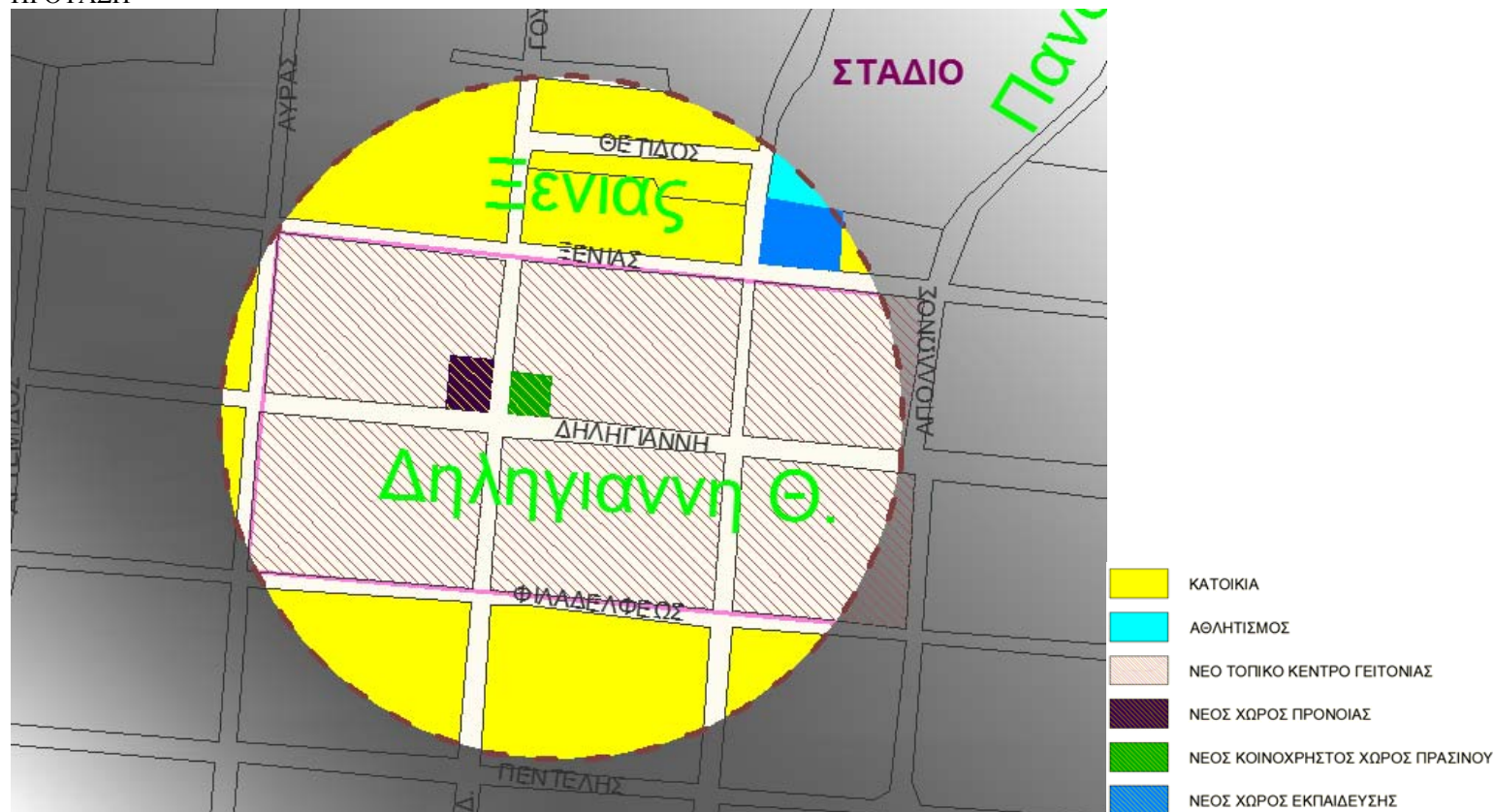


ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Κηφισιά	4 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί της Μάρκου Μπότσαρη (από Κατσώνη ως Κυριακής)	Πρόνοια (Μπότσαρη) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Μπότσαρη)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς

16. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

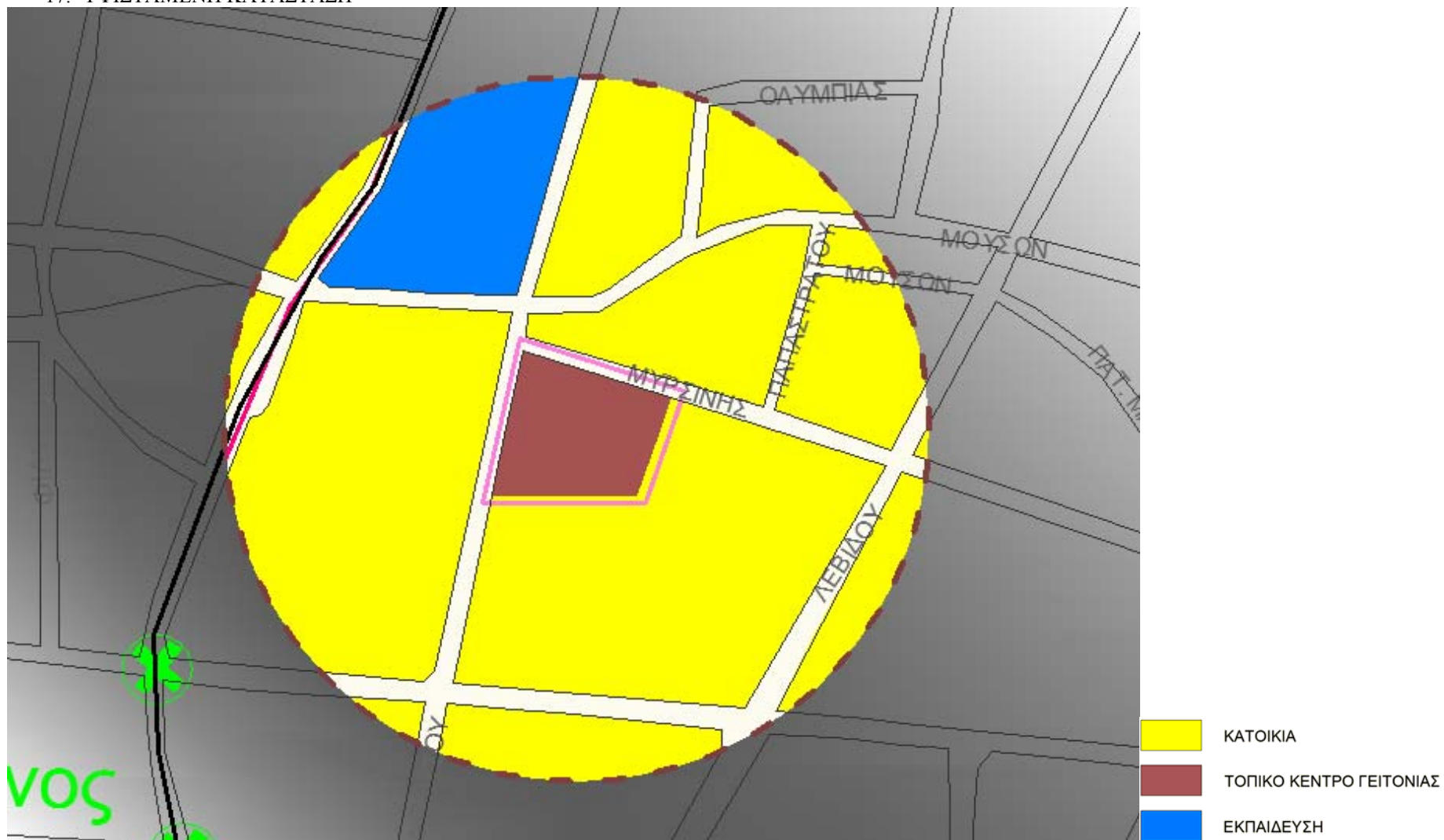


ΠΡΟΤΑΣΗ

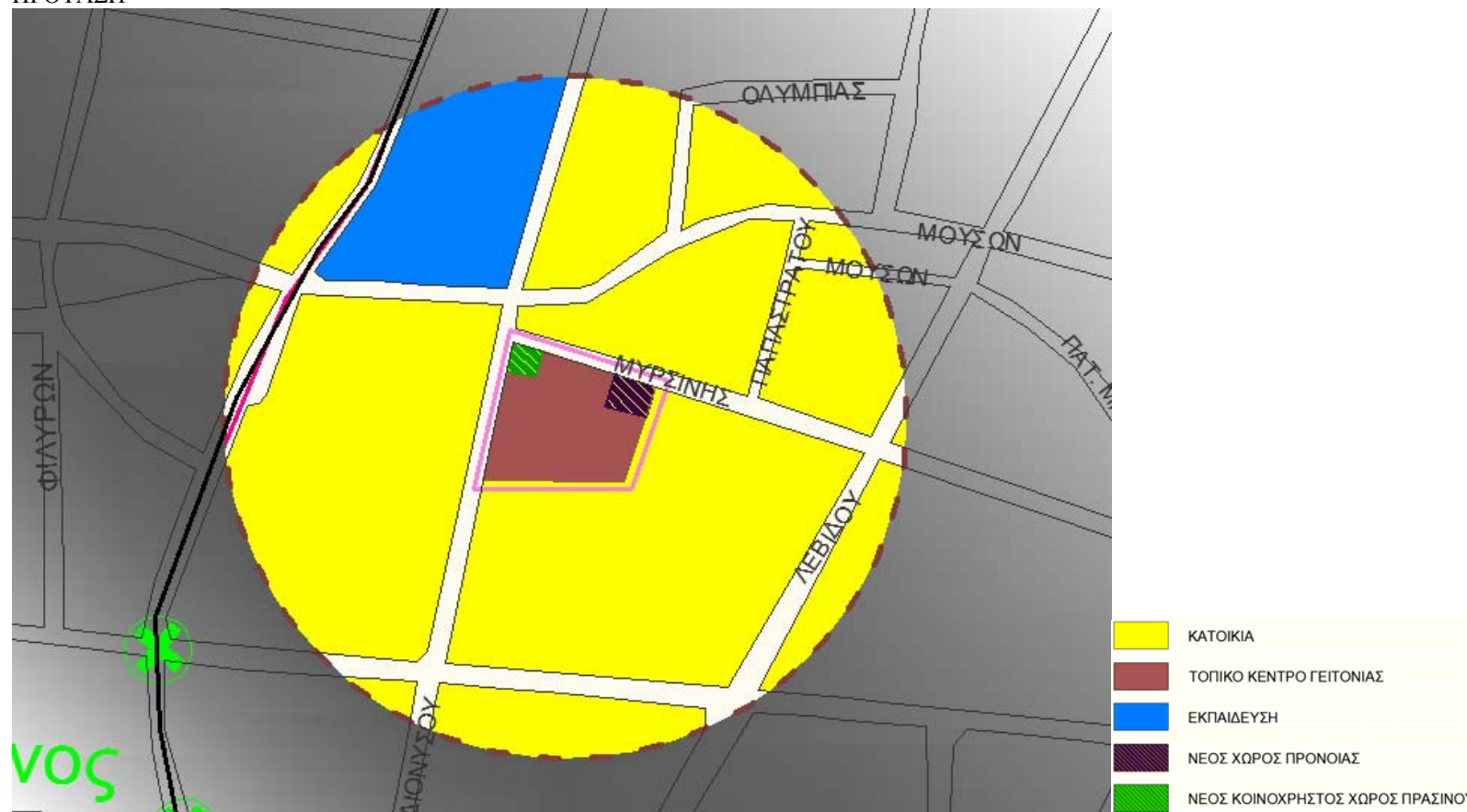


ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Κηφισιά	6	Περικλείεται από τις οδούς Ξενίας, Απόλλωνος, Φιλαδέλφειας και Λύρας	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Δηληγιάννη και Γούναρη) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Δηληγιάννη και Γούναρη)	Κατοικία

17. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

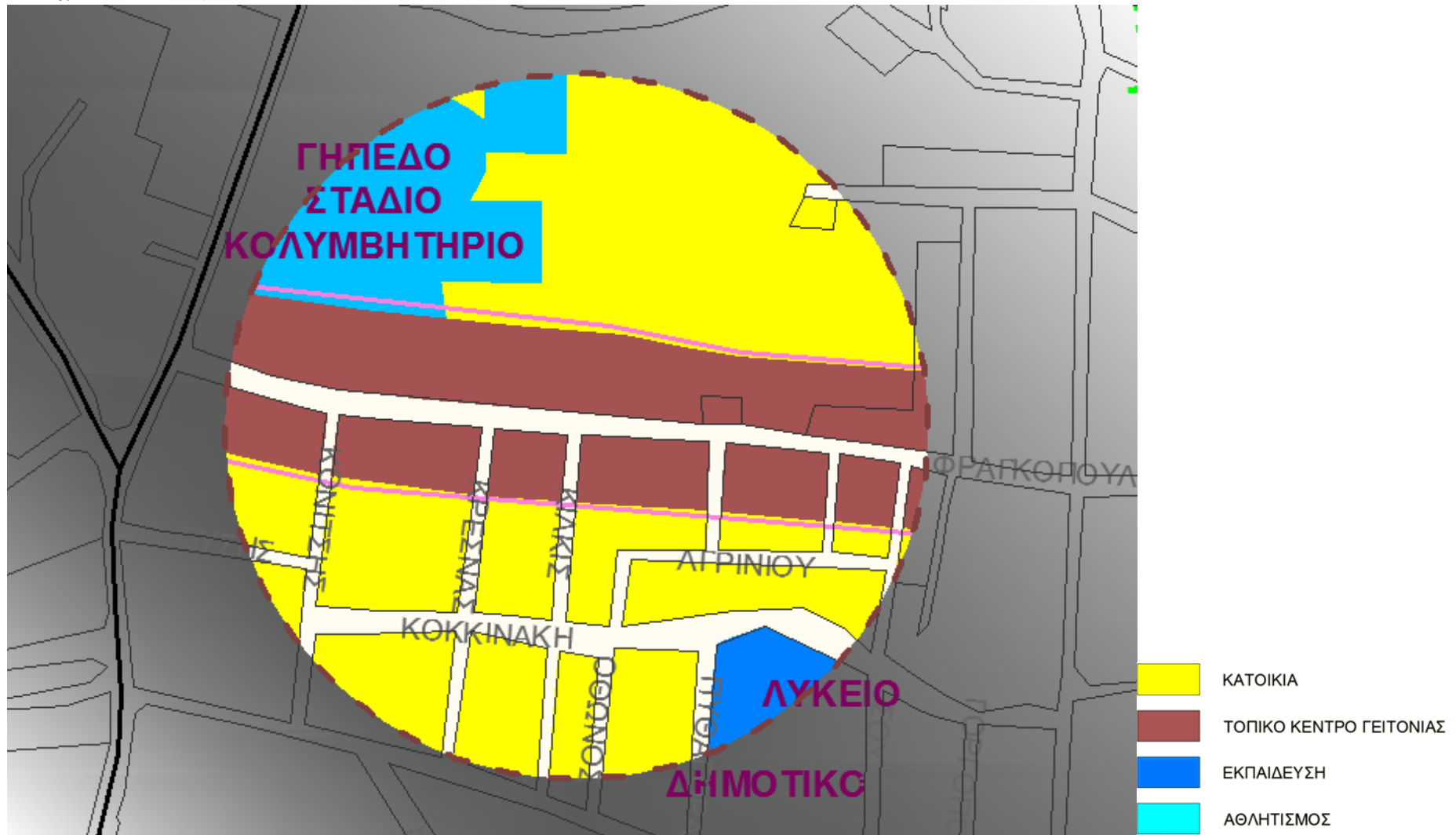


ΠΡΟΤΑΣΗ

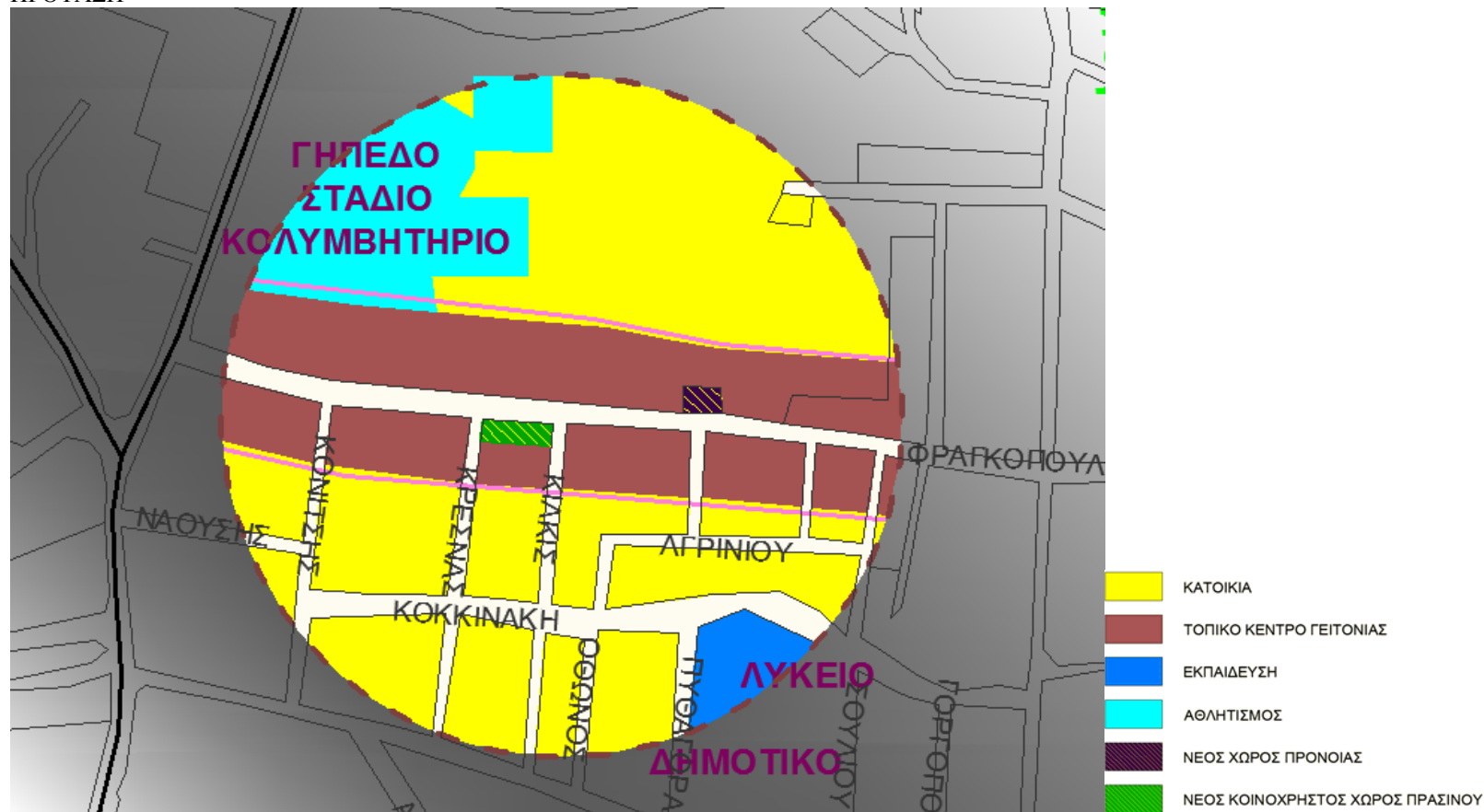


ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Κηφισιά	1 (τμήμα Ο.Τ.)	Επί των οδών Μυρσίνης και Διονύσου	Πρόνοια (Μυρσίνης) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Διονύσου και Μυρσίνης)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς

18. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

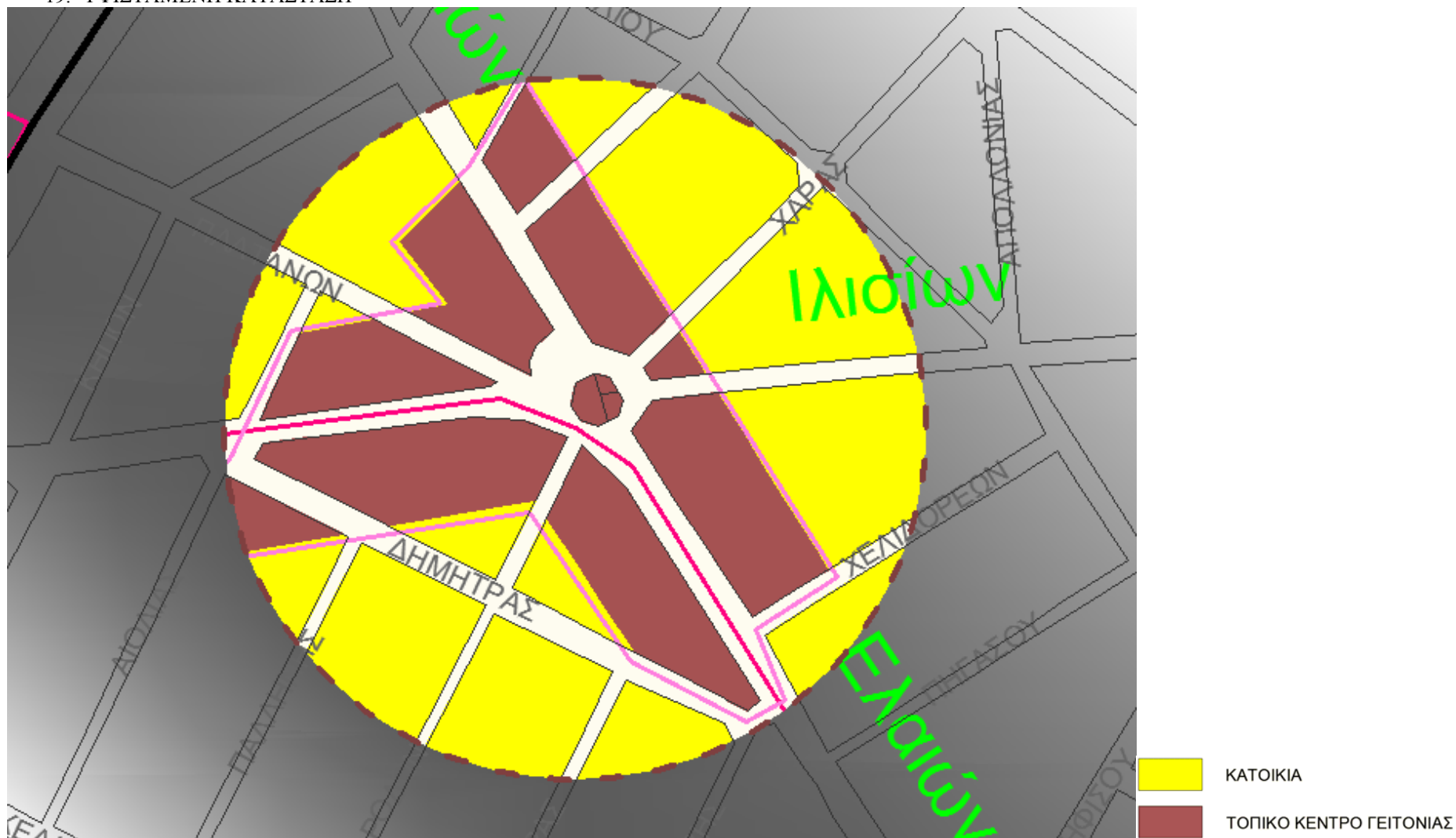


ΠΡΟΤΑΣΗ



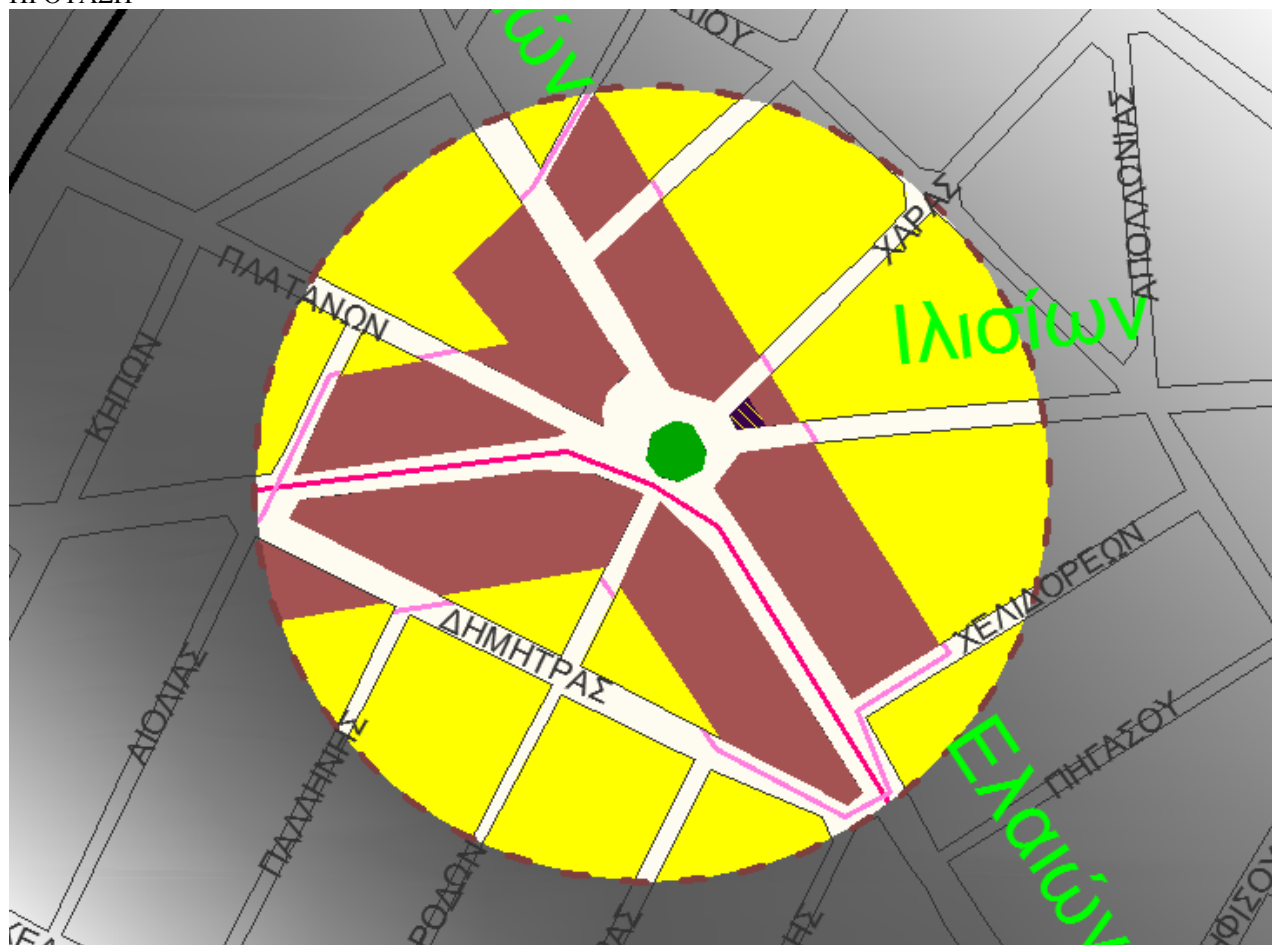
ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Κηφισιά	10 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί Φραγκοπούλου (από Μπότσαρη ως Λύρα)	Πρόνοια (Φραγκοπούλου) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Φραγκοπούλου και Κιλκίς)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς

19. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ





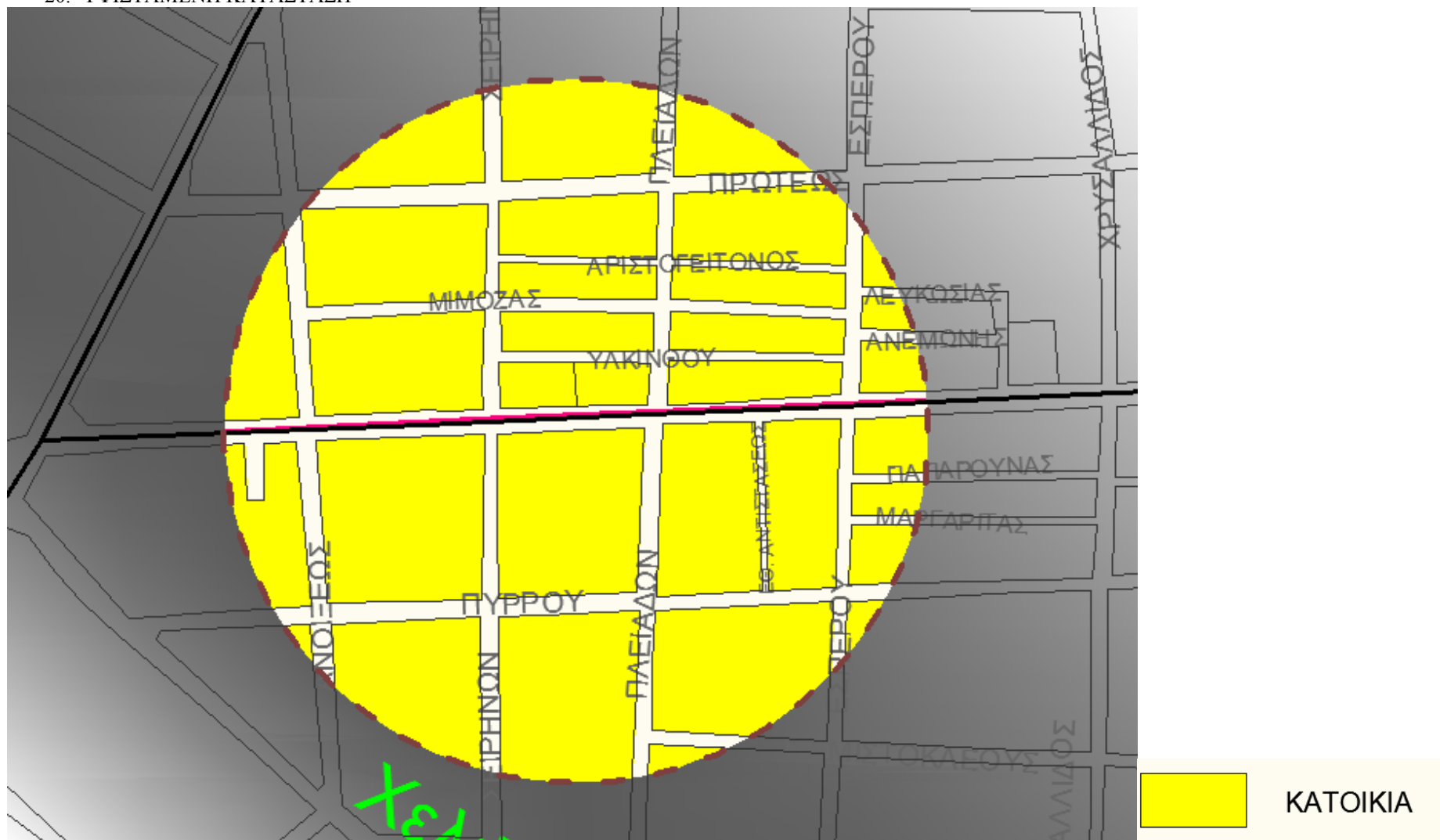
ΠΡΟΤΑΣΗ



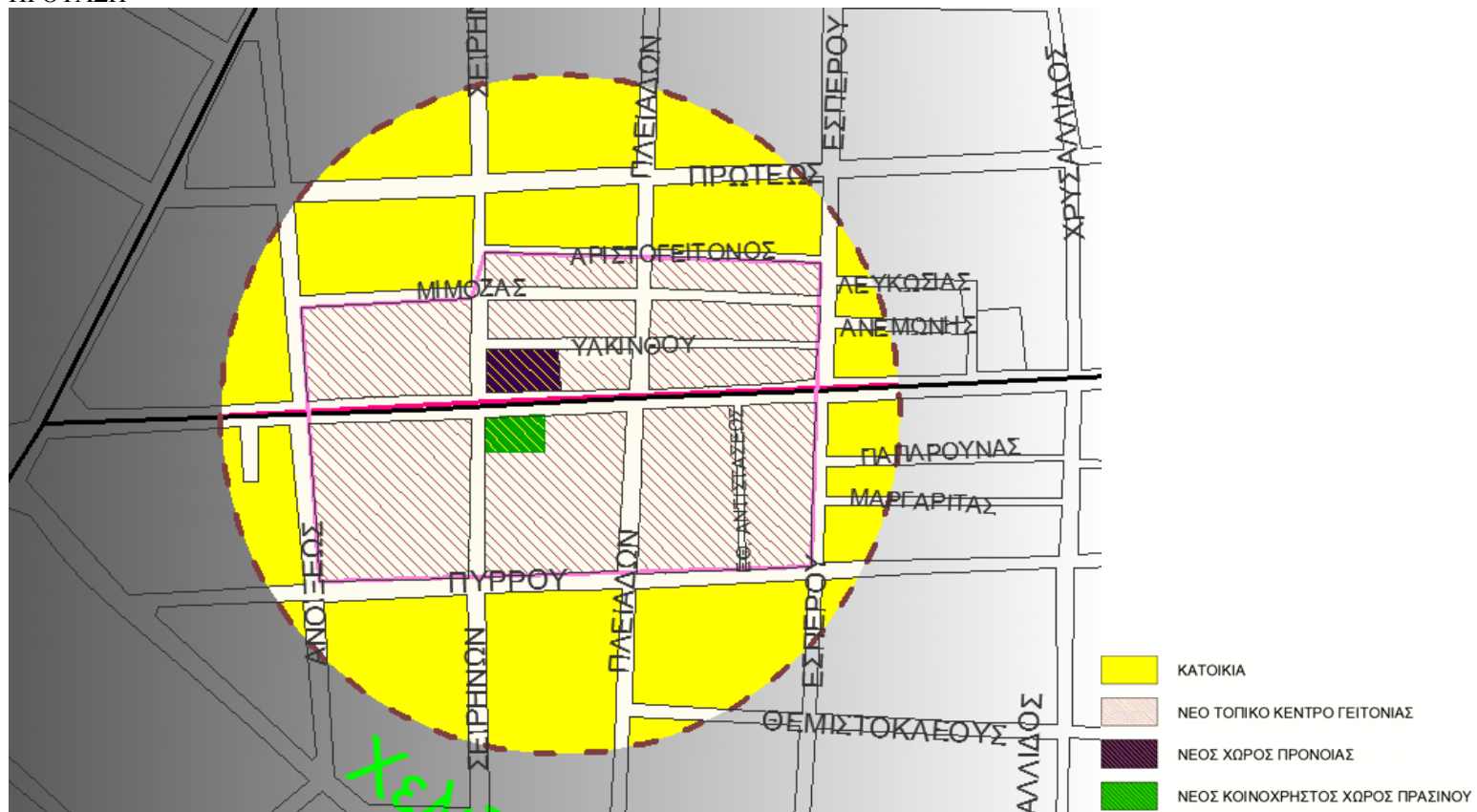
- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ
- ΝΕΟΣ ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΝΟΙΑΣ
- ΝΕΟΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΣ ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Κηφισιά	9 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί των Οδών Ελαιών και Ιλισίων	Πρόνοια (Ιλισίων και Χαράς)	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς

20. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

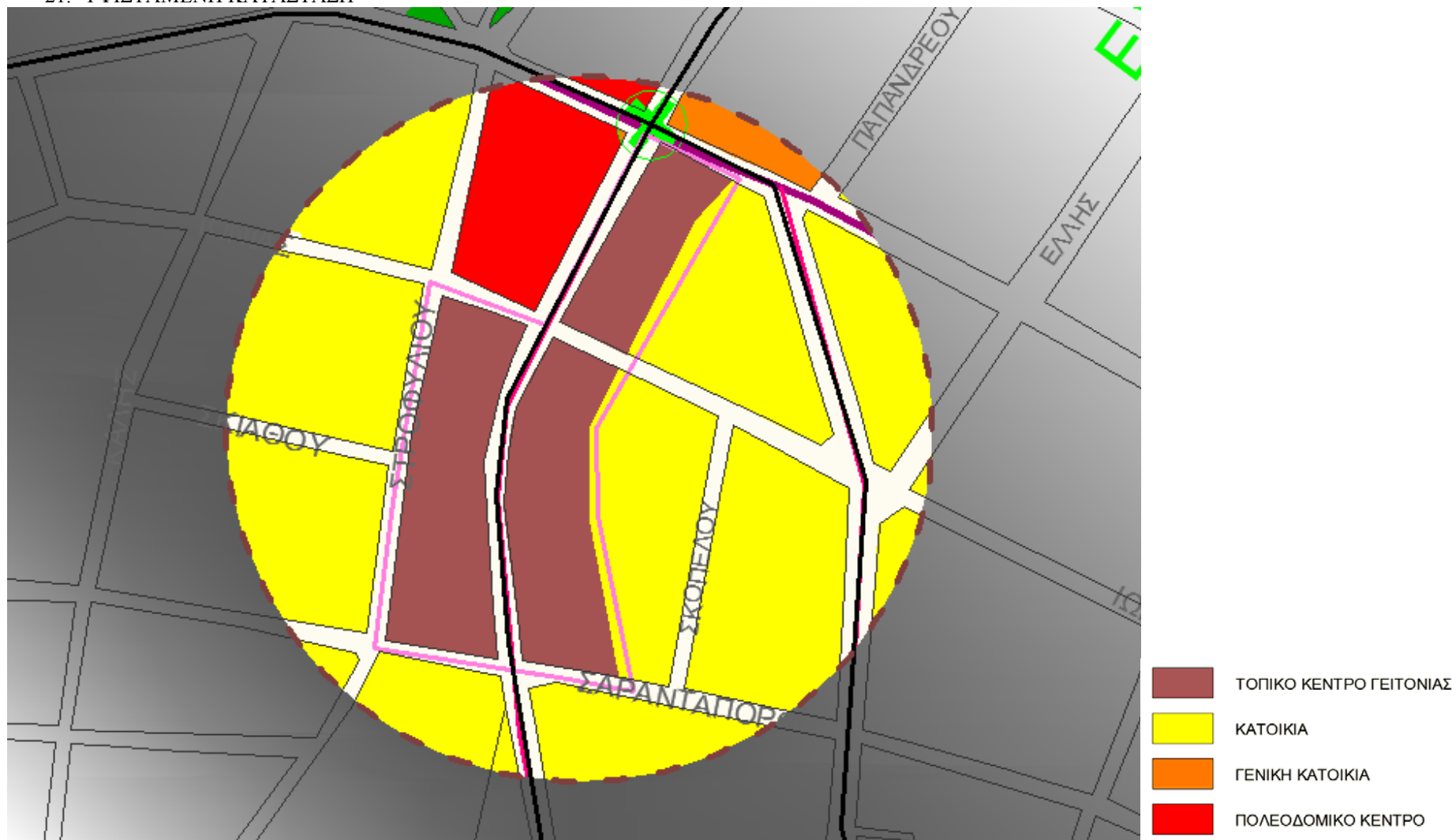


ΠΡΟΤΑΣΗ

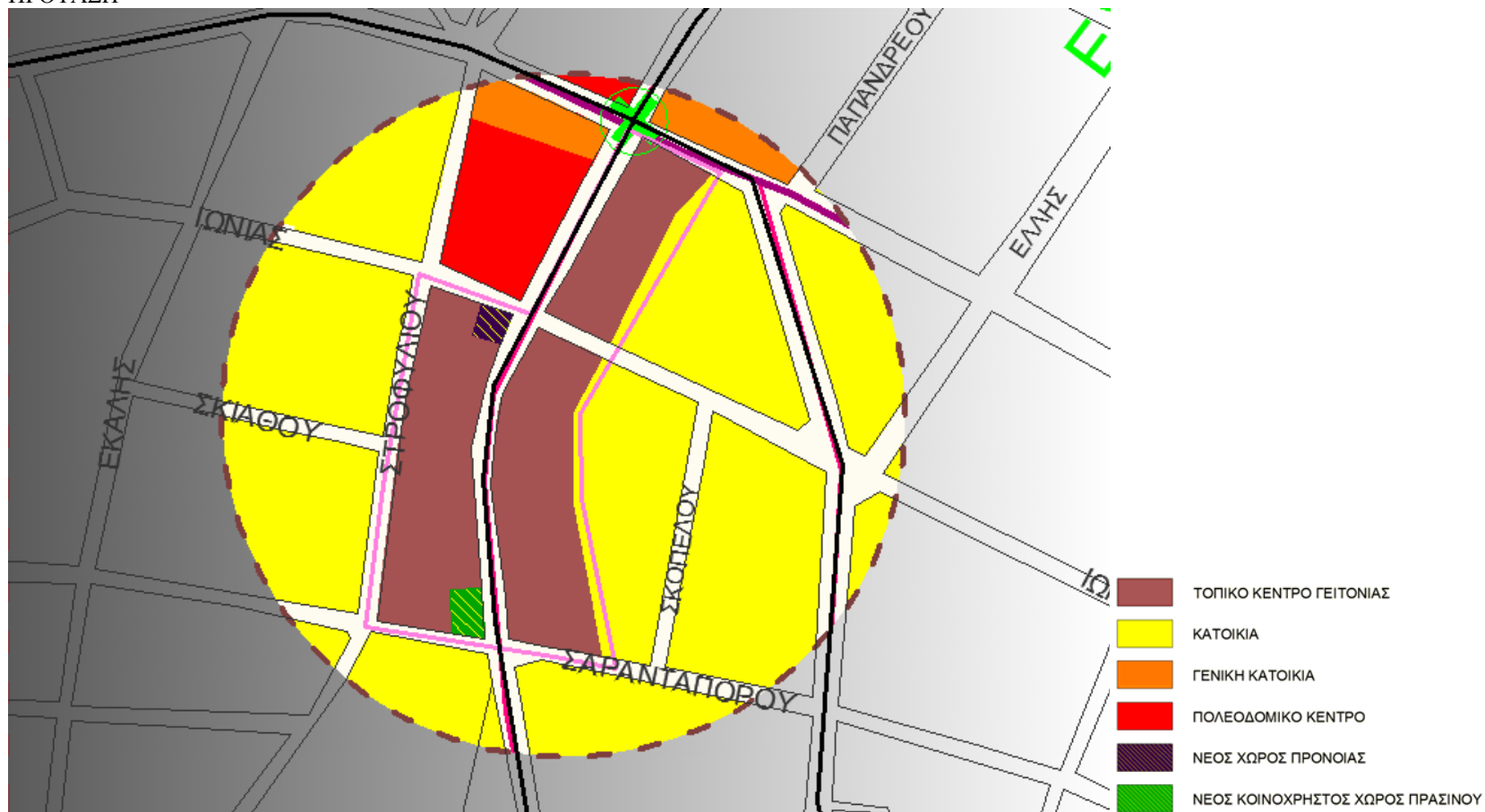


ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Κηφισιά	11	Περικλείεται από τις οδούς Αριστογείτονος, Εσπερού, Πύρρου και Ανοίξεως	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Τρικούπη και Σειρήνων) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Τρικούπη και Σειρήνων)	Κατοικία

21. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

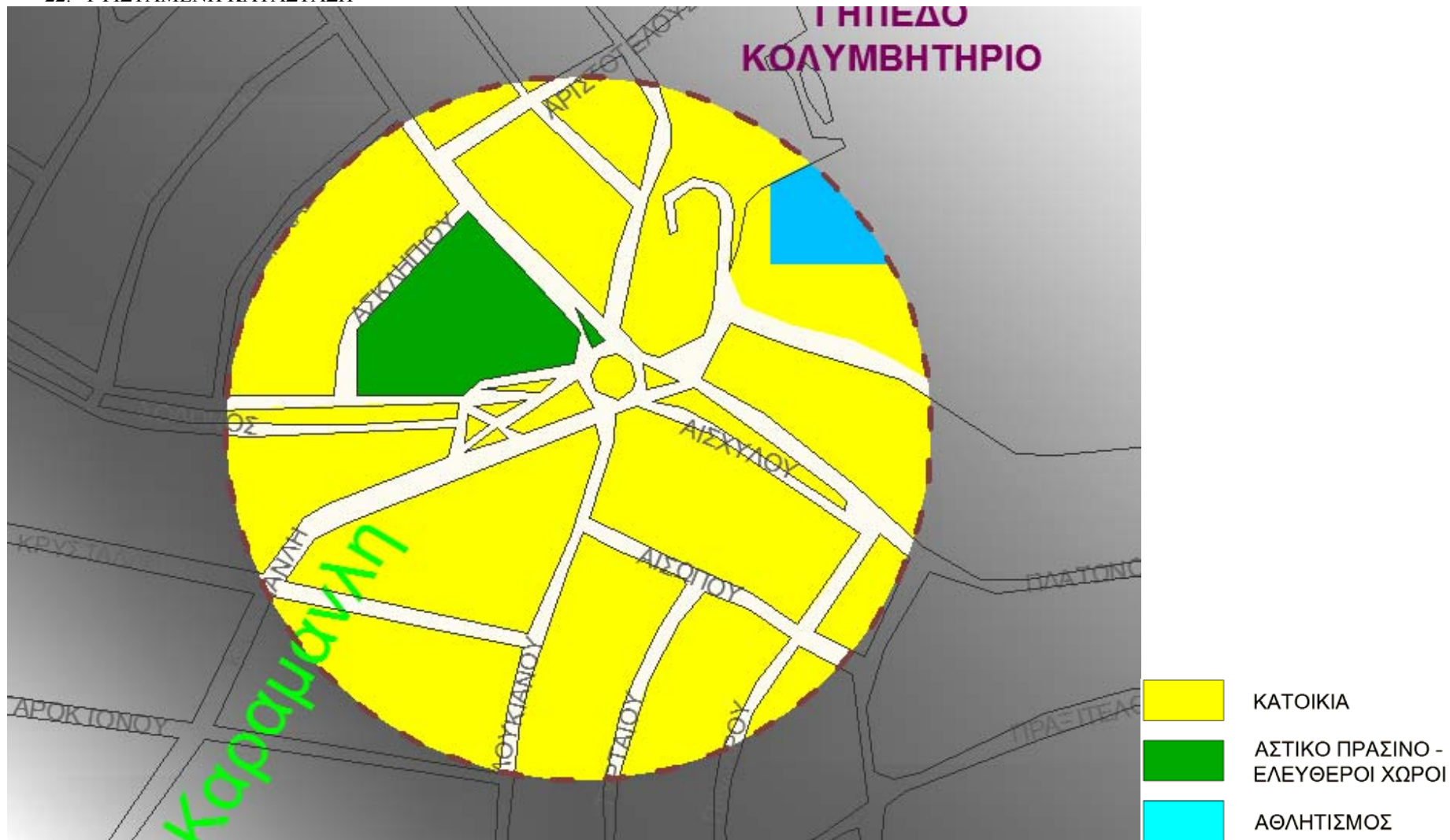


ΠΡΟΤΑΣΗ

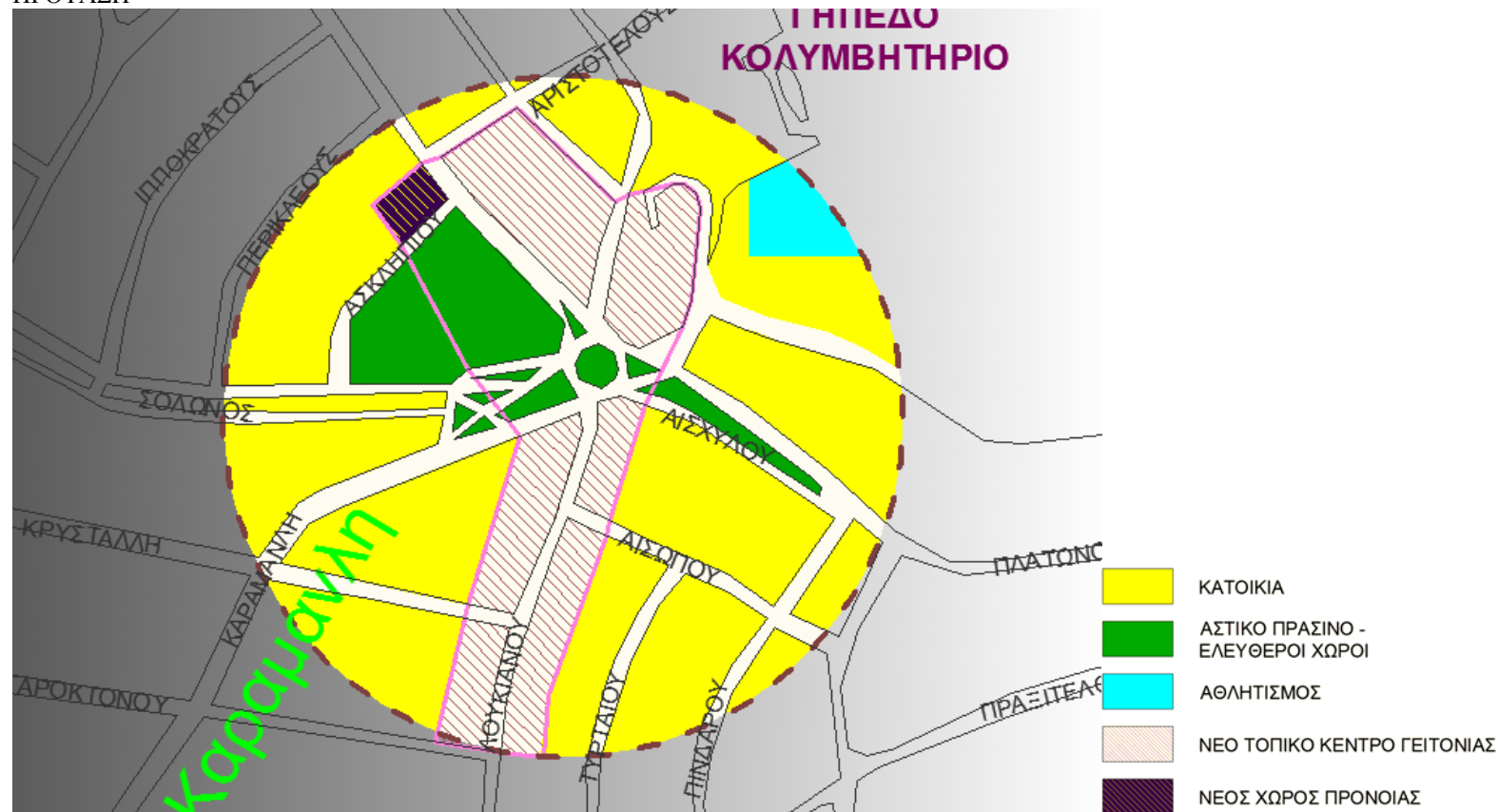


ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Κηφισιά	3 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί της Λ. Κηφισίας (από Πόντου ως Σαρανταπόρου)	Πρόνοια (Ιωνίας και Κηφισίας)	Τοπικό Κέντρο Γειτονίας

22. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΠΡΟΤΑΣΗ



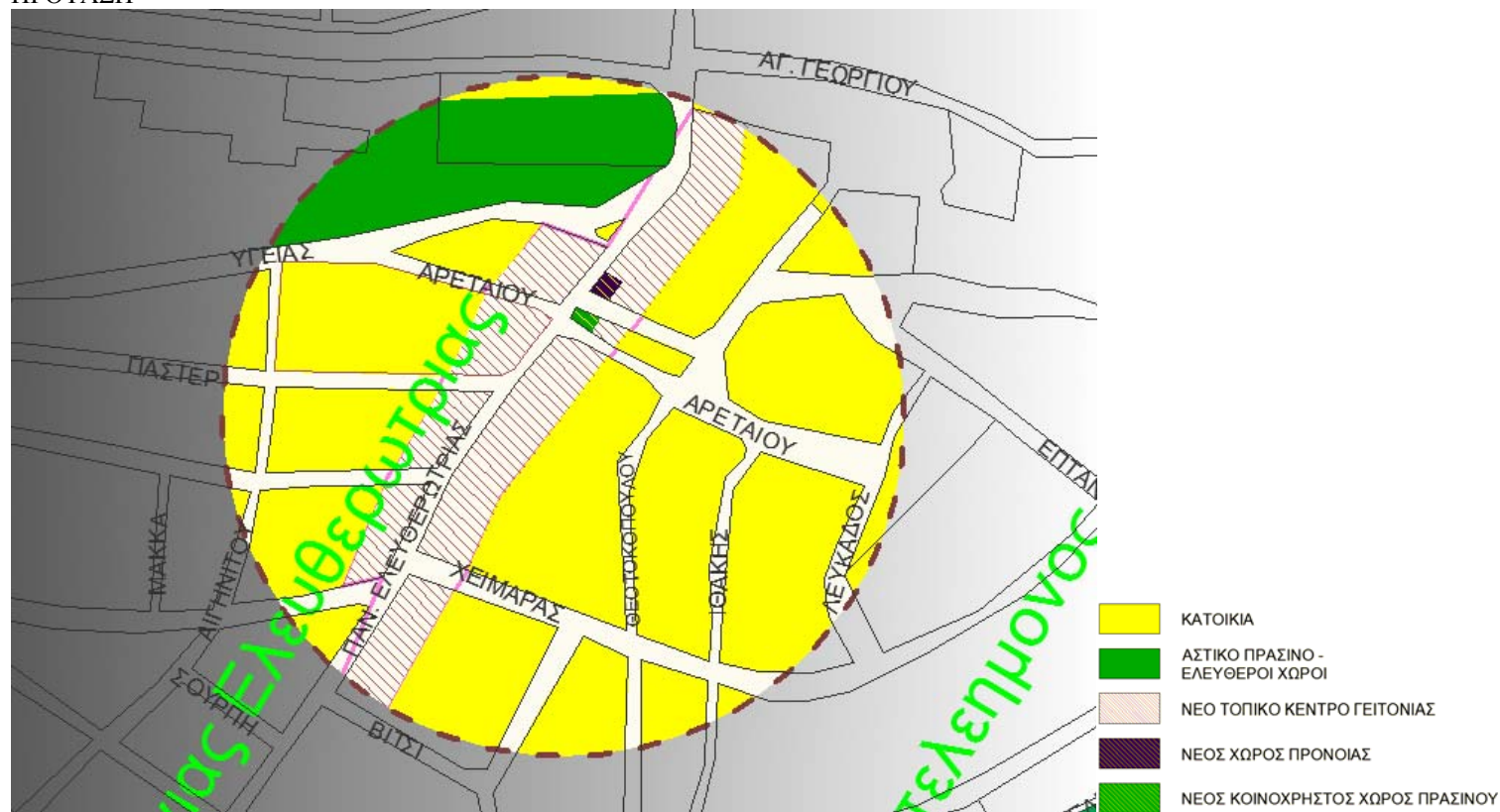
ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Κηφισιά	6 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί των οδών Λουκιανού και Παλαιολόγου	Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς Πρόνοια (Παλαιολόγου και Ασκληπιού) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Αισχύλου)	Κατοικία

23. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ





ΠΡΟΤΑΣΗ



ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΗ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Κηφισιά	8 (τμήματα Ο.Τ.)	Επί της οδού Παναγίας Ελευθερώτριας (από Βίτσι ως Αγ. Γεωργίου)	Τοπικό Κέντρο Γειτονίας Πρόνοια (Αρεταίου και Παναγίας Ελευθερώτριας) Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου (Αρεταίου και Παναγίας Ελευθερώτριας)	Κατοικία

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ					
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης		Υπάρχουσα Κατάσταση	
1	Κηφισιά	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	1 1 1 1	Κ.Χ. Πρασίνου	5
2	Κηφισιά	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση	1 1 1	Κ.Χ. Πρασίνου Αθλητισμός	2 2
3	Κηφισιά	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Αθλητισμός	1 1 1	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση	1 2 4
4	Κηφισιά	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση	2 2 1	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Αθλητισμός	1 7 1
5	Κηφισιά	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	1 2 1
6	Κηφισιά	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Αθλητισμός	1 1 1	Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση	2 2
7	Κηφισιά	Πρόνοια Αθλητισμός	1 1	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση	1 3 1
8	Κηφισιά	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου	1 1	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	1 3 1 1
9	Κηφισιά	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου	2 2	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	1 1 4 2

10	Κηφισιά	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	4 1 1
11	Κηφισιά	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	2 2 1
12	Κηφισιά	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	1 1 1 1		
13	Κηφισιά	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	1 1 1 1		
14	Κηφισιά	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	1 1 1 1		

19	Ν. Ερυθραία	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	13 1 3
20	Εκάλη	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Αθλητισμός	3 1 1	Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση	13 1
21	Εκάλη	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	3 1 1 1	Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση	8 1

15	Ν. Ερυθραία	Πρόνοια Αθλητισμός	1 1	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση	1 10 1
16	Ν. Ερυθραία	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	3 2 1
17	Ν. Ερυθραία	Πρόνοια Εκπαίδευση Αθλητισμός	2 1 1	Κ.Χ. Πρασίνου	19
18	Ν. Ερυθραία			Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	1 24 4 3

Συνολικά στις 21 υπάρχουσες Πολεοδομικές Ενότητες δημιουργήθηκαν:

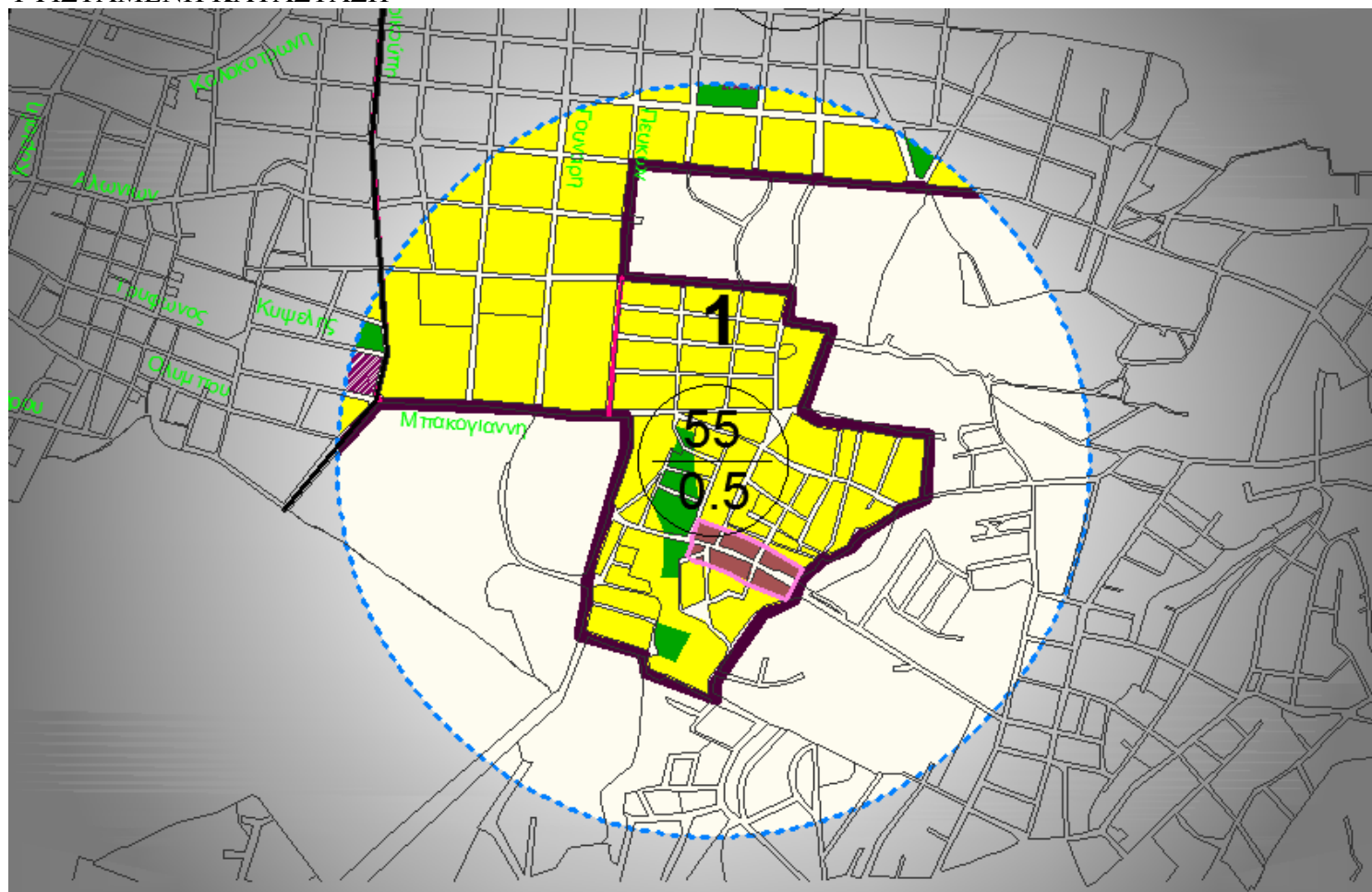
- 27 χώροι Πρόνοιας (Παιδικοί σταθμοί)
- 17 Κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου
- 8 σχολεία (Νηπιαγωγεία και Δημοτικά)
- 11 χώροι Αθλητισμού

Ενώ ήδη χωροθετούνται:

- 6 χώροι Πρόνοιας (Παιδικοί σταθμοί και ένα γηροκομείο)
- 122 Κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου (Ο.Τ. ή τμήματα αυτών)
- 27 σχολεία (Νηπιαγωγεία και Δημοτικά)
- 16 χώροι Αθλητισμού

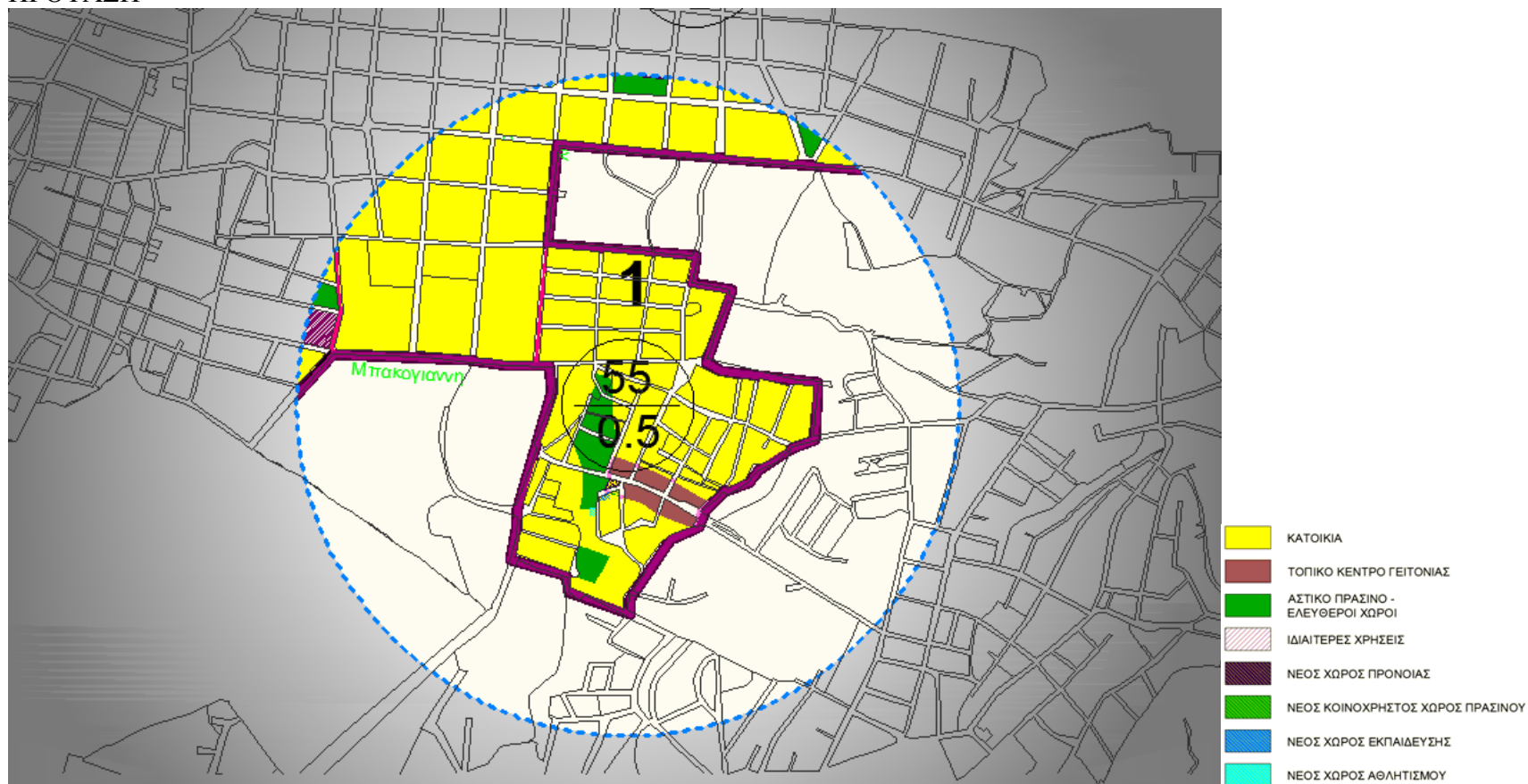
# ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 1:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



-  ΚΑΤΟΙΚΙΑ
-  ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ
-  ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ
-  ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

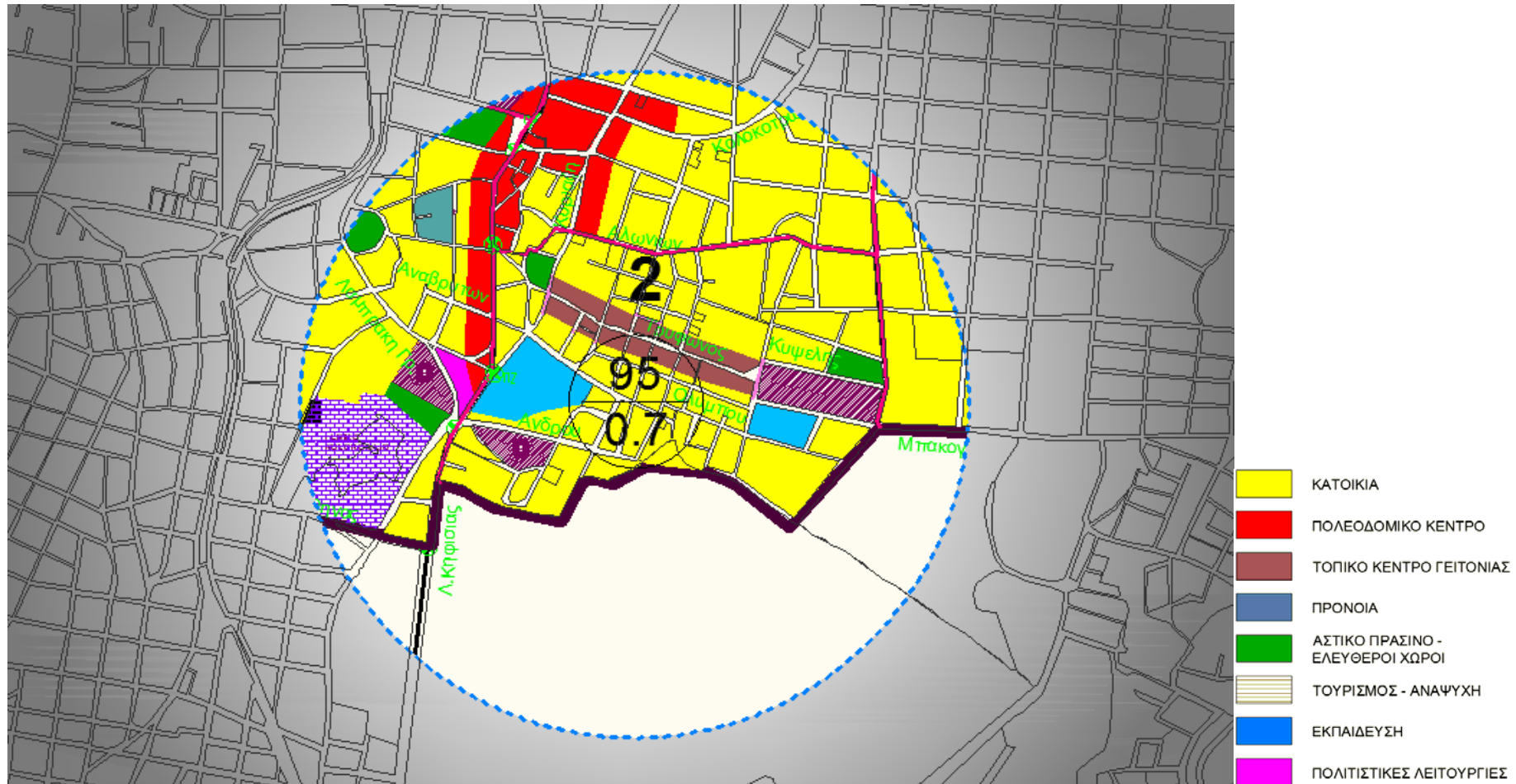
## ΠΡΟΤΑΣΗ



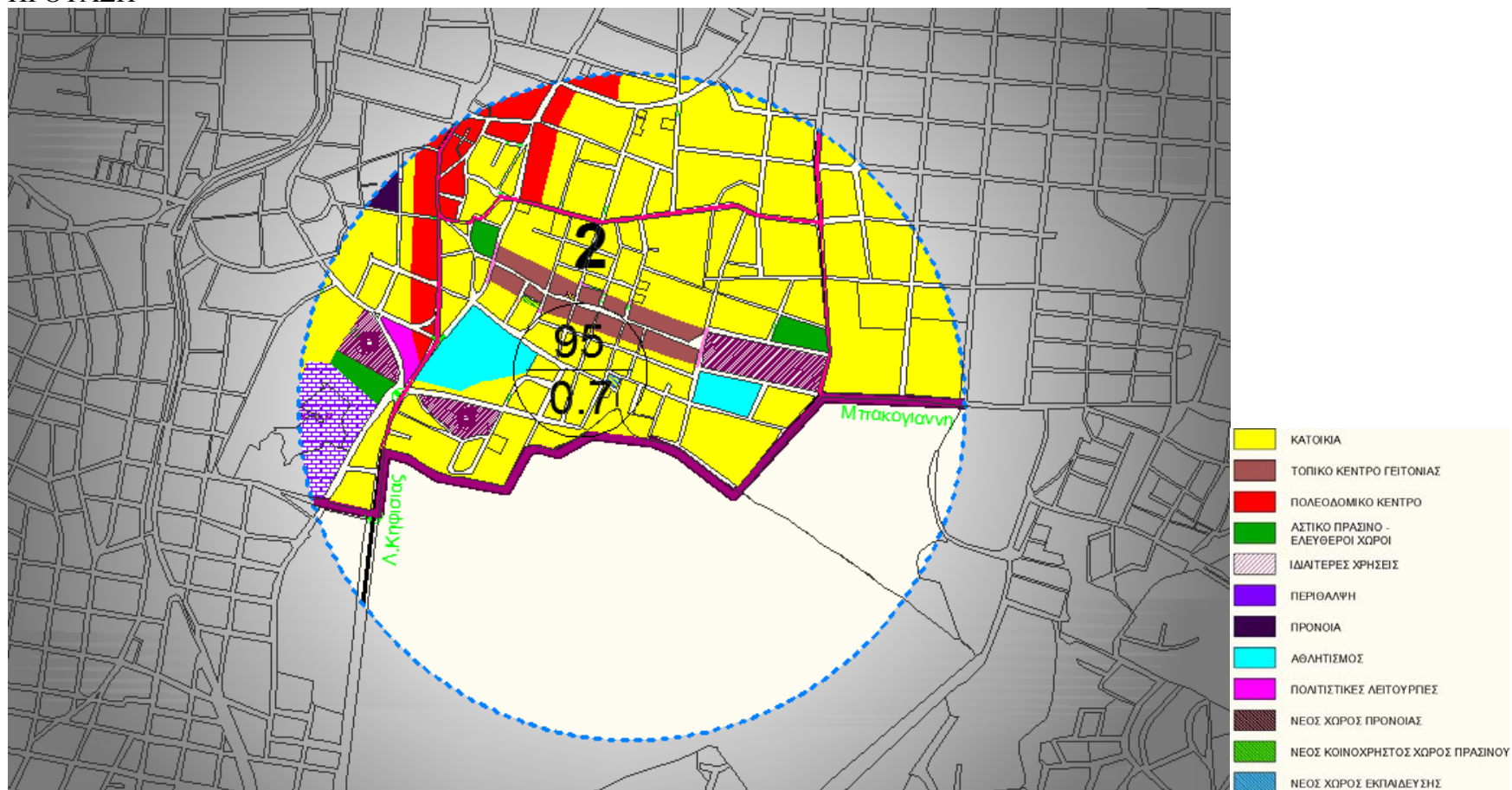
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση										
1	Κηφισιά	<table border="1"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Εκπαίδευση</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Αθλητισμός</td> <td>1</td> </tr> </table>	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου	1	Εκπαίδευση	1	Αθλητισμός	1	<table border="1"> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>5</td> </tr> </table>	Κ.Χ. Πρασίνου	5
Πρόνοια	1												
Κ.Χ. Πρασίνου	1												
Εκπαίδευση	1												
Αθλητισμός	1												
Κ.Χ. Πρασίνου	5												

## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 2:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



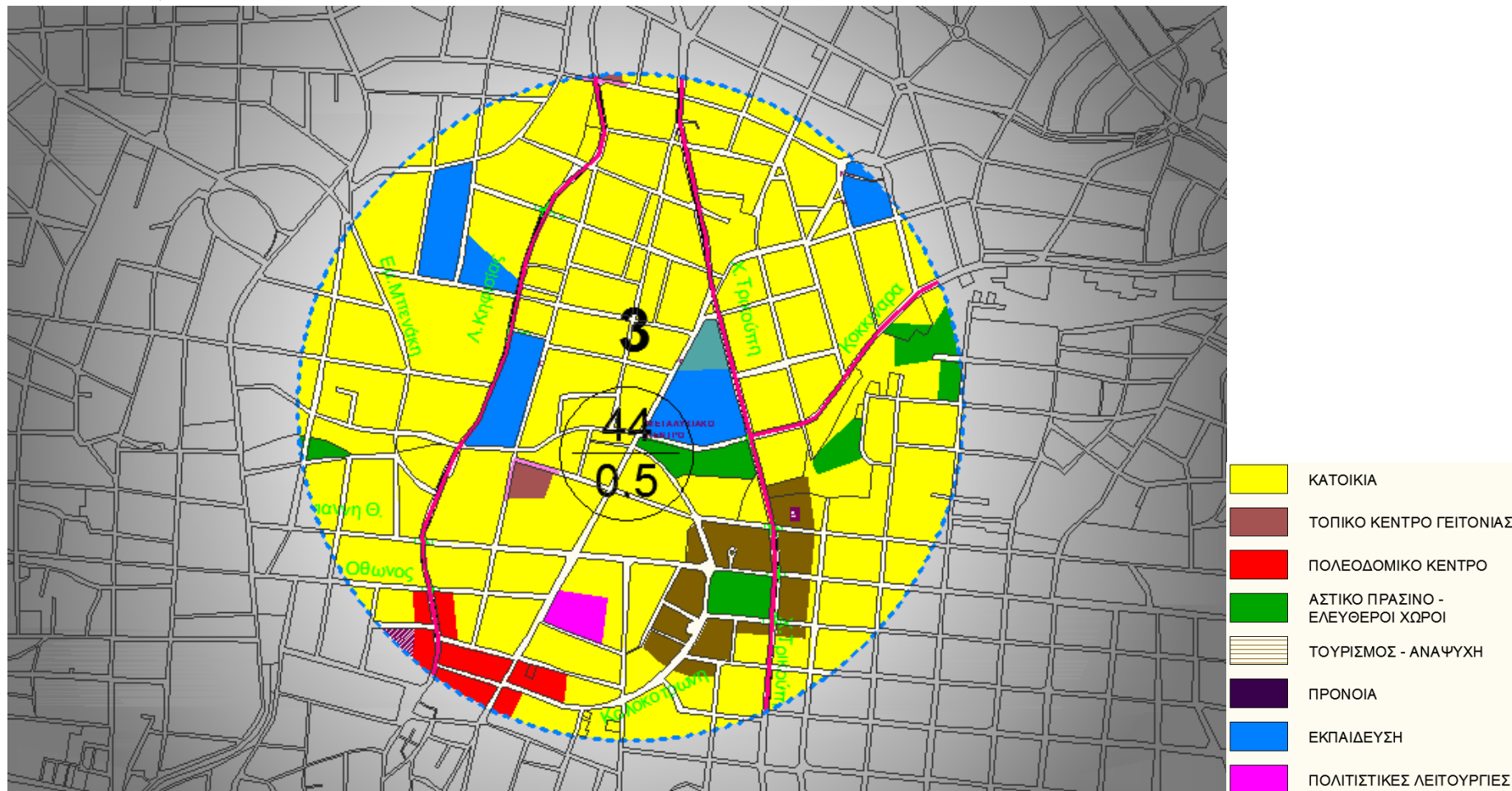
## ΠΡΟΤΑΣΗ



Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση										
2	Κηφισιά	<table border="1"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Εκπαίδευση</td> <td>1</td> </tr> </table>	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου	1	Εκπαίδευση	1	<table border="1"> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Αθλητισμός</td> <td>2</td> </tr> </table>	Κ.Χ. Πρασίνου	2	Αθλητισμός	2
Πρόνοια	1												
Κ.Χ. Πρασίνου	1												
Εκπαίδευση	1												
Κ.Χ. Πρασίνου	2												
Αθλητισμός	2												

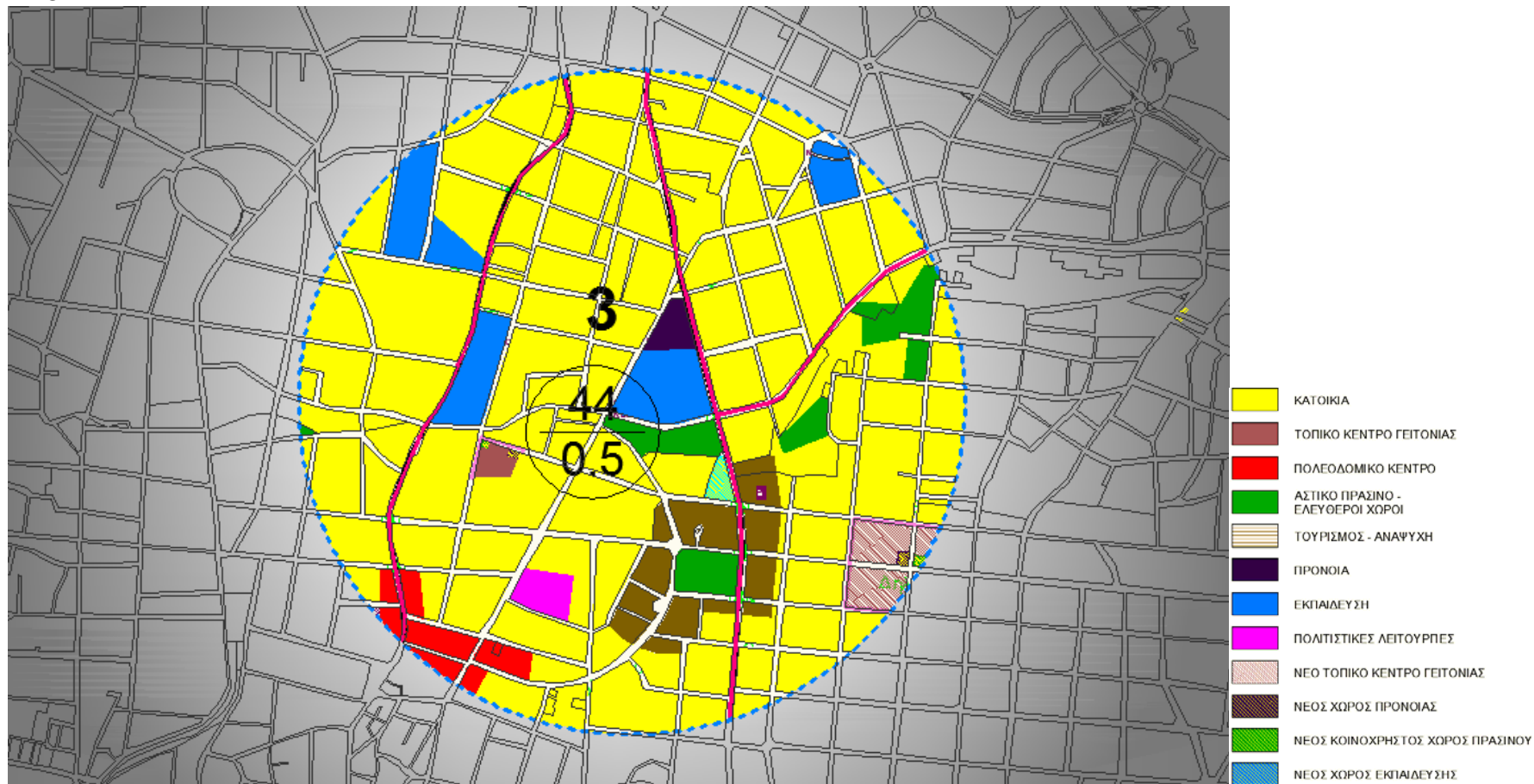
### ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 3:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ





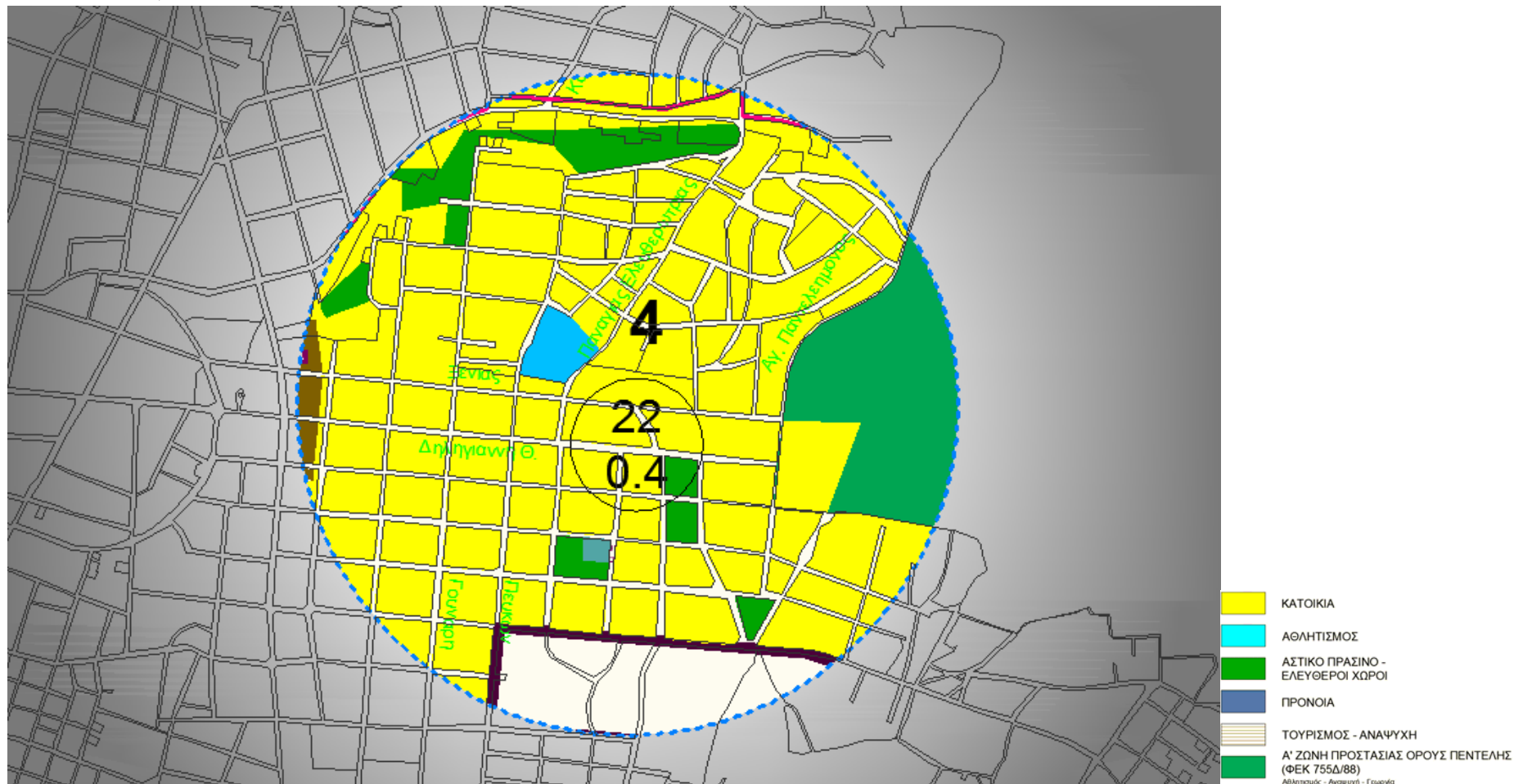
## ΠΡΟΤΑΣΗ



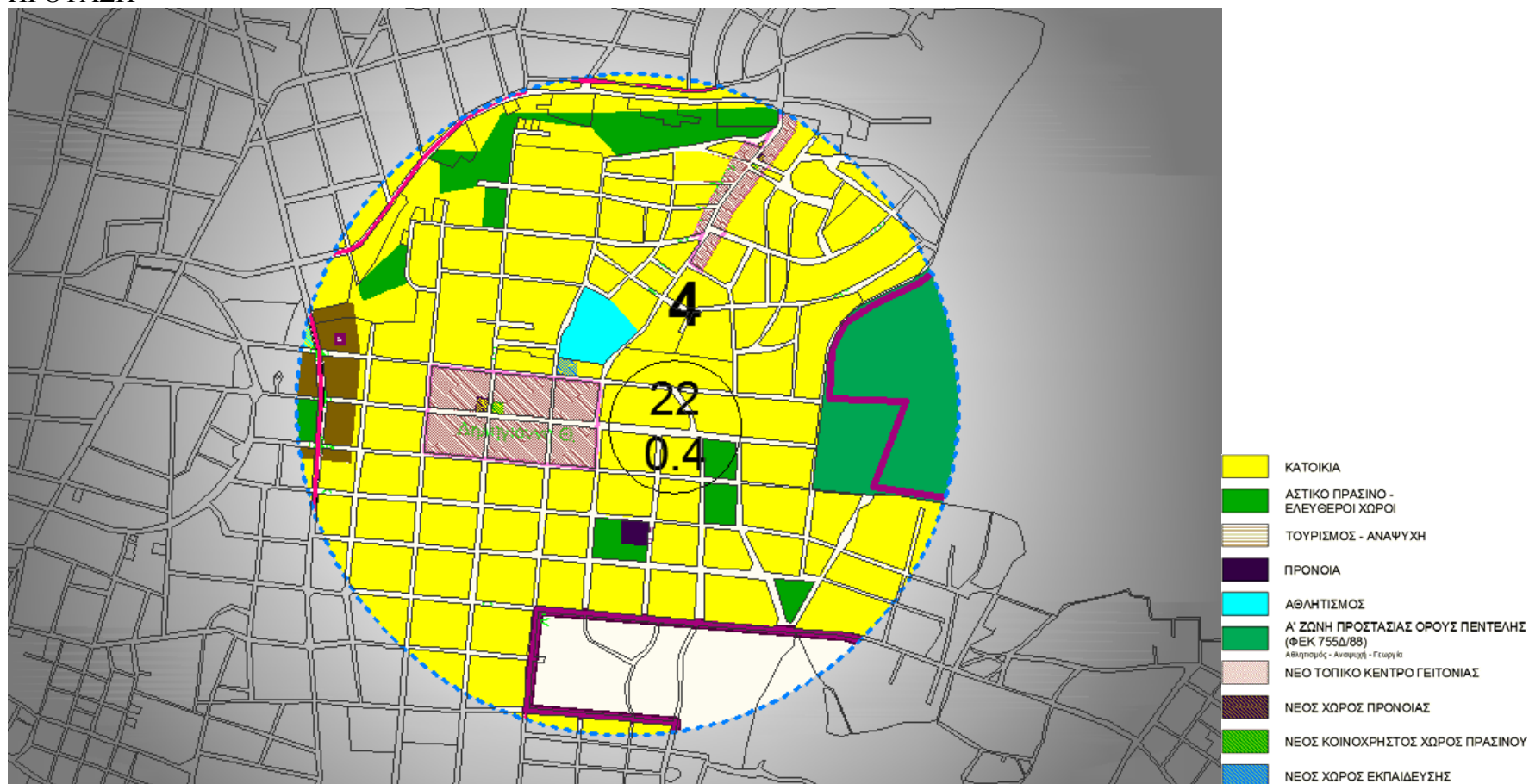
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης		Υπάρχουσα Κατάσταση	
3	Κηφισιά	Πρόνοια	1	Πρόνοια	1
		Κ.Χ. Πρασίνου	1	Κ.Χ. Πρασίνου	2
		Αθλητισμός	1	Εκπαίδευση	4

## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 4:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



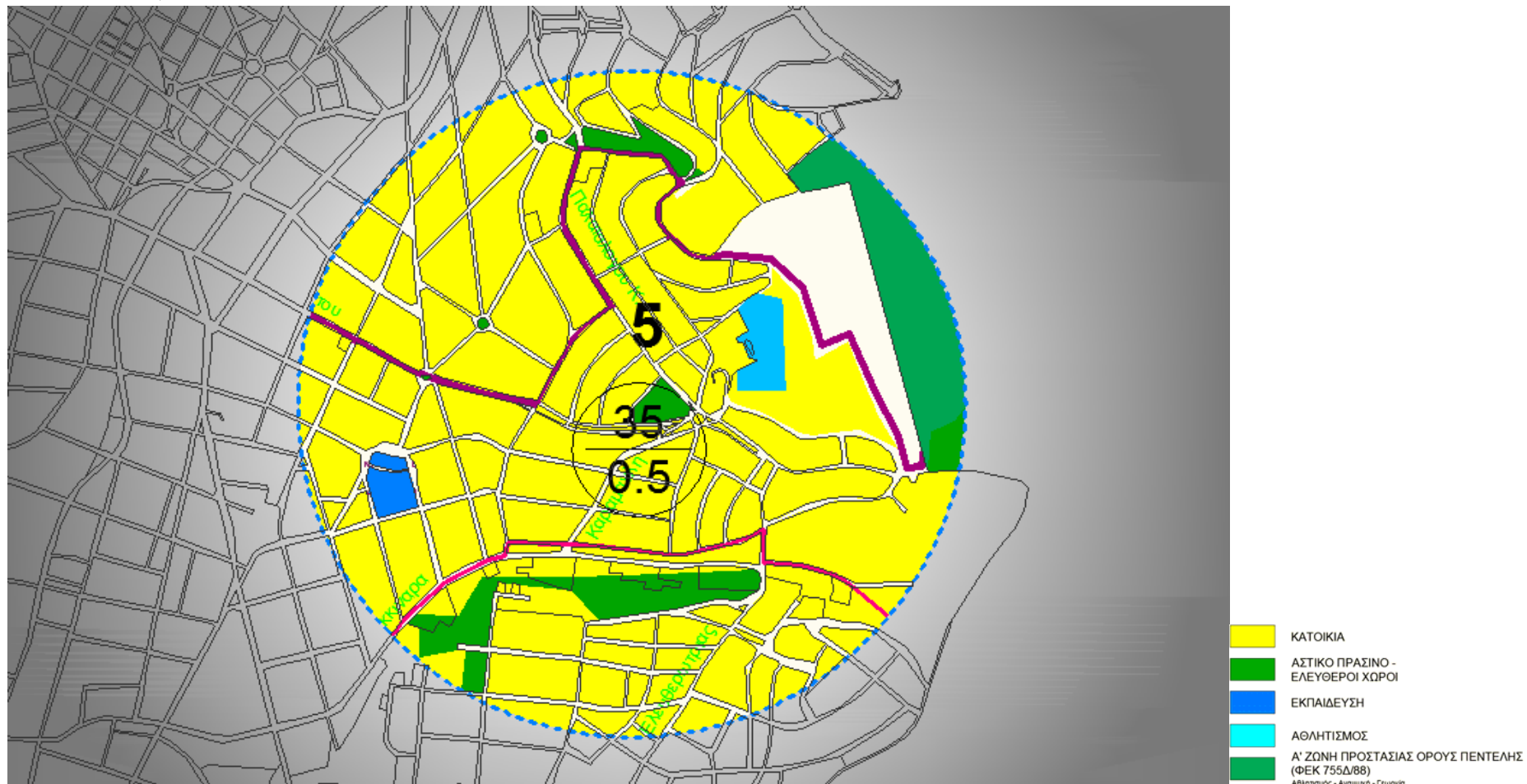
# ΠΡΟΤΑΣΗ



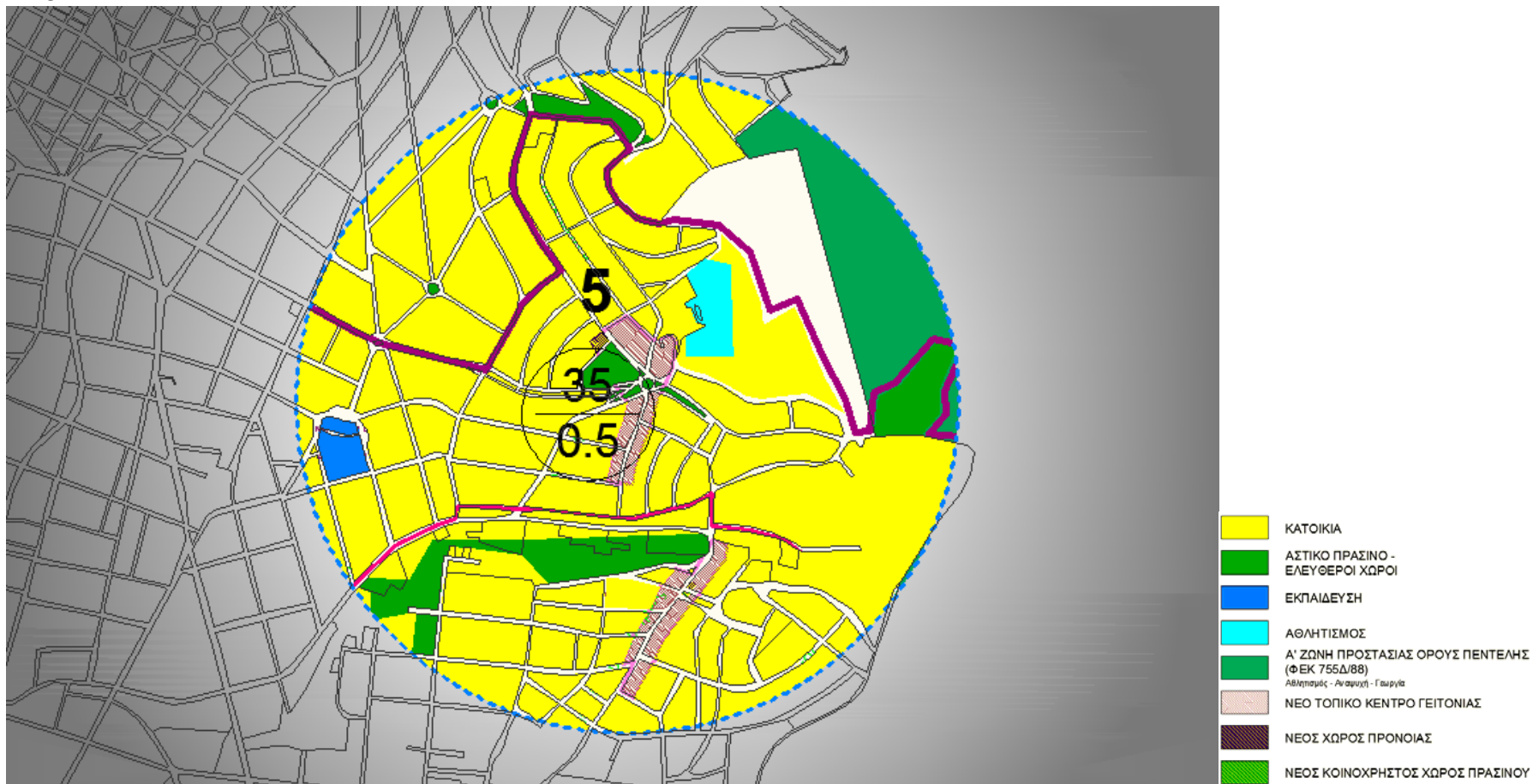
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης		Υπάρχουσα Κατάσταση	
4	Κηφισιά	Πρόνοια	2	Πρόνοια	1
		Κ.Χ. Πρασίνου	2	Κ.Χ. Πρασίνου	7
		Εκπαίδευση	1	Αθλητισμός	1

## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 5:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



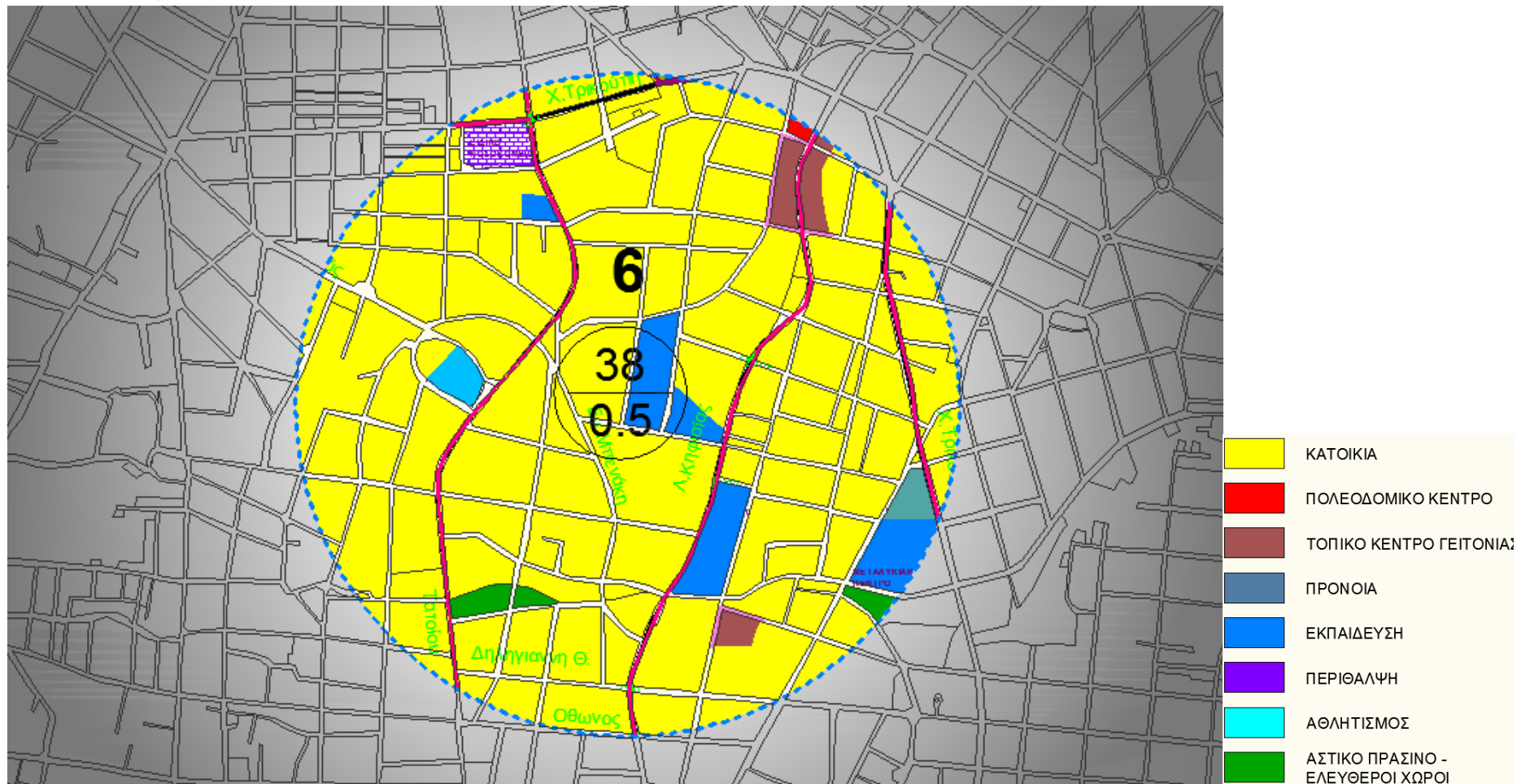
# ΠΡΟΤΑΣΗ



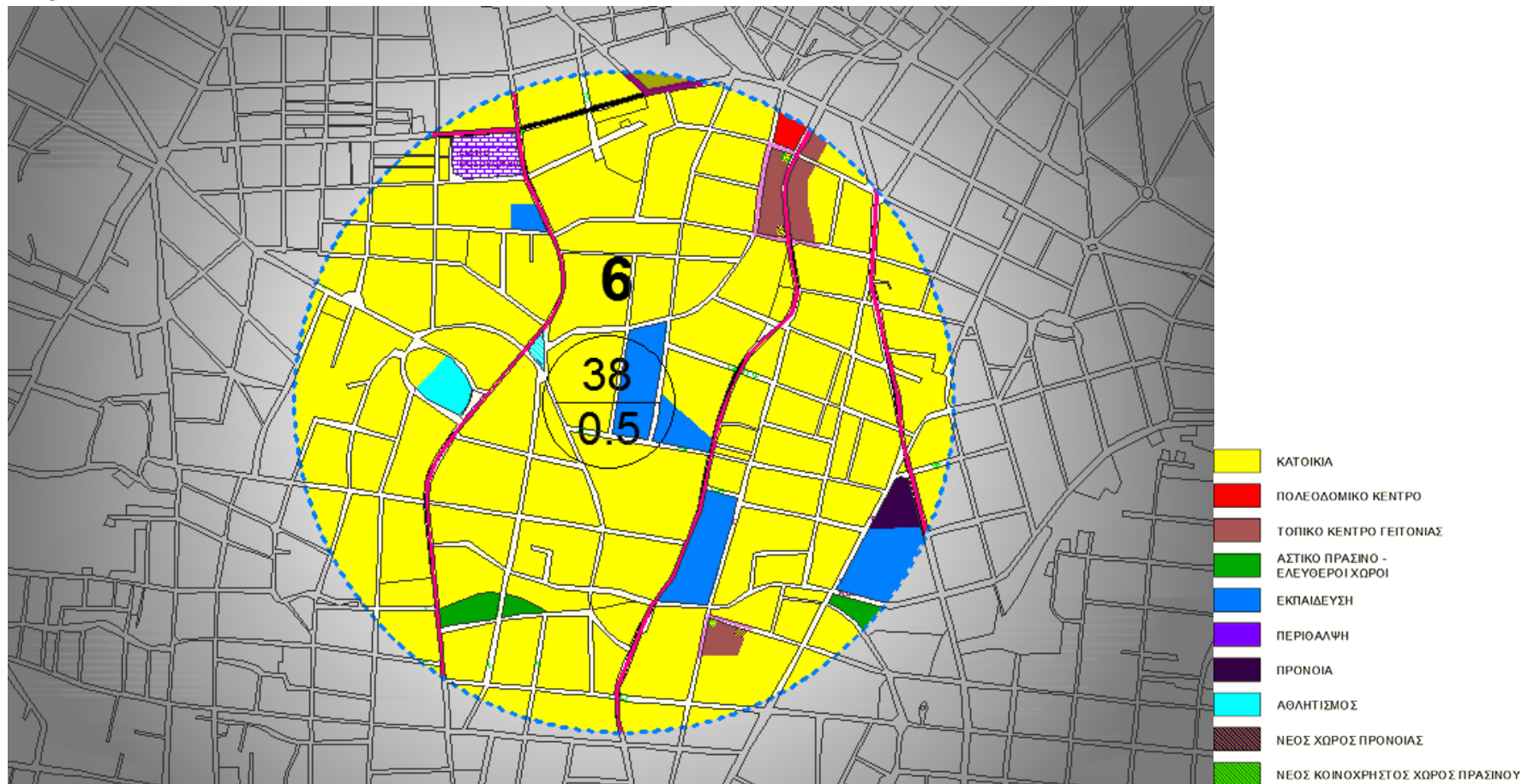
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης		Υπάρχουσα Κατάσταση	
5	Κηφισιά	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	1 2 1

## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 6:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



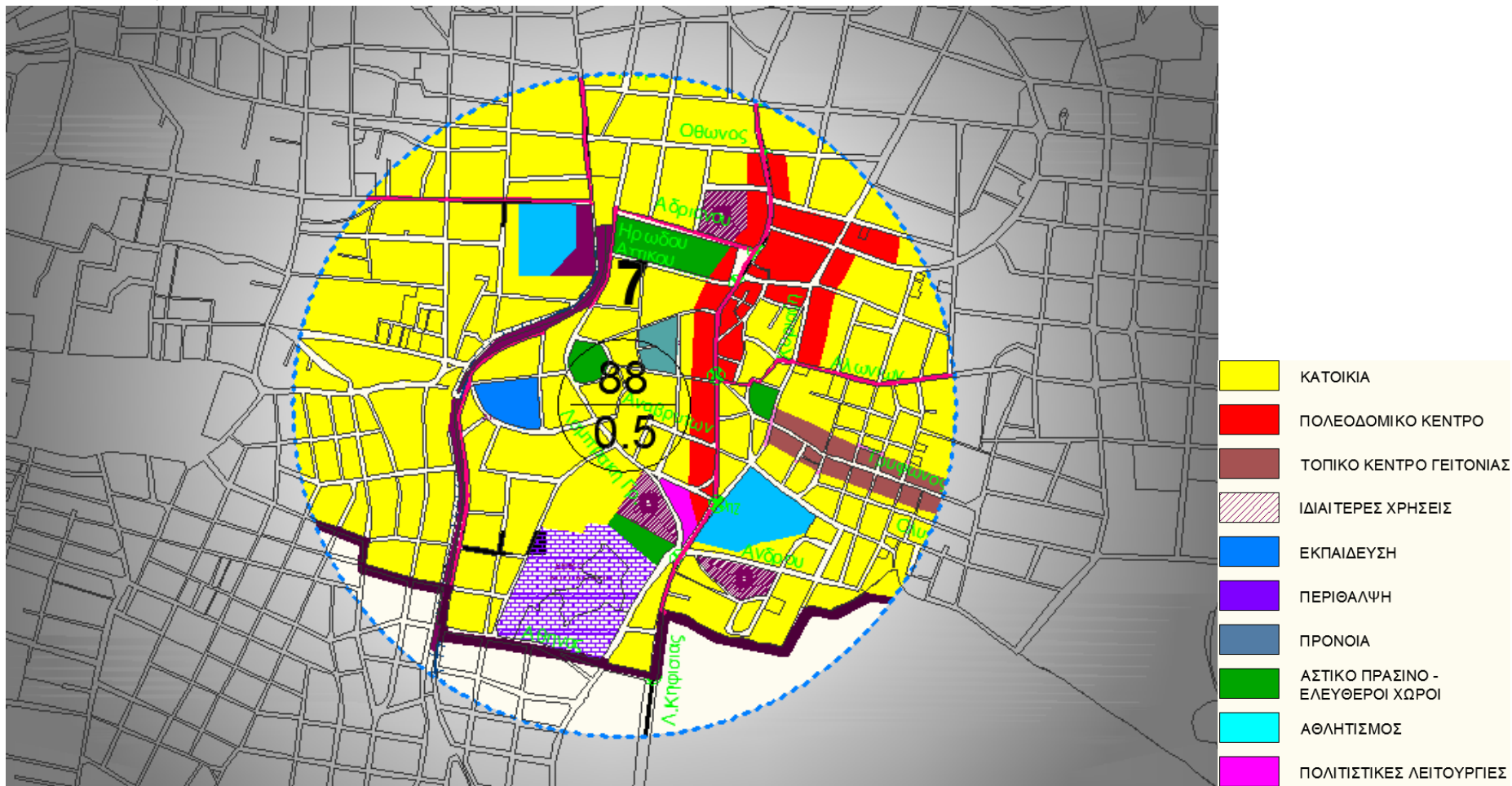
# ΠΡΟΤΑΣΗ



Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση										
6	Κηφισιά	<table border="1"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Αθλητισμός</td> <td>1</td> </tr> </table>	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου	1	Αθλητισμός	1	<table border="1"> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Εκπαίδευση</td> <td>2</td> </tr> </table>	Κ.Χ. Πρασίνου	2	Εκπαίδευση	2
Πρόνοια	1												
Κ.Χ. Πρασίνου	1												
Αθλητισμός	1												
Κ.Χ. Πρασίνου	2												
Εκπαίδευση	2												

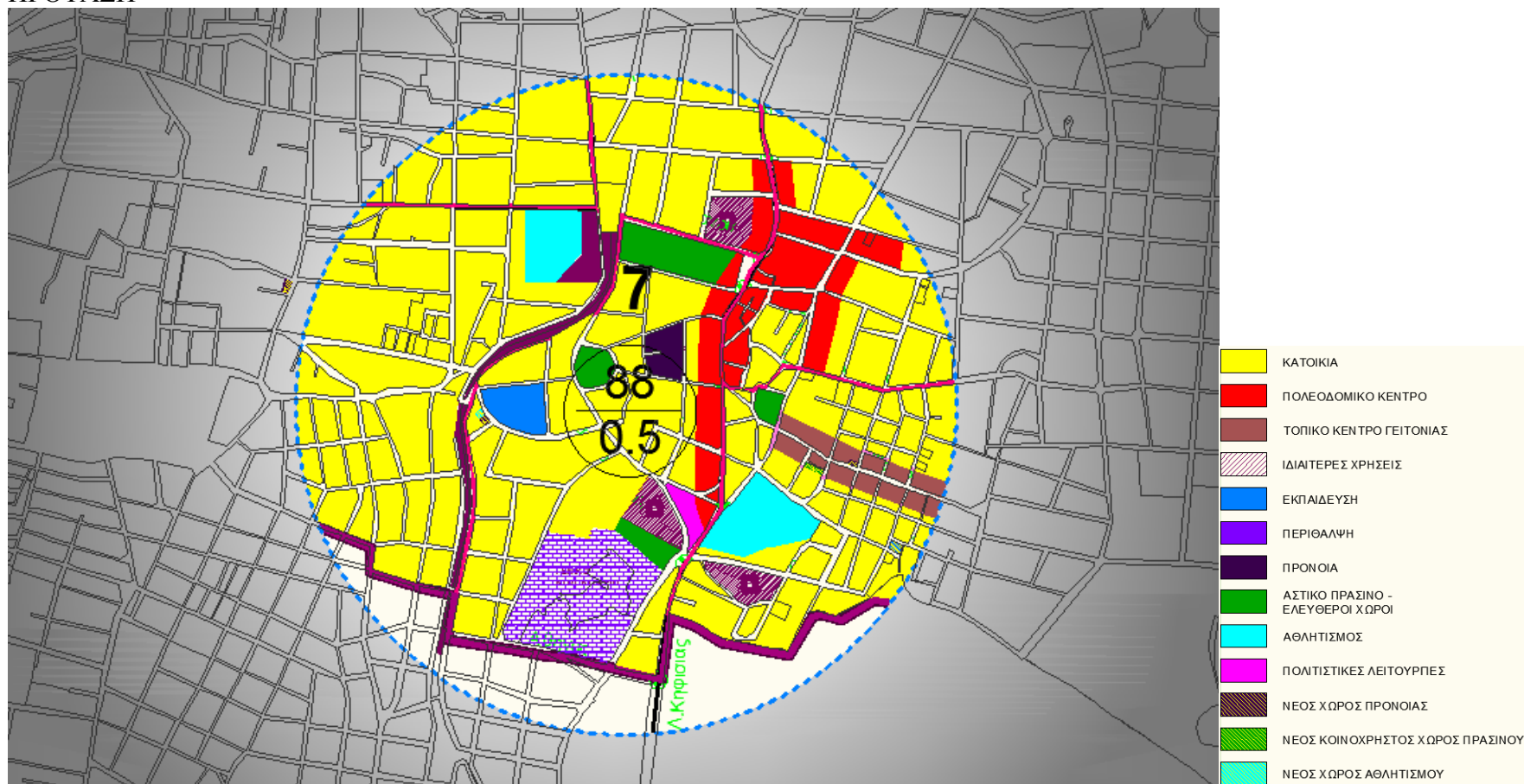
**ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 7:**

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ





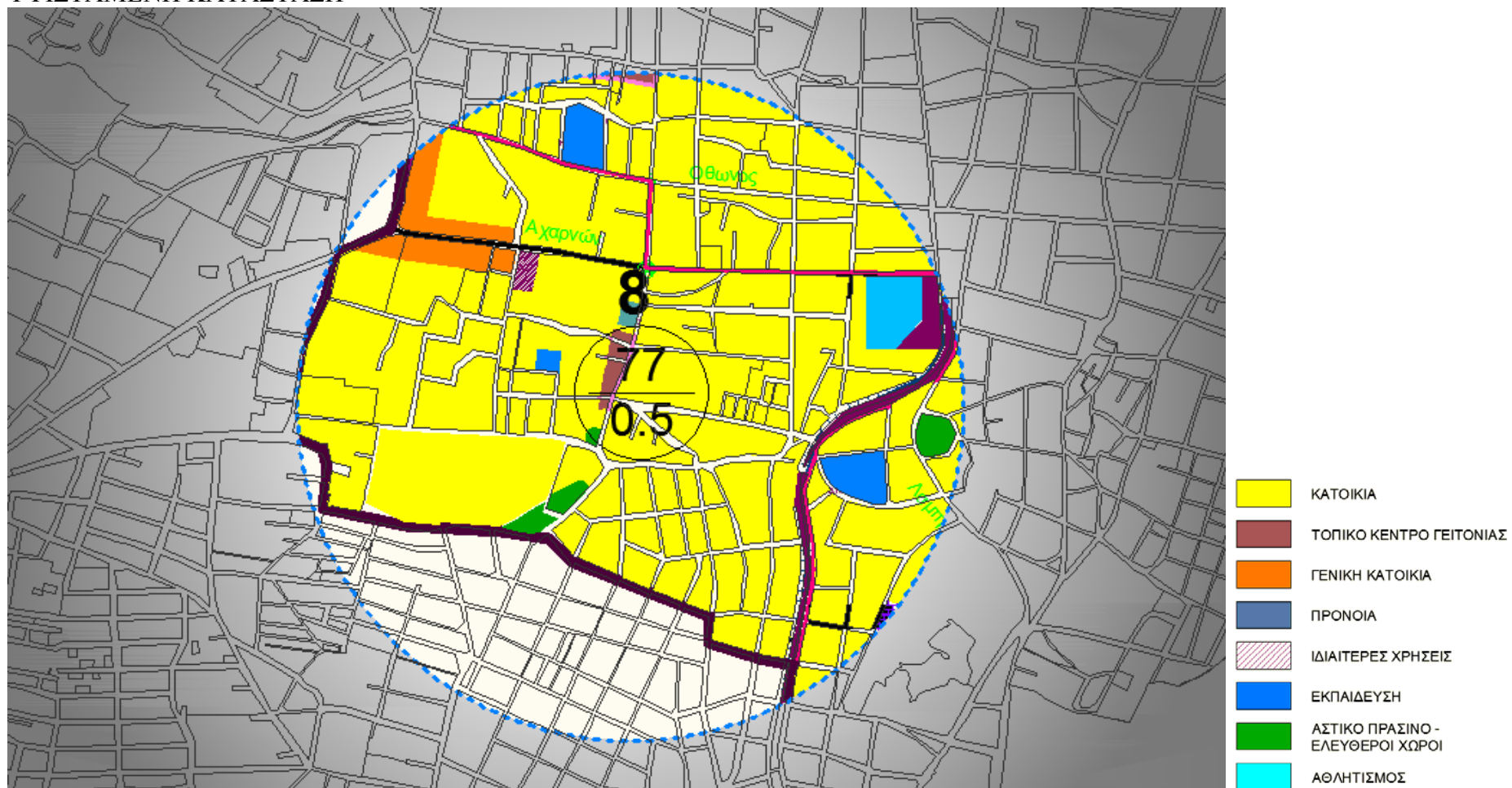
## ΠΡΟΤΑΣΗ



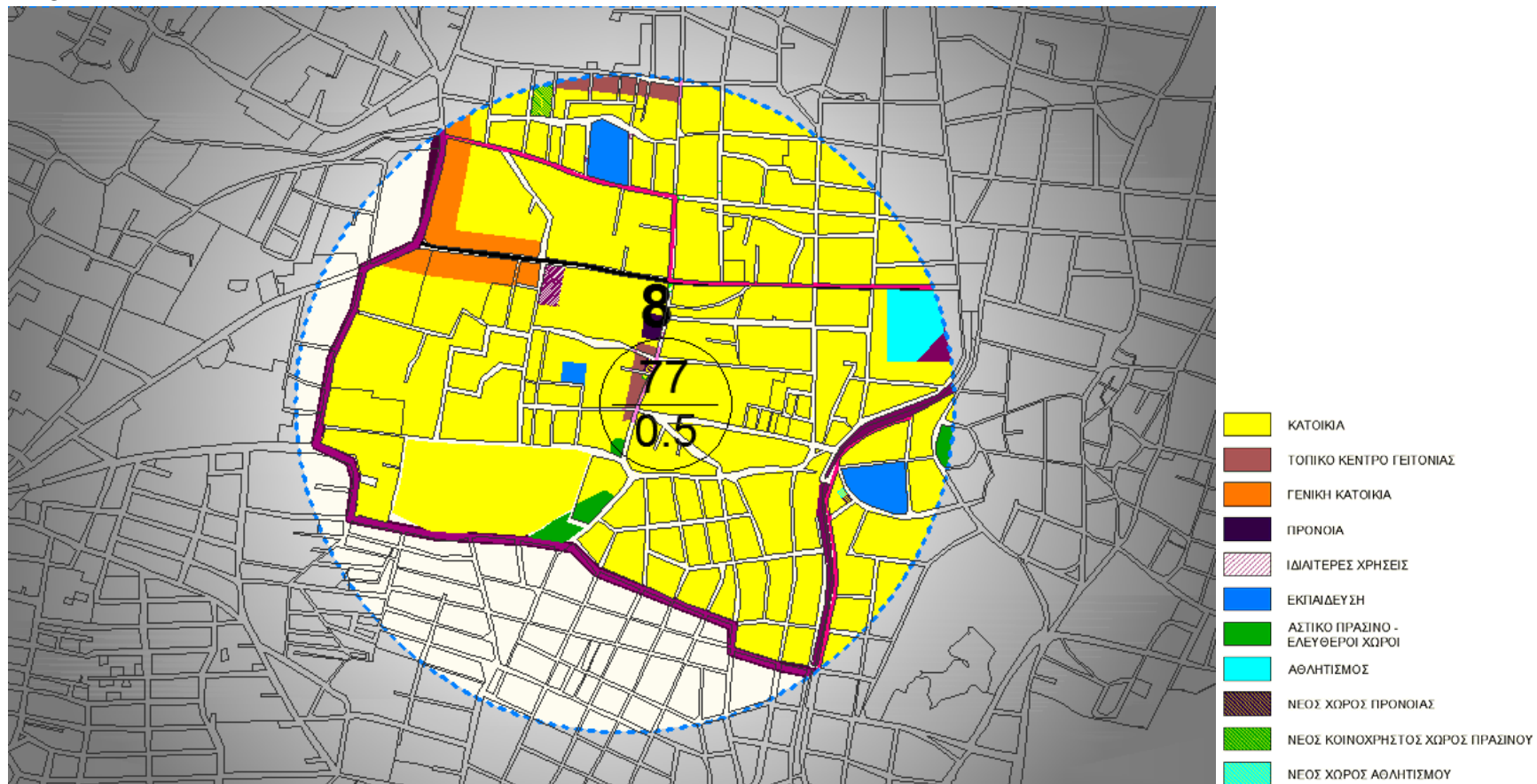
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση
7	Κηφισιά	Πρόνοια Αθλητισμός	Πρόνοια Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση
		1 1	1 3 1

## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 8:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



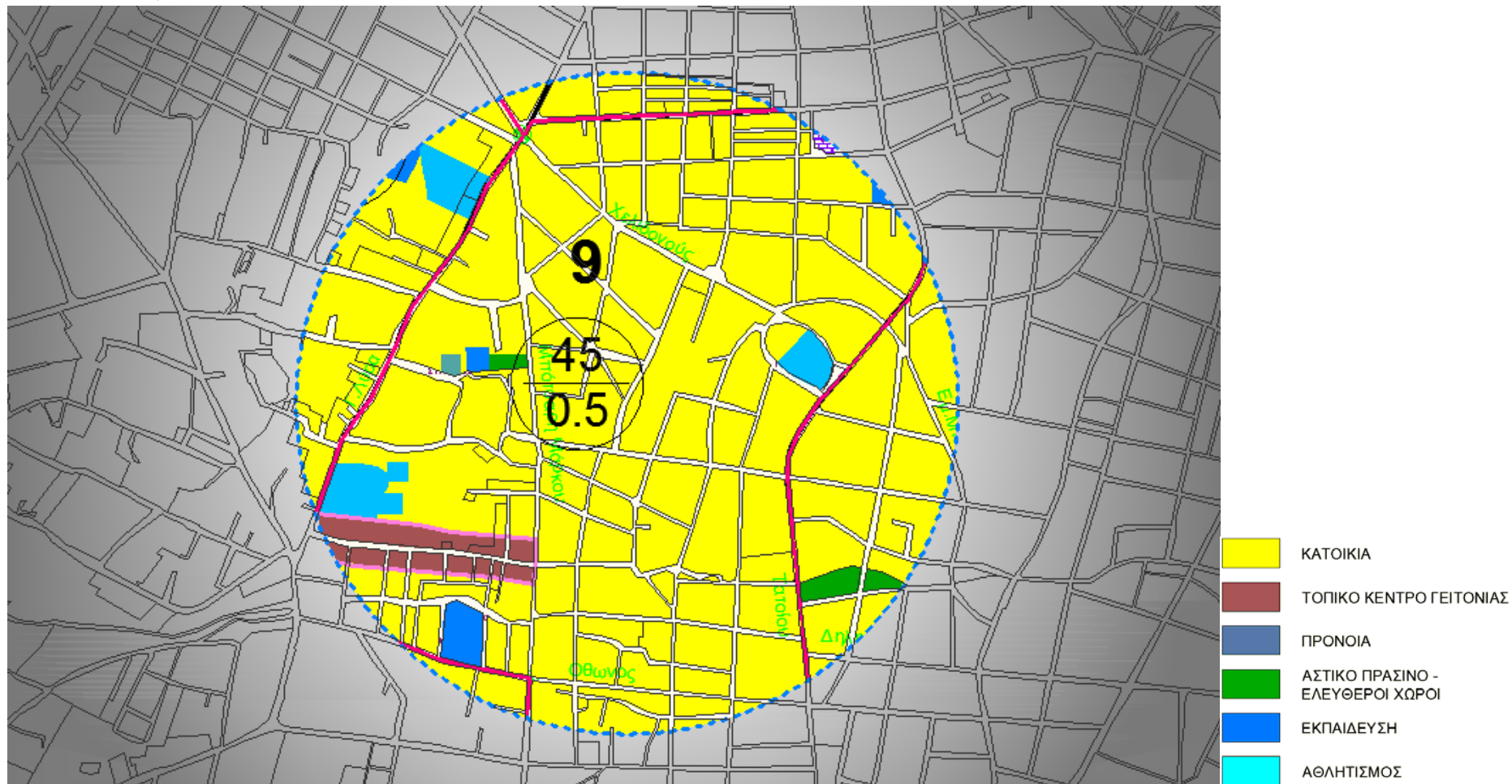
## ΠΡΟΤΑΣΗ



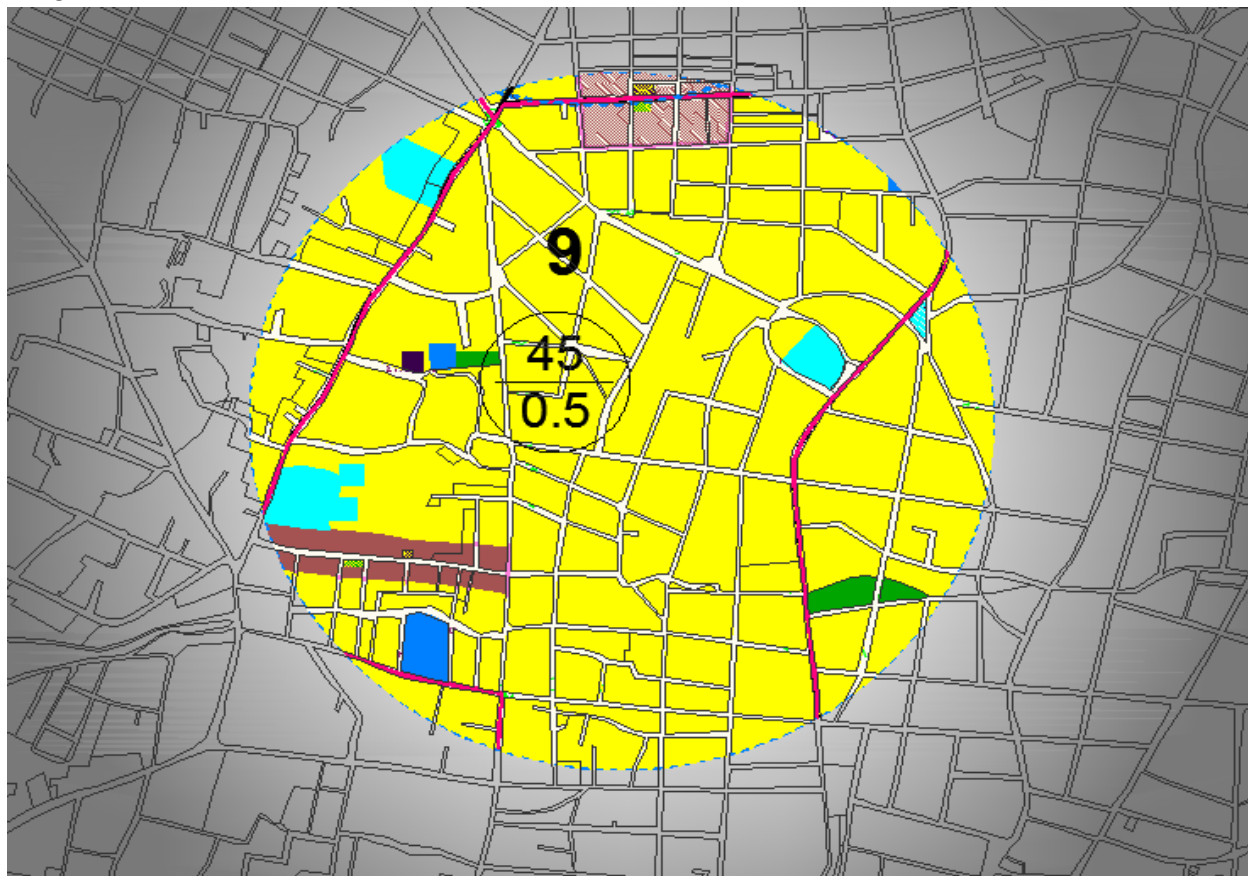
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση												
8	Κηφισιά	<table border="1"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>1</td> </tr> </table>	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου	1	<table border="1"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Εκπαίδευση</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Αθλητισμός</td> <td>1</td> </tr> </table>	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου	3	Εκπαίδευση	1	Αθλητισμός	1
Πρόνοια	1														
Κ.Χ. Πρασίνου	1														
Πρόνοια	1														
Κ.Χ. Πρασίνου	3														
Εκπαίδευση	1														
Αθλητισμός	1														

### ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 9:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΠΡΟΤΑΣΗ

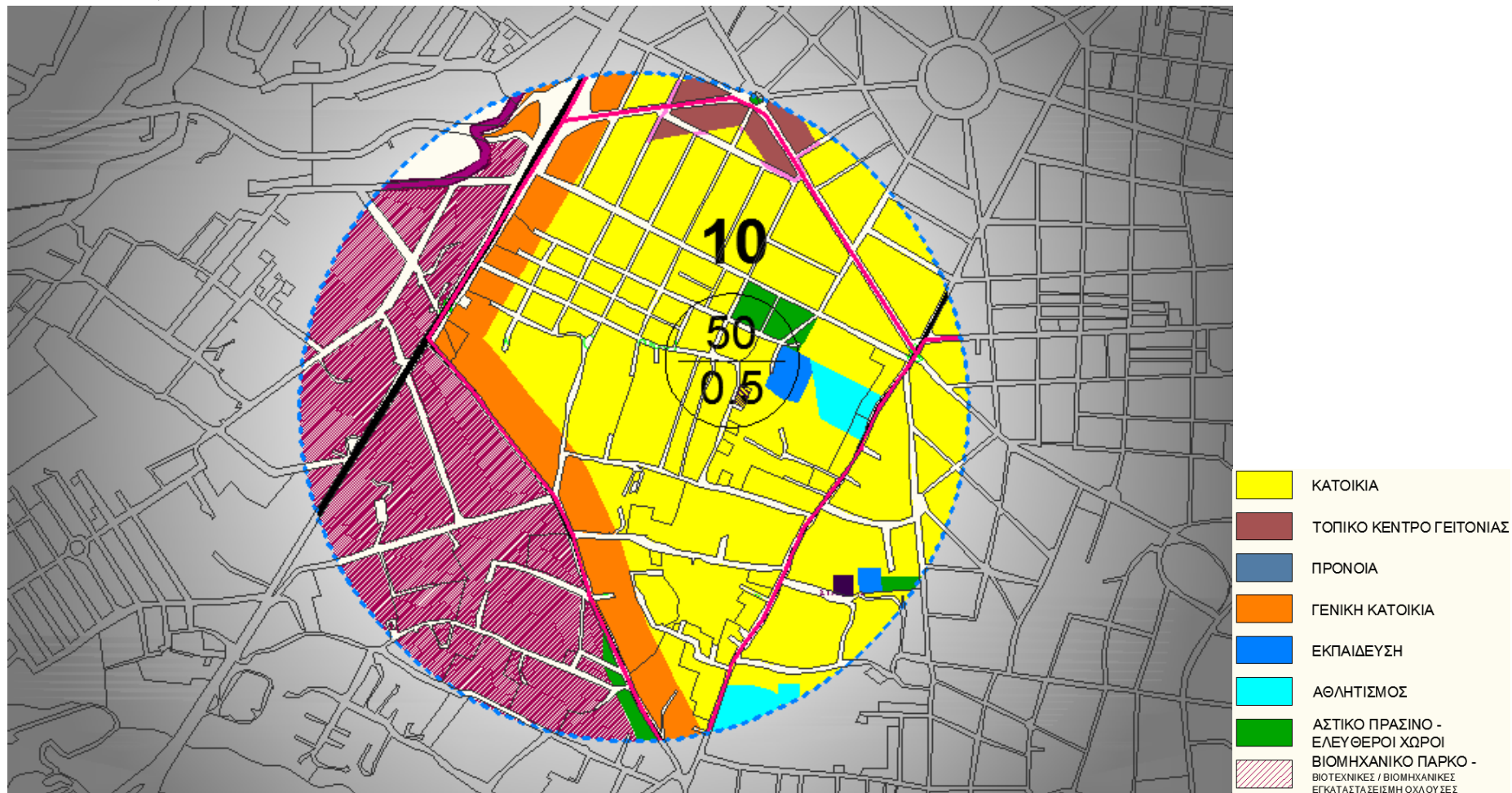


- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ
- ΠΡΟΝΟΙΑ
- ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΝΕΟ ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ
- ΝΕΟΣ ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΝΟΙΑΣ
- ΝΕΟΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΣ ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
- ΝΕΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

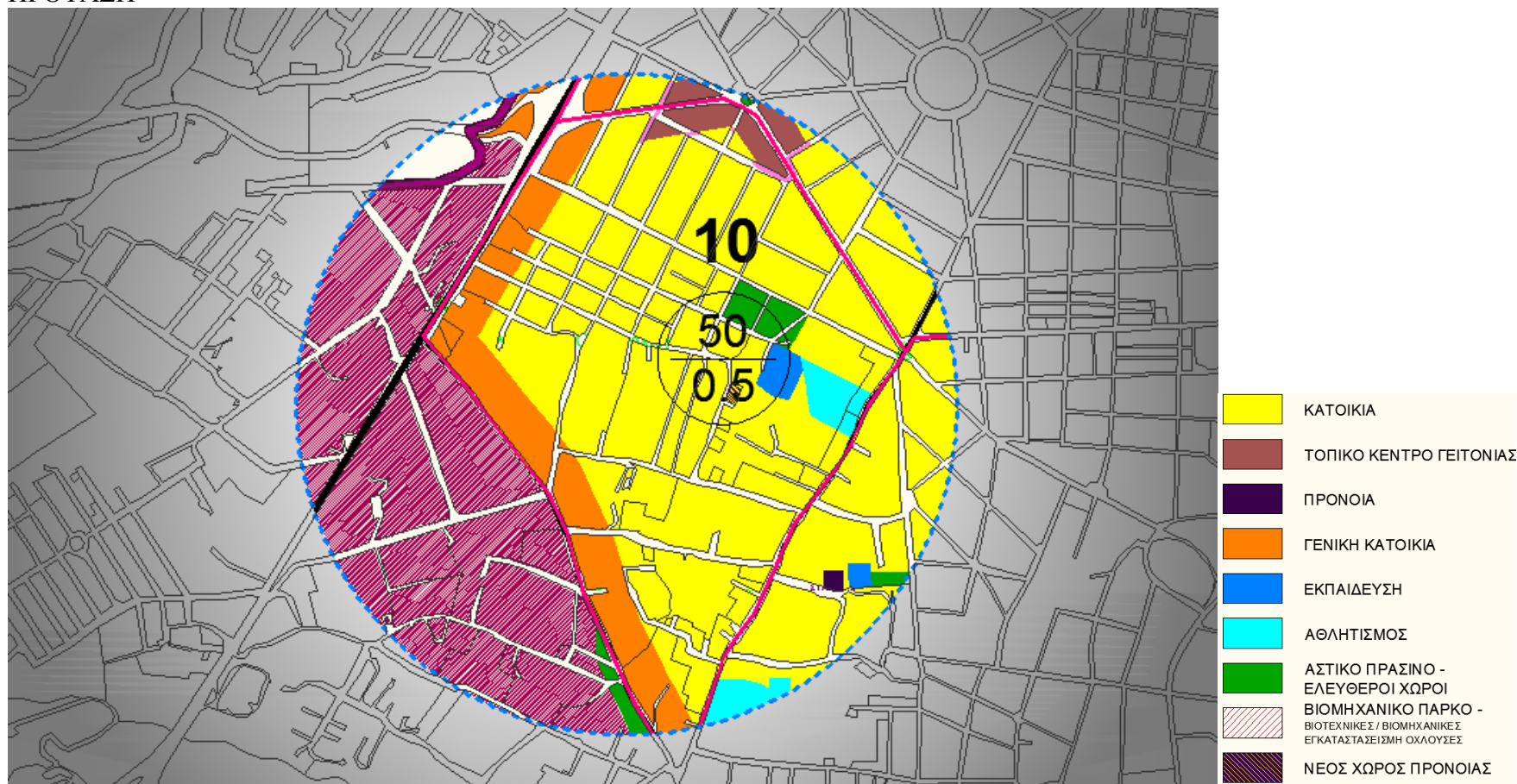
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση												
9	Κηφισιά	<table border="0"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>2</td> </tr> </table>	Πρόνοια	2	Κ.Χ. Πρασίνου	2	<table border="0"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Εκπαίδευση</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Αθλητισμός</td> <td>2</td> </tr> </table>	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου	1	Εκπαίδευση	4	Αθλητισμός	2
Πρόνοια	2														
Κ.Χ. Πρασίνου	2														
Πρόνοια	1														
Κ.Χ. Πρασίνου	1														
Εκπαίδευση	4														
Αθλητισμός	2														

## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 10:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



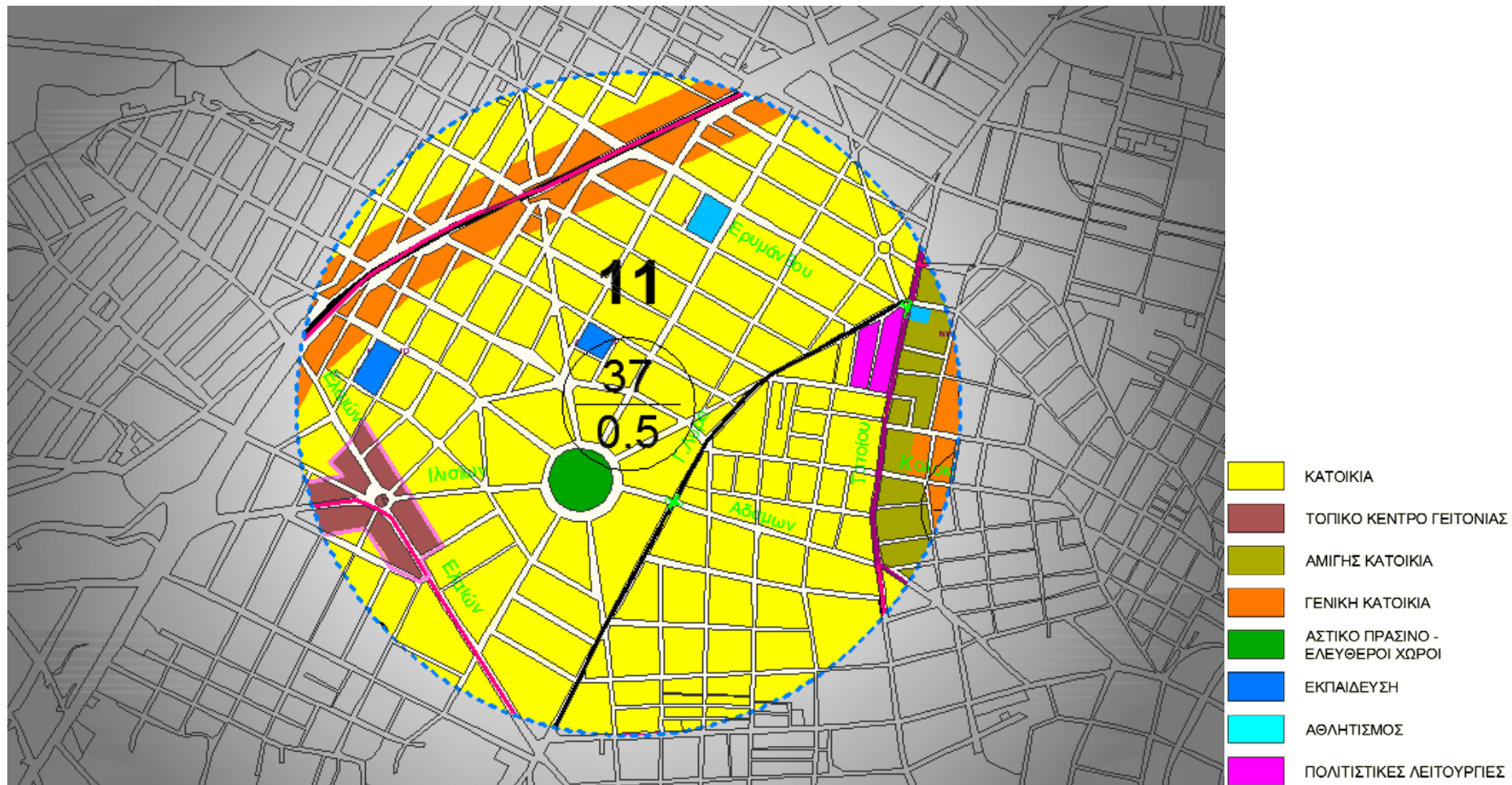
ΠΡΟΤΑΣΗ



Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση
10	Κηφισιά	Πρόνοια	Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός
		1	4 1 1

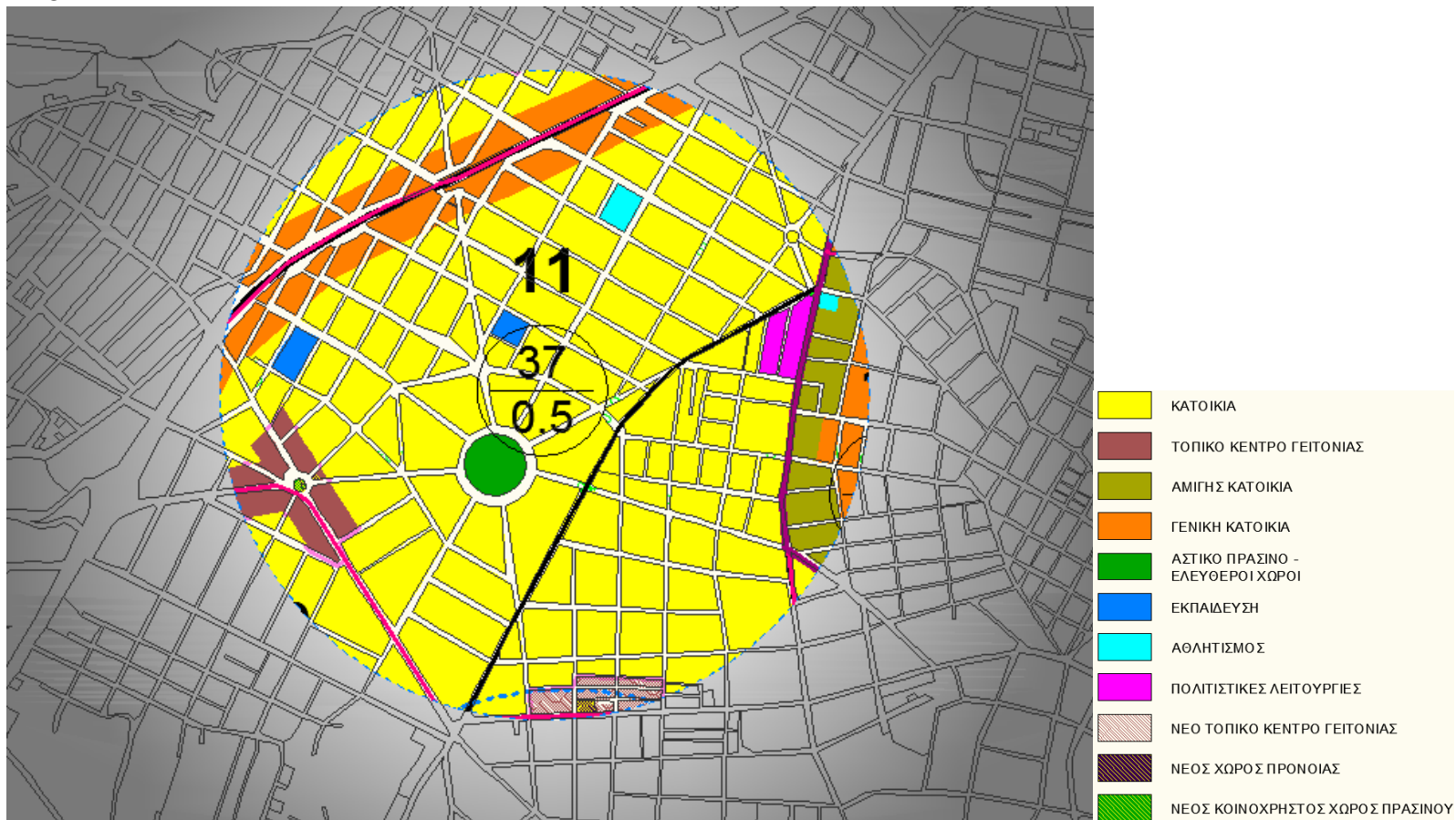
## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 11:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ





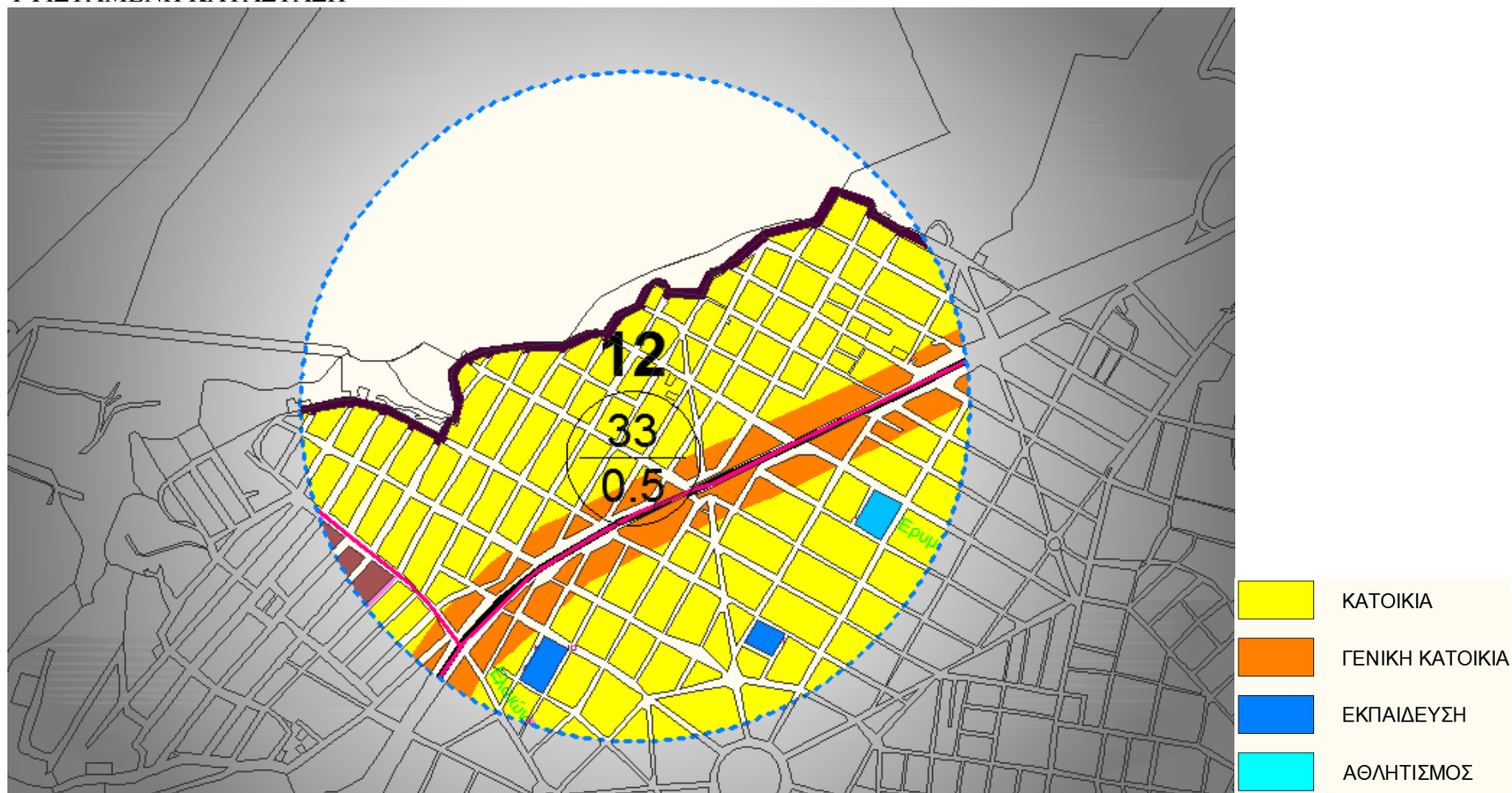
# ΠΡΟΤΑΣΗ



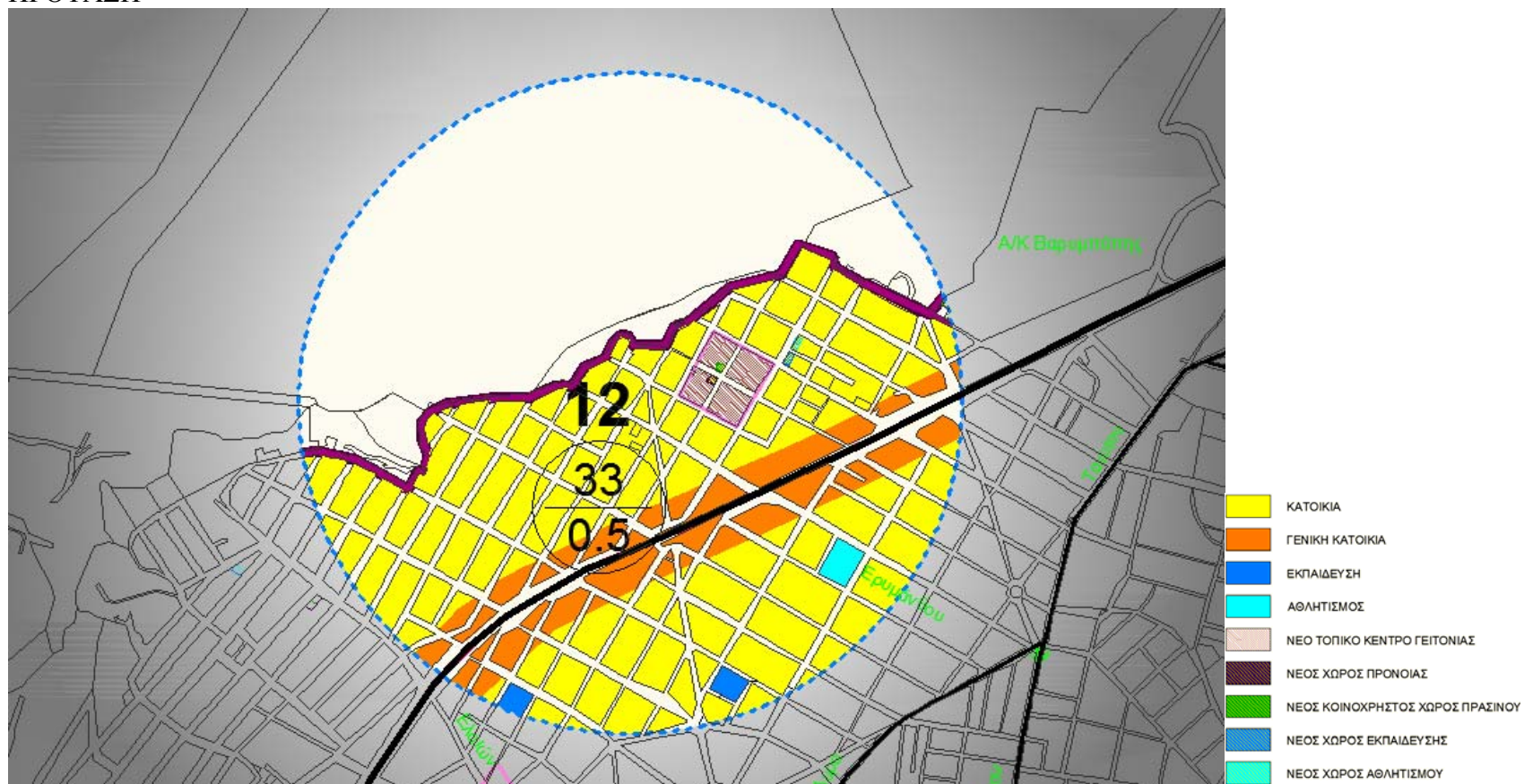
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης		Υπάρχουσα Κατάσταση	
		Χρήση	Αριθμός	Χρήση	Αριθμός
11	Κηφισιά	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου	2
				Εκπαίδευση	2
				Αθλητισμός	1

### ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 12:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΠΡΟΤΑΣΗ



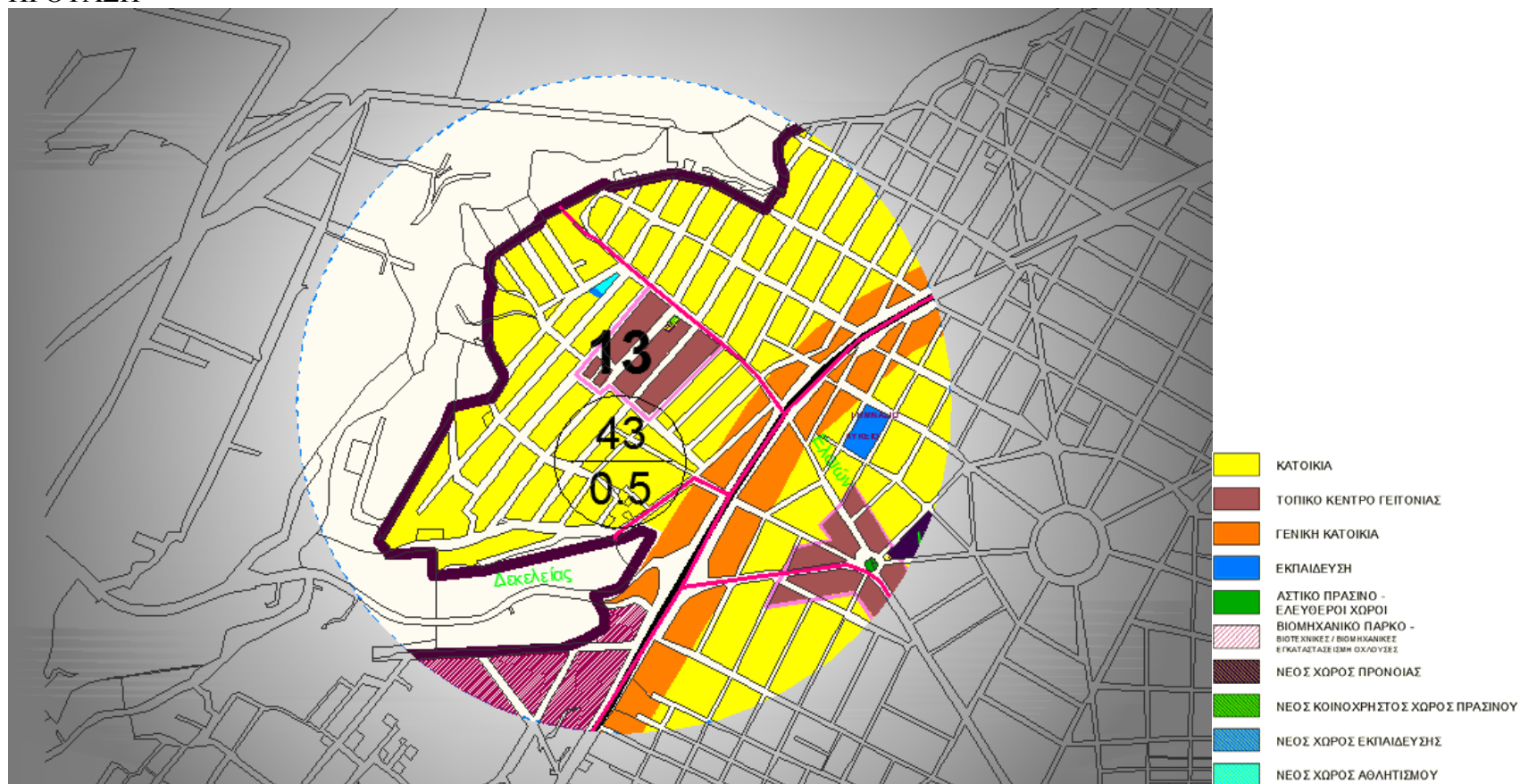
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση								
12	Κηφισιά	<table border="1"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Εκπαίδευση</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Αθλητισμός</td> <td>1</td> </tr> </table>	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου	1	Εκπαίδευση	1	Αθλητισμός	1	
Πρόνοια	1										
Κ.Χ. Πρασίνου	1										
Εκπαίδευση	1										
Αθλητισμός	1										

### ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 13:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



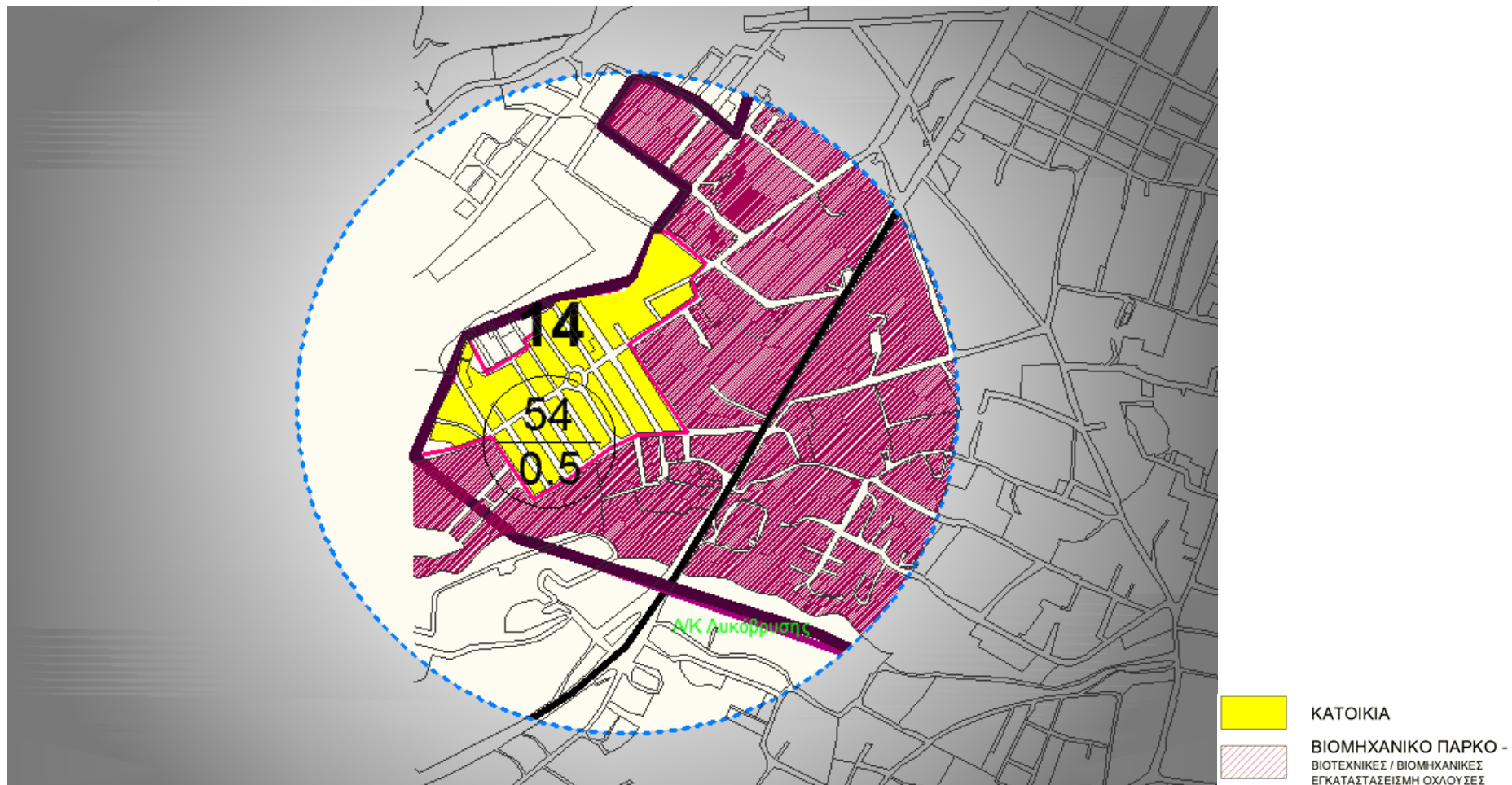
ΠΡΟΤΑΣΗ



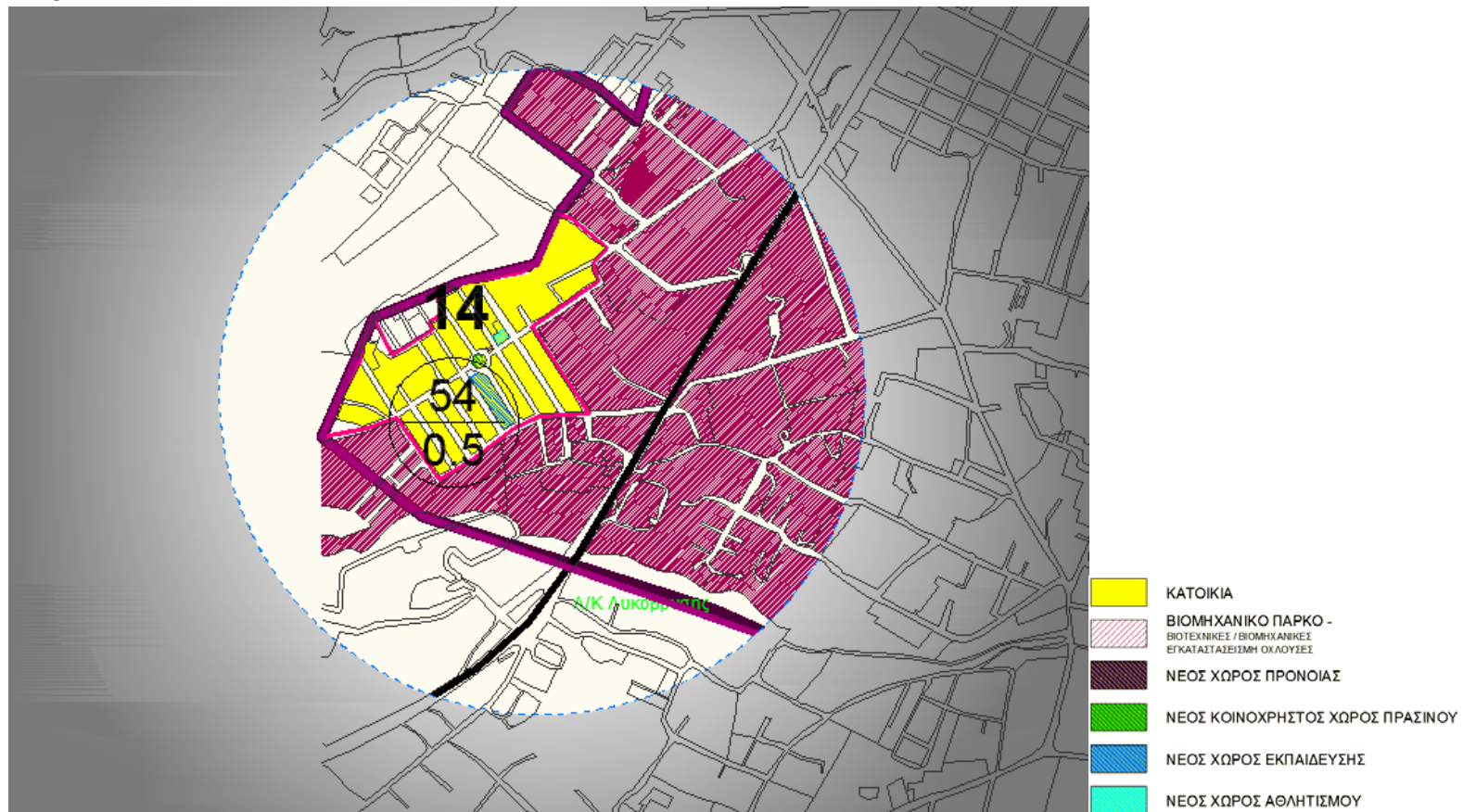
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση								
13	Κηφισιά	<table border="1"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Εκπαίδευση</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Αθλητισμός</td> <td>1</td> </tr> </table>	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου	1	Εκπαίδευση	1	Αθλητισμός	1	
Πρόνοια	1										
Κ.Χ. Πρασίνου	1										
Εκπαίδευση	1										
Αθλητισμός	1										

### ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 14:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



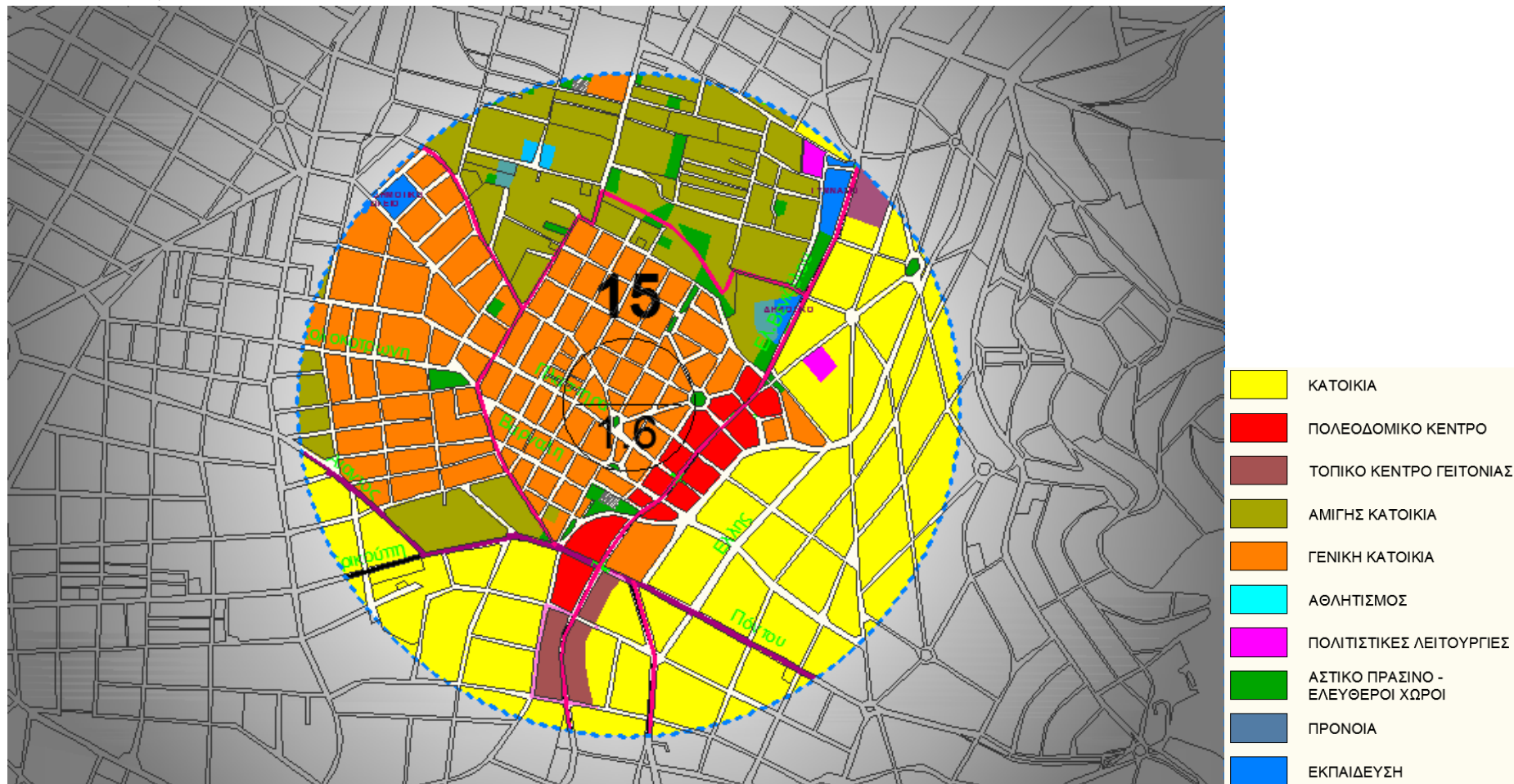
ΠΡΟΤΑΣΗ



Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση								
14	Κηφισιά	<table border="1"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Εκπαίδευση</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Αθλητισμός</td> <td>1</td> </tr> </table>	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου	1	Εκπαίδευση	1	Αθλητισμός	1	
Πρόνοια	1										
Κ.Χ. Πρασίνου	1										
Εκπαίδευση	1										
Αθλητισμός	1										

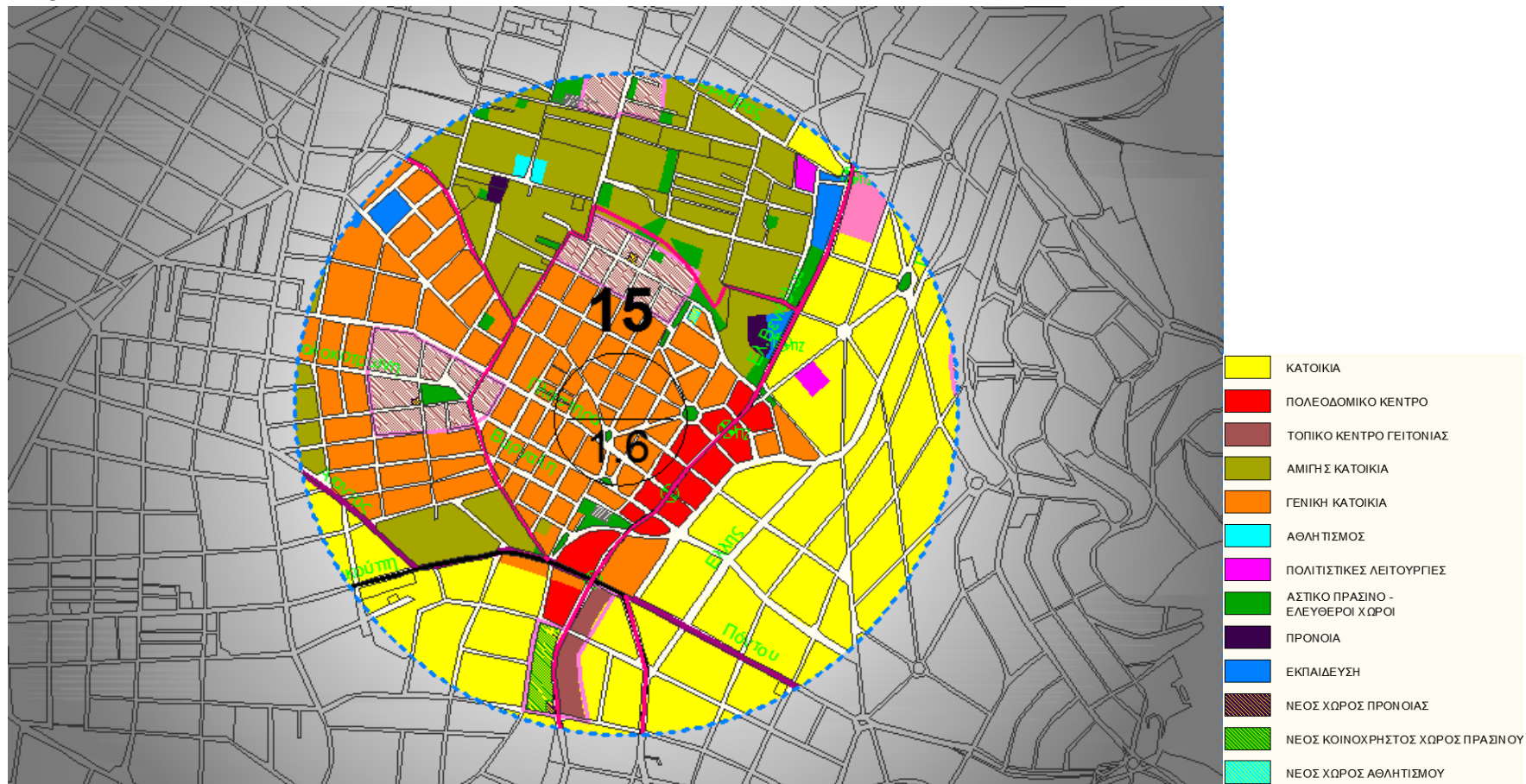
## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 15:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ





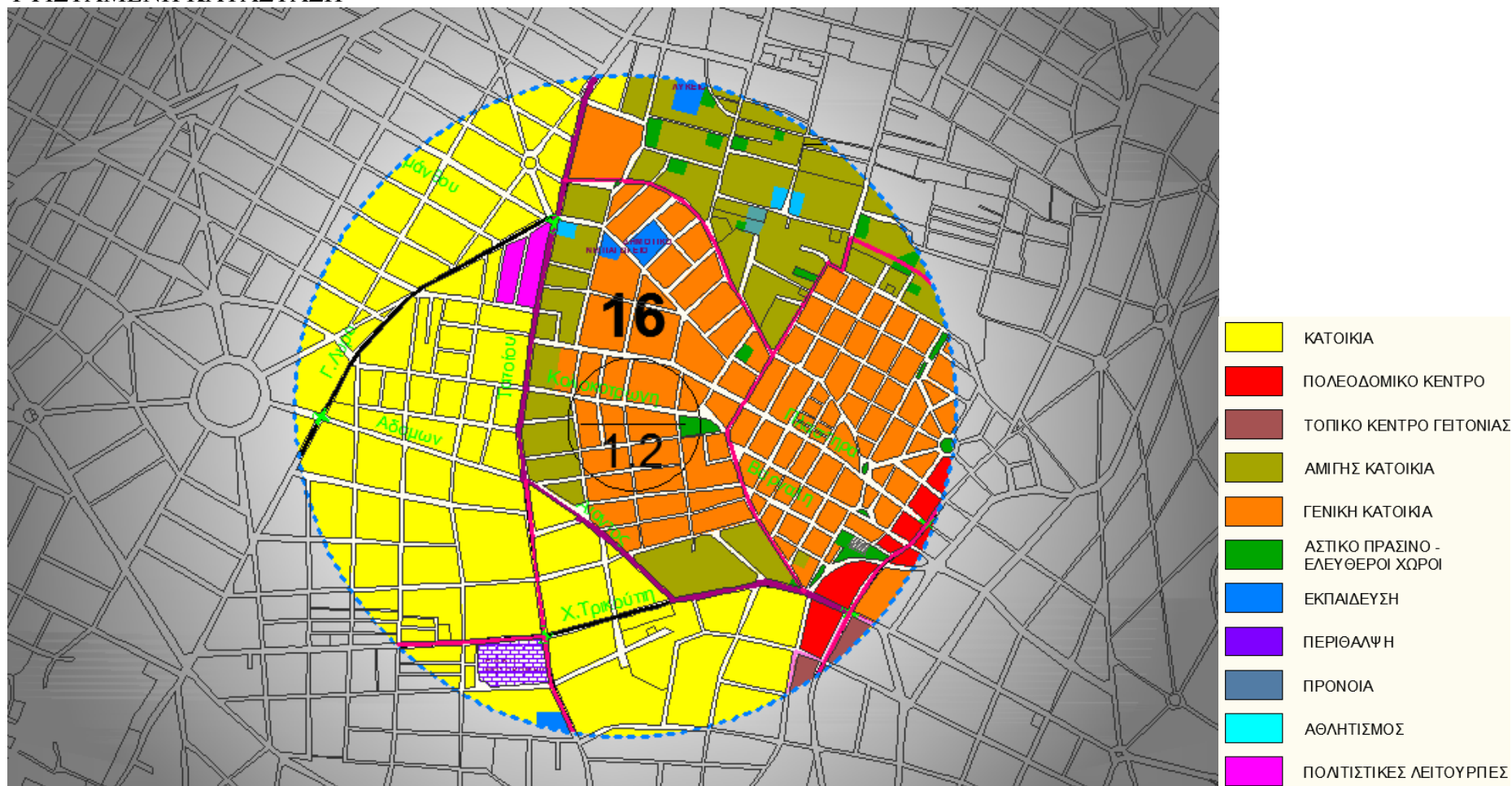
## ΠΡΟΤΑΣΗ



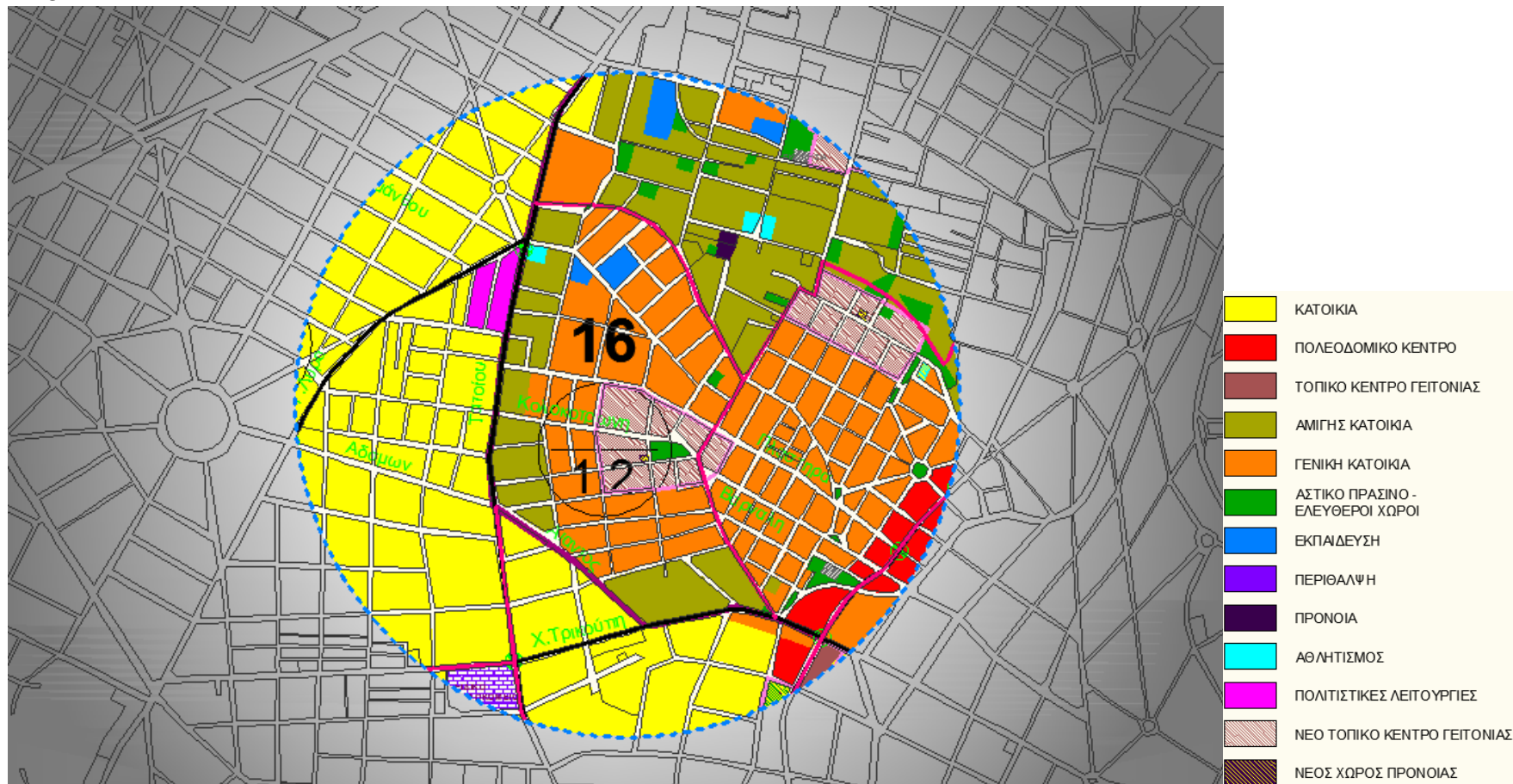
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση										
15	N. Ερυθραία	<table border="1"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Αθλητισμός</td> <td>1</td> </tr> </table>	Πρόνοια	1	Αθλητισμός	1	<table border="1"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Εκπαίδευση</td> <td>1</td> </tr> </table>	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου	10	Εκπαίδευση	1
Πρόνοια	1												
Αθλητισμός	1												
Πρόνοια	1												
Κ.Χ. Πρασίνου	10												
Εκπαίδευση	1												

## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 16:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



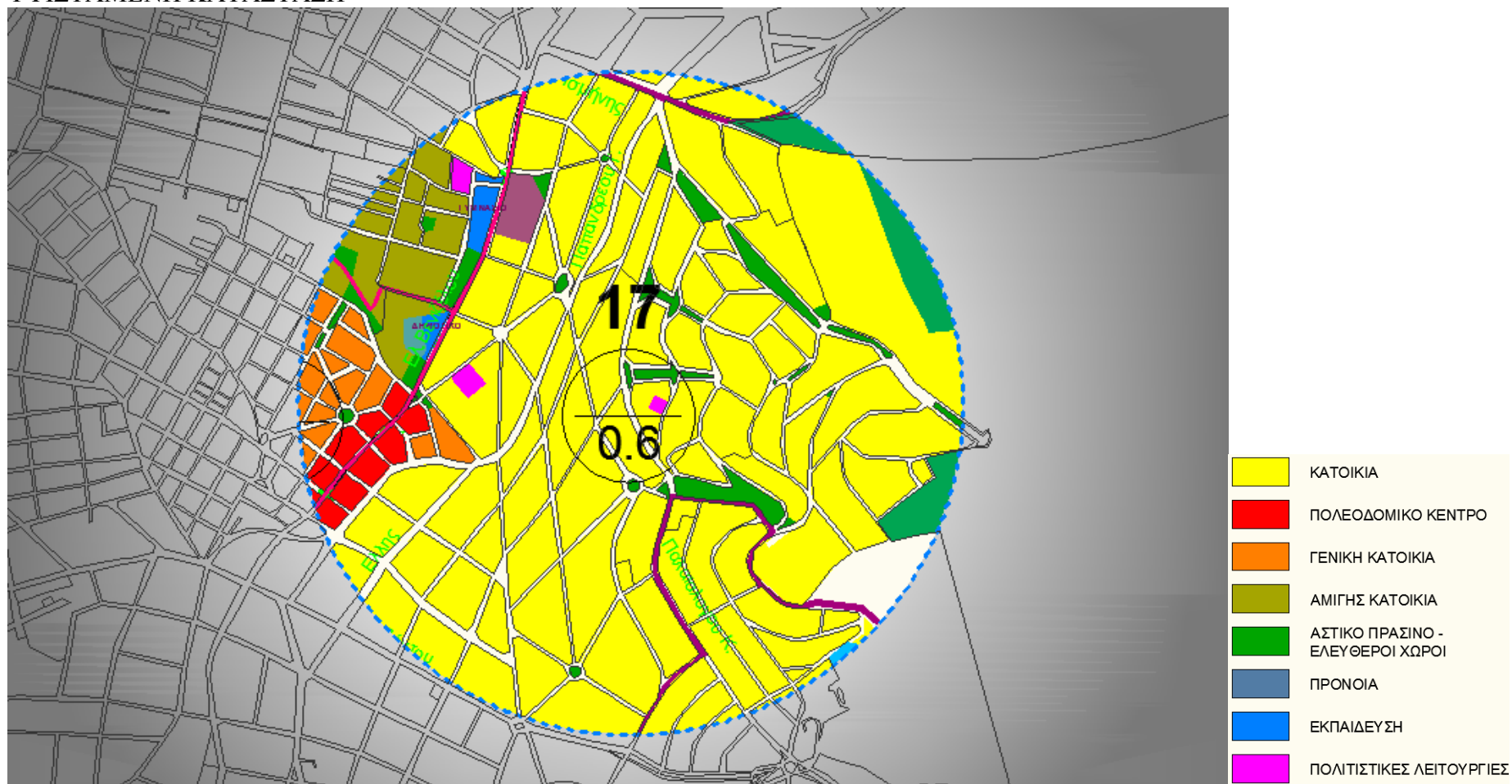
## ΠΡΟΤΑΣΗ



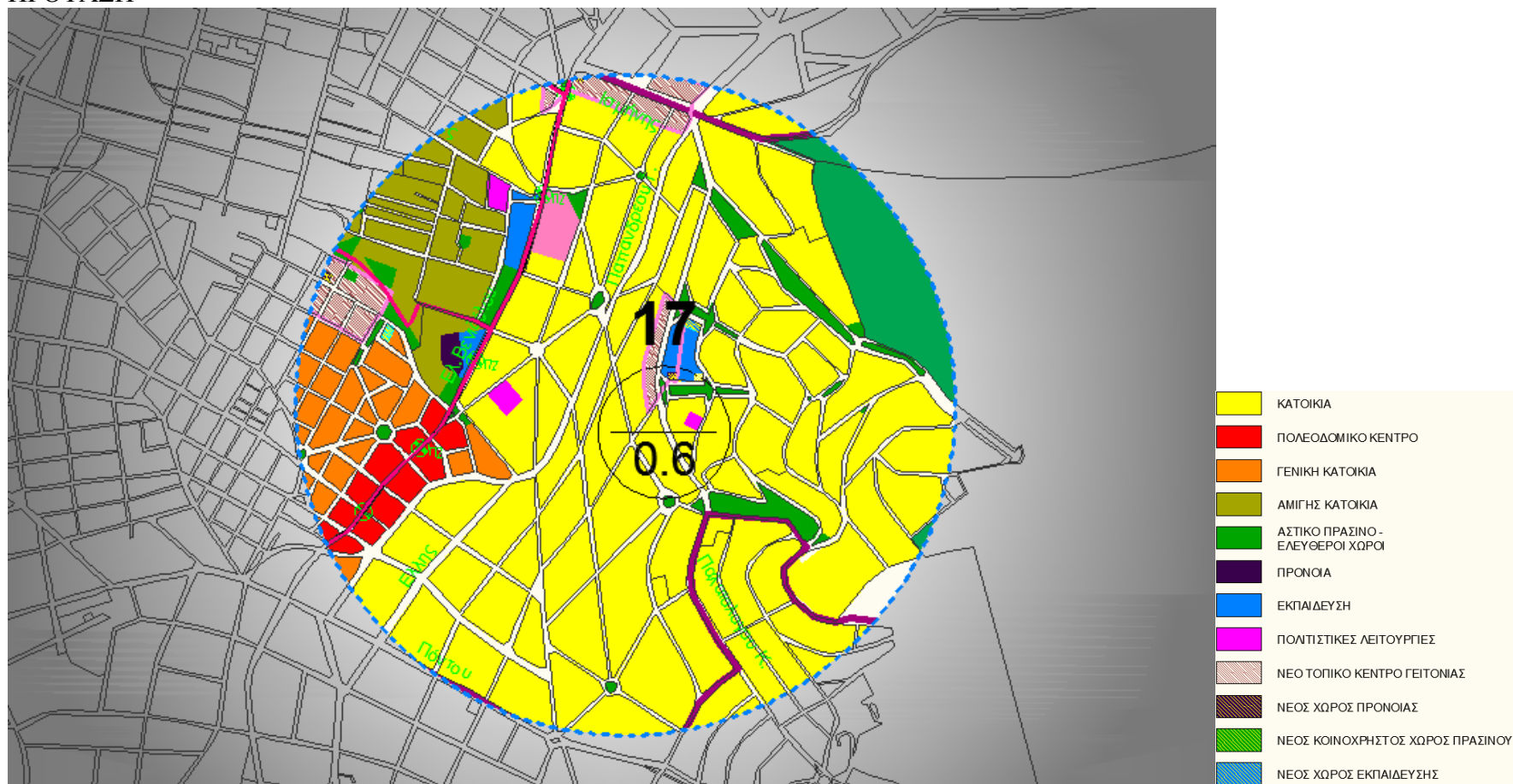
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση
16	N. Ερυθραία	Πρόνοια	Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός
		1	3 2 1

## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 17:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



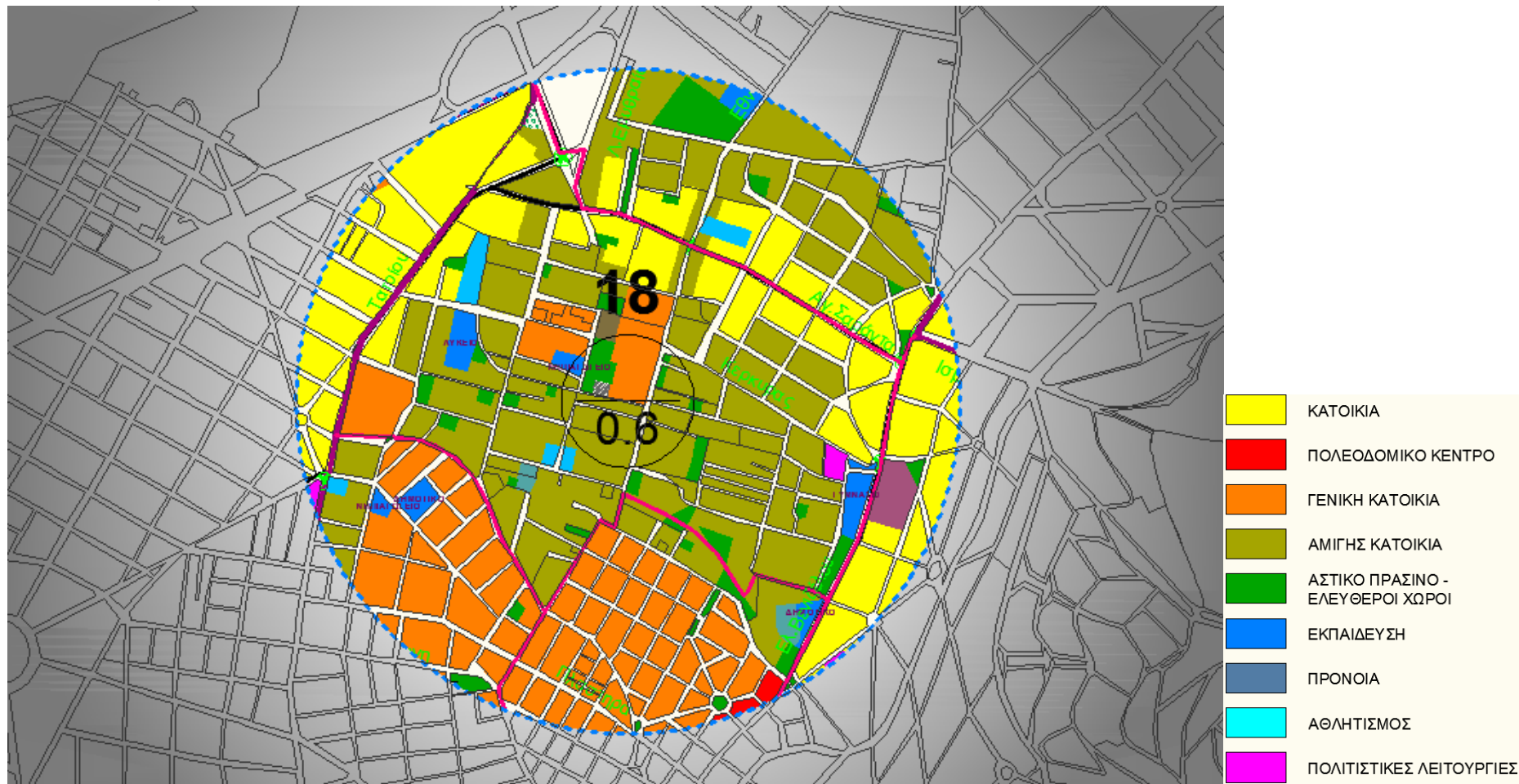
# ΠΡΟΤΑΣΗ



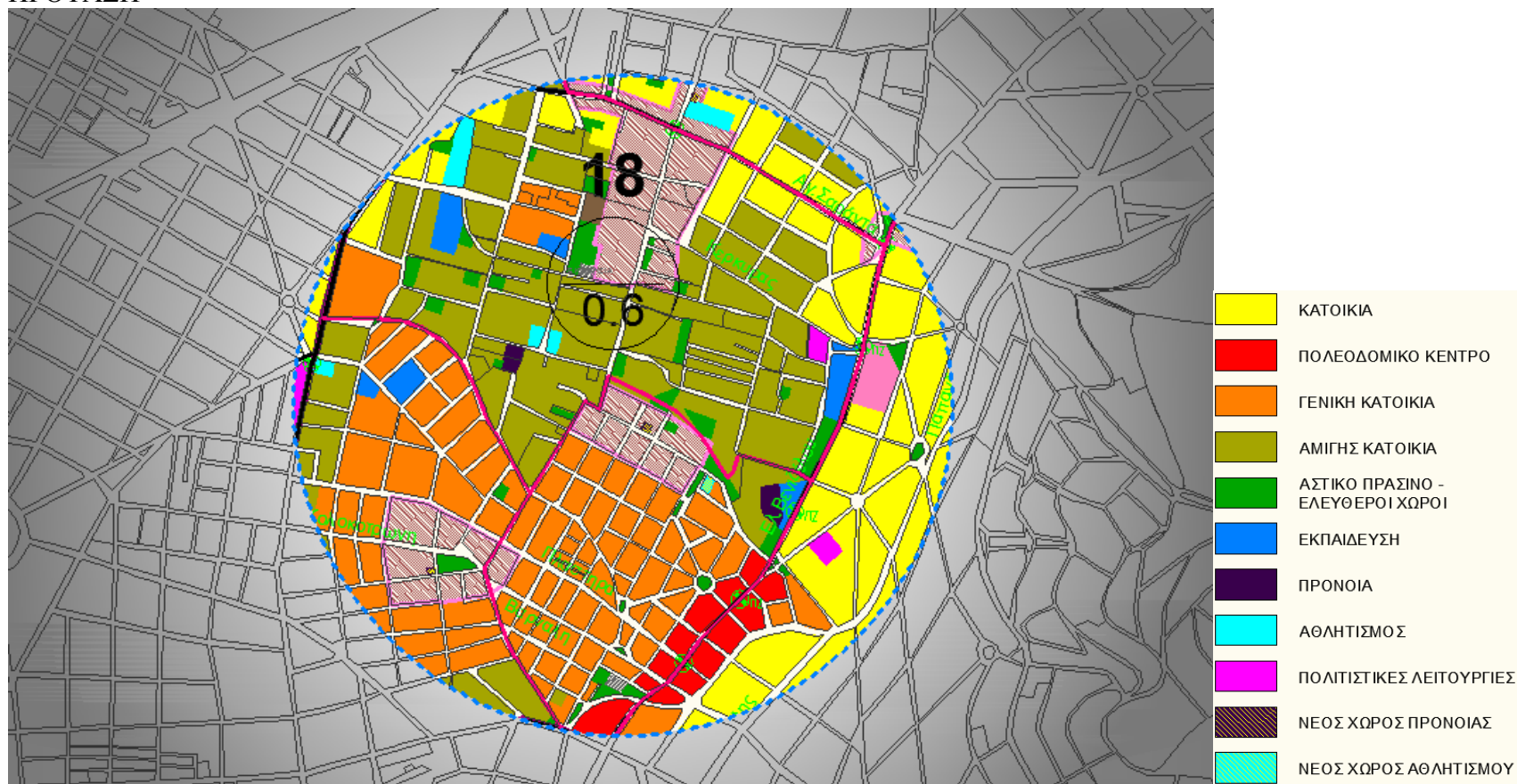
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση								
17	N. Ερυθραία	<table border="1"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Εκπαίδευση</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Αθλητισμός</td> <td>1</td> </tr> </table>	Πρόνοια	2	Εκπαίδευση	1	Αθλητισμός	1	<table border="1"> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>19</td> </tr> </table>	Κ.Χ. Πρασίνου	19
Πρόνοια	2										
Εκπαίδευση	1										
Αθλητισμός	1										
Κ.Χ. Πρασίνου	19										

## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 18:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



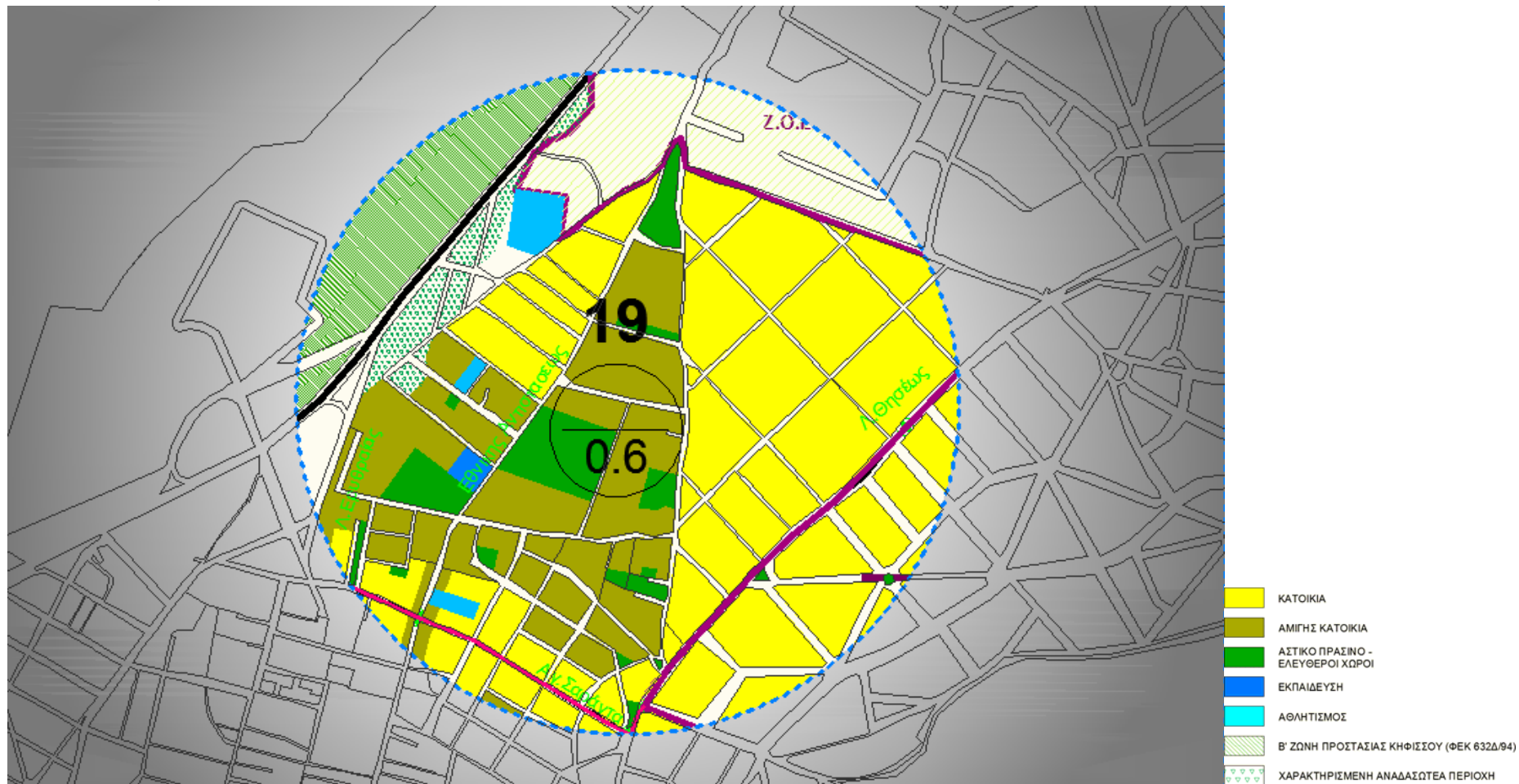
## ΠΡΟΤΑΣΗ



Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση								
18	N. Ερυθραία		<table border="1"> <tr> <td>Πρόνοια</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Κ.Χ. Πρασίνου</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>Εκπαίδευση</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Αθλητισμός</td> <td>3</td> </tr> </table>	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου	24	Εκπαίδευση	4	Αθλητισμός	3
Πρόνοια	1										
Κ.Χ. Πρασίνου	24										
Εκπαίδευση	4										
Αθλητισμός	3										

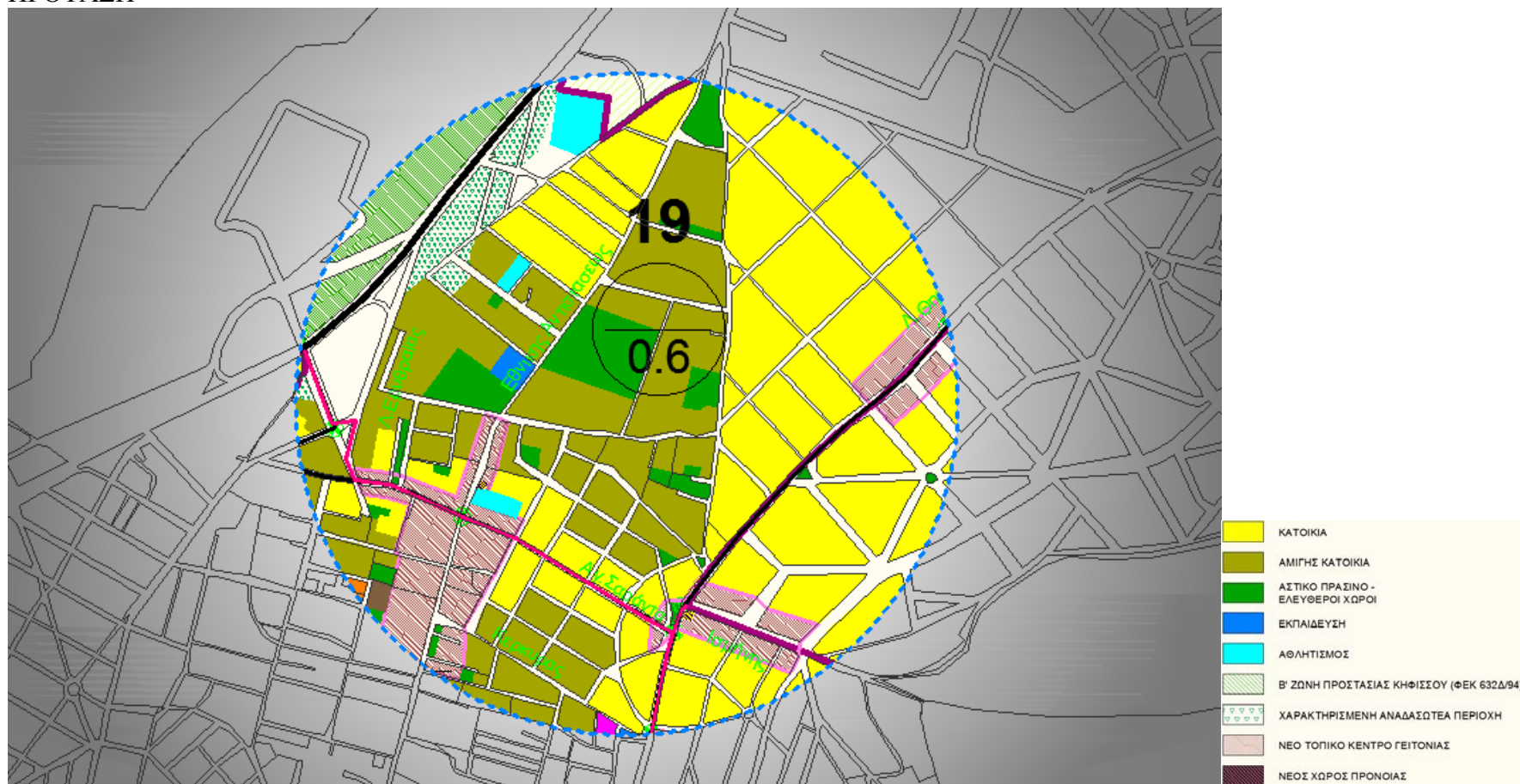
## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 19:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ





ΠΡΟΤΑΣΗ



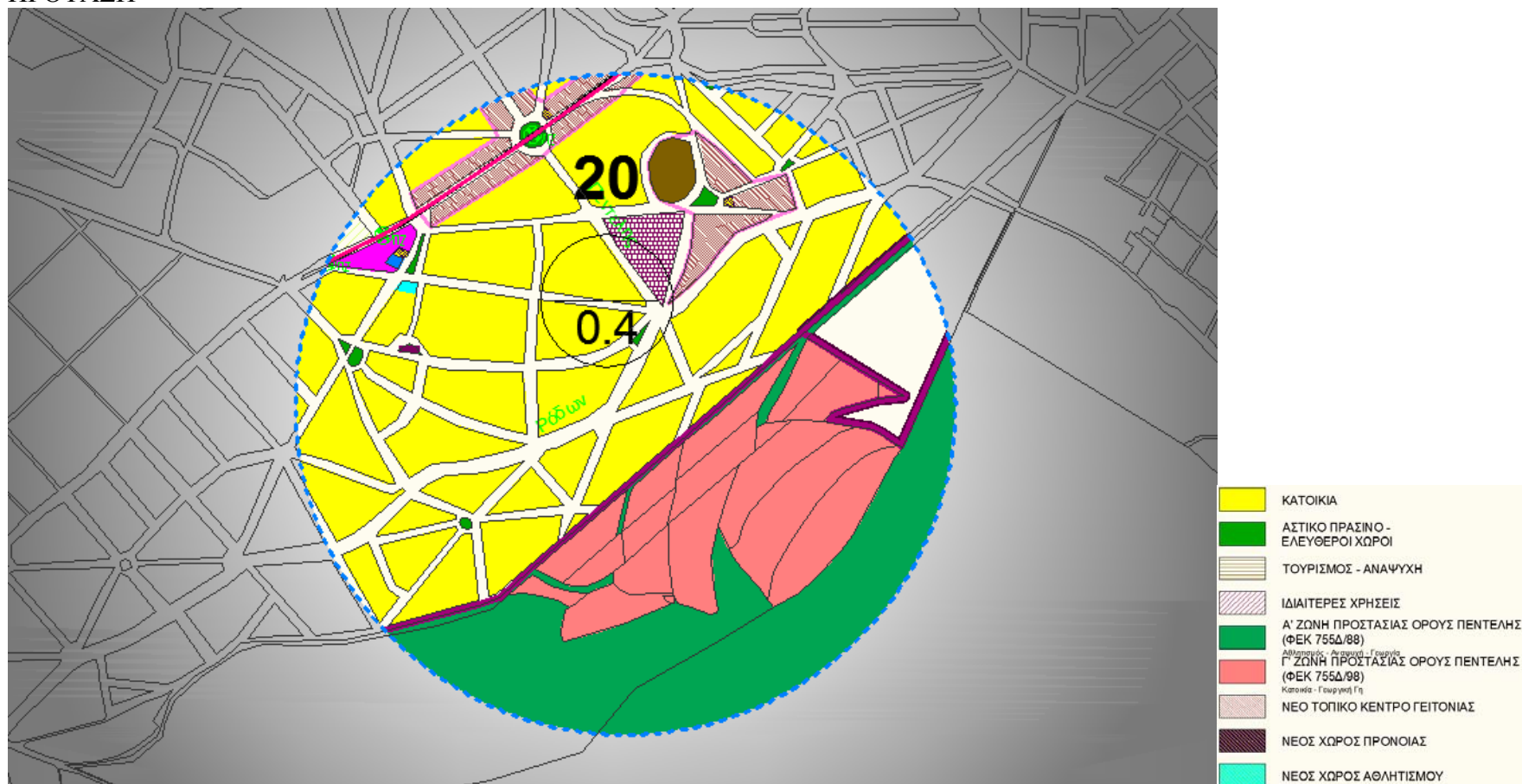
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης		Υπάρχουσα Κατάσταση	
19	N. Ερυθραία	Πρόνοια	1	Κ.Χ. Πρασίνου Εκπαίδευση Αθλητισμός	13 1 3

## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 20:

ΥΦΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



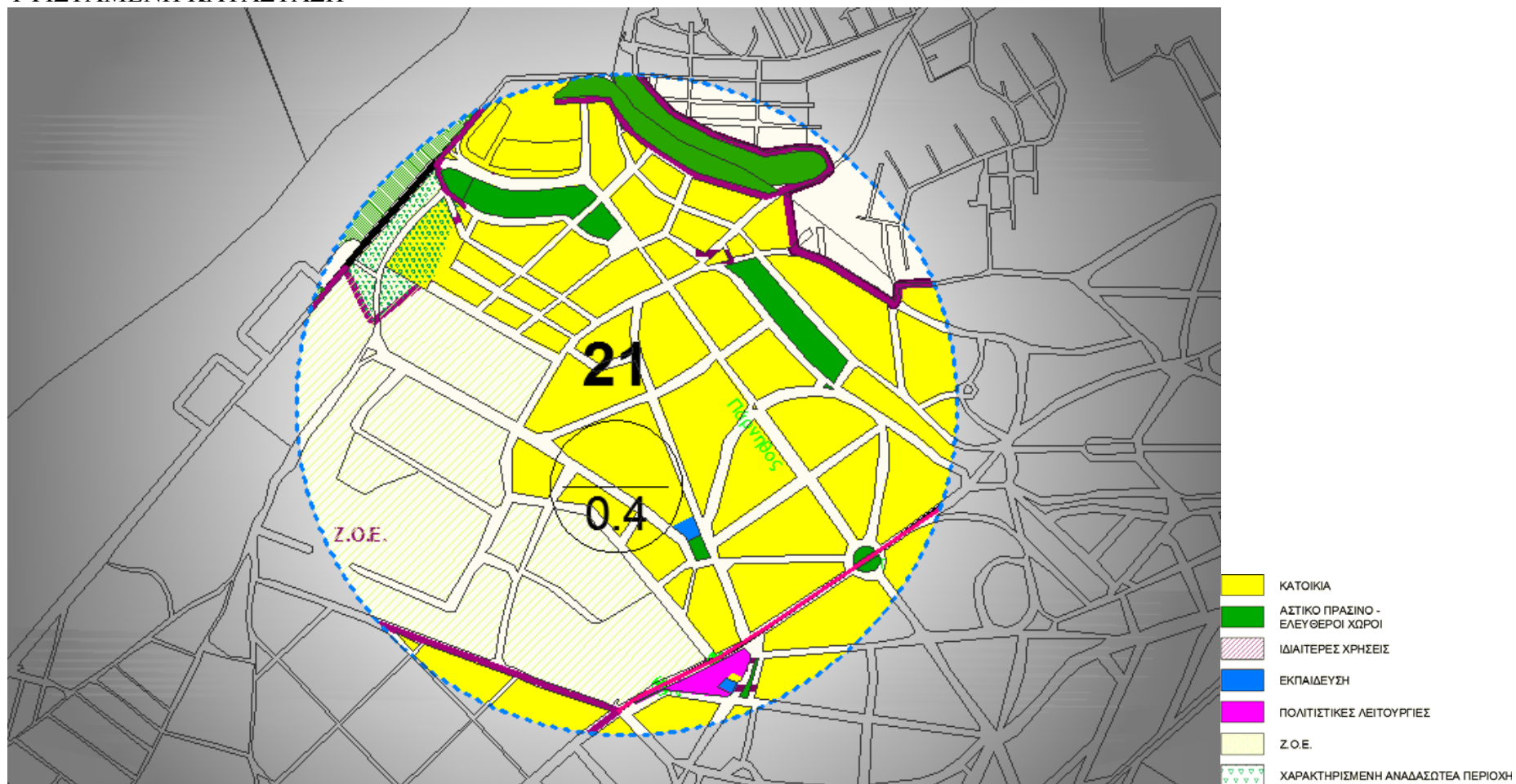
## ΠΡΟΤΑΣΗ



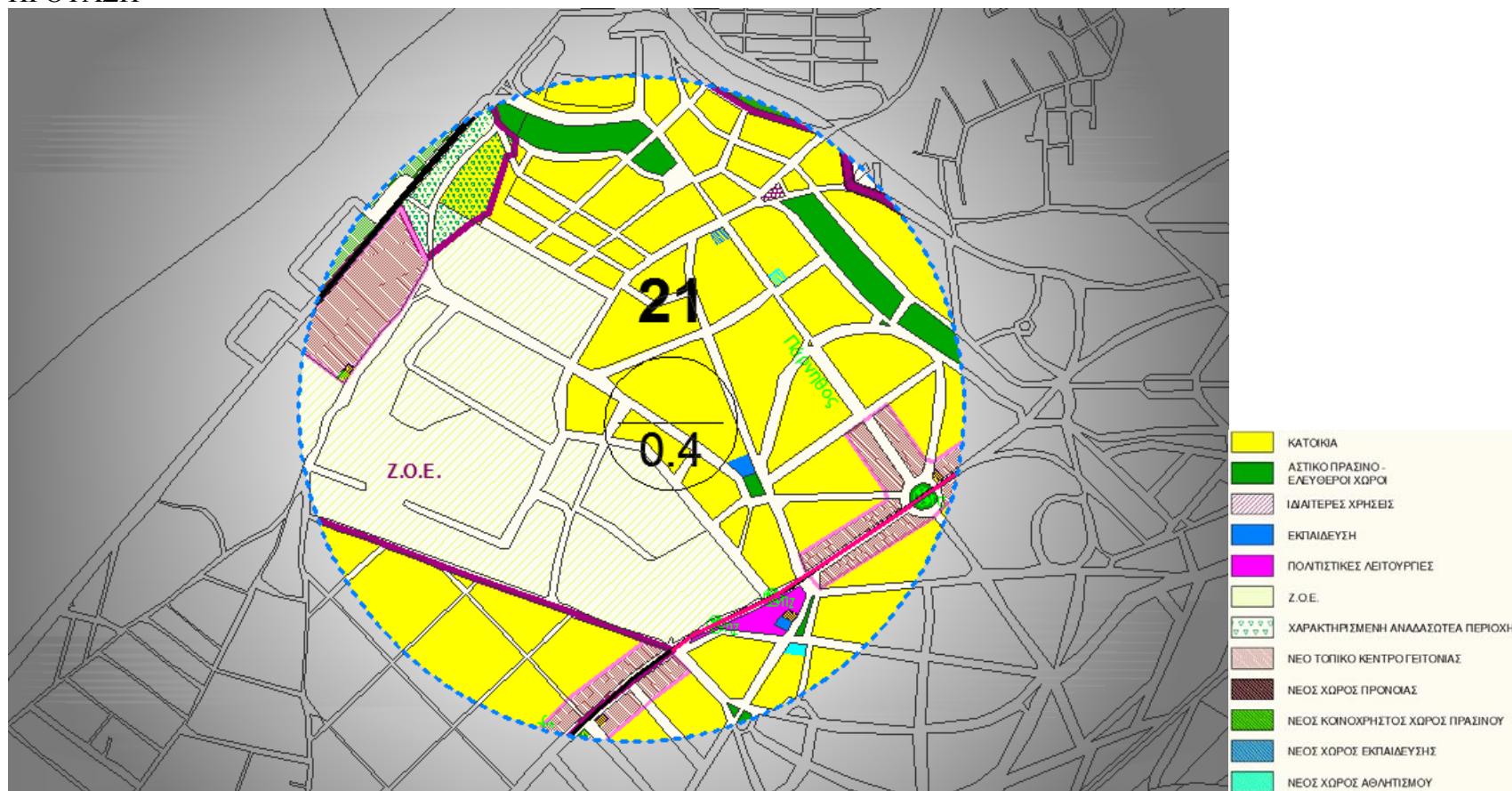
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης		Υπάρχουσα Κατάσταση	
20	Εκάλη	Πρόνοια	3	Κ.Χ. Πρασίνου	13
		Κ.Χ. Πρασίνου	1	Εκπαίδευση	1
		Αθλητισμός	1		

## ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 21:

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΠΡΟΤΑΣΗ



Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Προτάσεις Χρήσεων Γης	Υπάρχουσα Κατάσταση
21	Εκάλη	Πρόνοια 3 Κ.Χ. Πρασίνου 1 Εκπαίδευση 1 Αθλητισμός 1	Κ.Χ. Πρασίνου 8 Εκπαίδευση 1

**ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ**

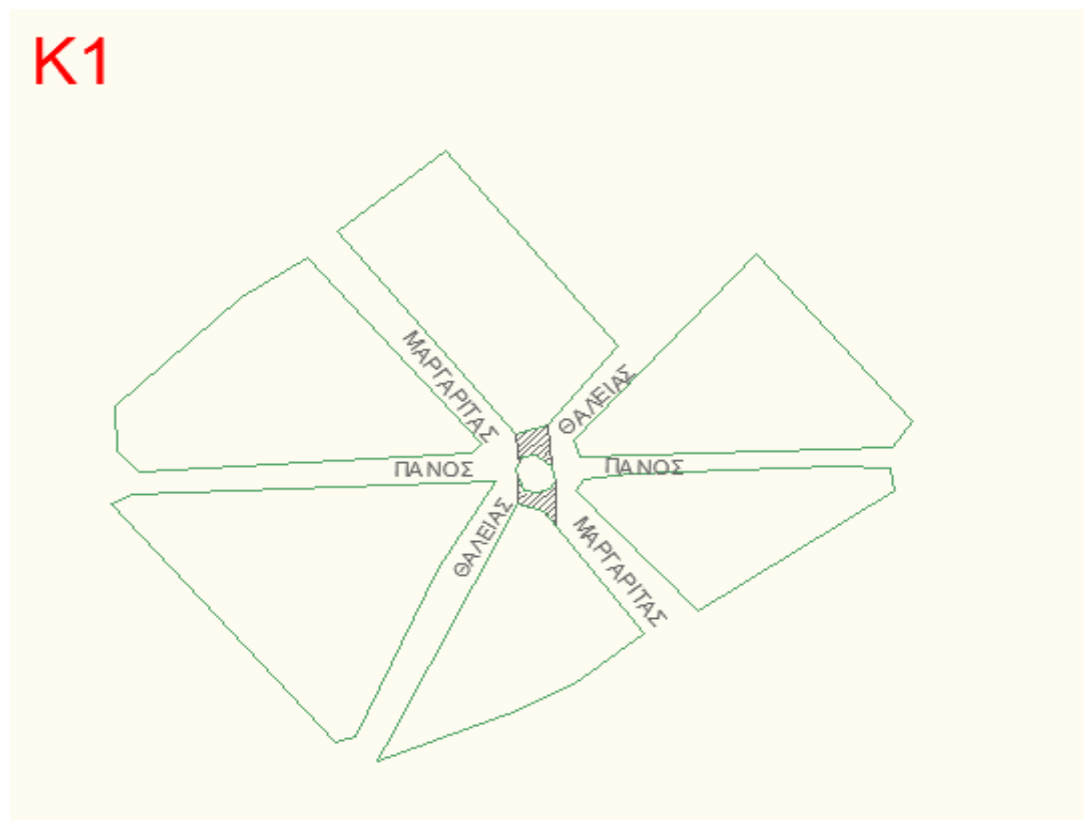
<b>ΚΟΜΒΟΙ</b>	<b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b>	<b>ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b>
K1	Εκάλη	Ενοποίηση της πλατείας Μουσών με τα όμορα οικοδομικά τετράγωνα (δύο στις διασταυρώσεις των οδών Μαργαρίτας και Θάλειας)
K2	Εκάλη	Ενοποίηση πλατείας με όμορο οικοδομικό τετράγωνο (στη διασταύρωση Σχινών και Έλλης)
K3	Εκάλη	Ενοποίηση πλατείας Δροσοπούλου με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Καστρίου και Μιμόζας, και Καστρίου και Ορφέως)
K4	Εκάλη	Πεζοδρόμηση τμήματος δρόμου στην πρόσοψη χώρου σχολείου και κέντρου αναψυχής από την Λεωφόρο Θησέως ως την Παπάγου
K5	Εκάλη	Ενοποίηση της πλατείας Αμερικής με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Φασιδέρη και Γαζίας, Ερμού και Δεκελίας)
K6	Εκάλη	Πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Πάρνηθος από την Βουτσινά ως Εσπεριδών και Τσαρτίλη
K7	Εκάλη	Πεζοδρόμηση της διασταύρωσης Πάρνηθος και Βλάχου και δημιουργία δημόσιου χώρου πρασίνου επί της οδού Βλάχου στο οικοδομικό τετράγωνο που περικλείεται από τις οδούς (Βλάχου, Πάρνηθος, Πανσέδων και Δεκελίας)
K8	Εκάλη	Πεζοδρόμηση της διασταύρωσης των οδών Πάρνηθος και Πεύκων
K9	Εκάλη	Πεζοδρόμηση της διασταύρωσης των οδών Πάρνηθος και Δάφνης
K10	Εκάλη	Ενοποίηση της πλατείας Ιατρού Γ. με το Εκάλη CLUB
K11	Εκάλη	Ενοποίηση της πλατείας επί της οδού Ικαρίας (στην διασταύρωση με την οδό Εστίας) με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Νυμφαίων και Ικαρίας, και Ικαρίας και Πασχαλίας)
K12	Νέα Ερυθραία	Πεζοδρόμηση της οδού Κορυτσάς και τμήματος της οδού Θάσου (από Αγ. Σαράντα ως Κεφάλληνιας)
K13	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση της πλατείας επί της οδού Ήρας με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Ήρας και Αντιγόνης, και Αντιγόνης και Αθηνάς)
K14	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση της πλατείας που βρίσκεται επί των οδών Αθηνάς και Ακρίτα Λούκη με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Αθηνάς και Παπανδρέου, και

		Ρωμυλίας και Ακρίτα Λούκη)
K15	Νέα Ερυθραία	Πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου (από την 25 <sup>η</sup> Μαρτίου ως την Αγ. Αναργύρων) και δρόμου που βρίσκεται αντός του οικοδομικού τετραγώνου που περικλείεται από τις οδούς Κύπρου, Δαβάκη, Ευαγγελιστρίας και Ηρώων Πολυτεχνείου
K16	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση της πλατείας επί της οδού Στυροφυλίου με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Πατ. Γρηγορίου Ε. και Πόντου, και Στροφυλίου και Πόντου)
K17	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση πλατείας της οδού Βρουλών με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Θαλή Μιλήσιου και Πλαστήρα, και Σεβδίκου και Πλαστήρα)
K18	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση κυκλικής πλατείας με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Ομήρου και Αναξαγόρα, και Αναξαγόρα και Καποδιστρίου) και πεζοδρόμηση της Παπάγου από Ελ. Βενιζέλου ως την πλατεία
K19	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση πλατείας της οδού Ρωμυλίας και Θησέως με όμορα οικοδομικά τετράγωνα και πεζοδρόμηση του δρόμου που βρίσκεται ανάμεσα στα οικοδομικά τετράγωνα
K20	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση κυκλικής πλατείας επί της οδού Πανδώρας με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στην διασταύρωση Πανδώρας και Φρύνης)
K21	Νέα Ερυθραία και Κηφισιά	Ενοποίηση πλατεία της οδού Πόντου (στην διασταύρωση με Φρύνης) με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Παπαφλέσσα και Πόντου, Φρύνης και Πόντου, και Πατ. Ιωακείμ και Δρυάδων)
K22	Κηφισιά	Ενοποίηση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου στην διασταύρωση των οδών Σόλωνος και Αισχύλου
K23	Κηφισιά	Ενοποίηση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου με όμορα οικοδομικά τετράγωνα επί της οδού Υγείας (στην διασταύρωση με την Παν. Ελευθερώτριας) και Αρεταίου (στην διασταύρωση με την Παν. Ελευθερώτριας)
K24	Κηφισιά	Ενοποίηση κοινόχρηστου χώρου πρασίνου με όμορο οικοδομικό τετράγωνο στην διασταύρωση των οδών Λεβίδου και Κυβέλης
K25	Κηφισιά	Ενοποίηση κοινόχρηστου χώρου πρασίνου με όμορο οικοδομικό τετράγωνο στην διασταύρωση των οδών Χαρ. Τρικούπη και Στρ. Δαγκάκη
K26	Κηφισιά	Ενοποίηση δύο κοινόχρηστων χώρων πρασίνου με όμορα οικοδομικά τετράγωνα στην διασταύρωση των οδών Χαρ. Τρικούπη και Λεβίδου

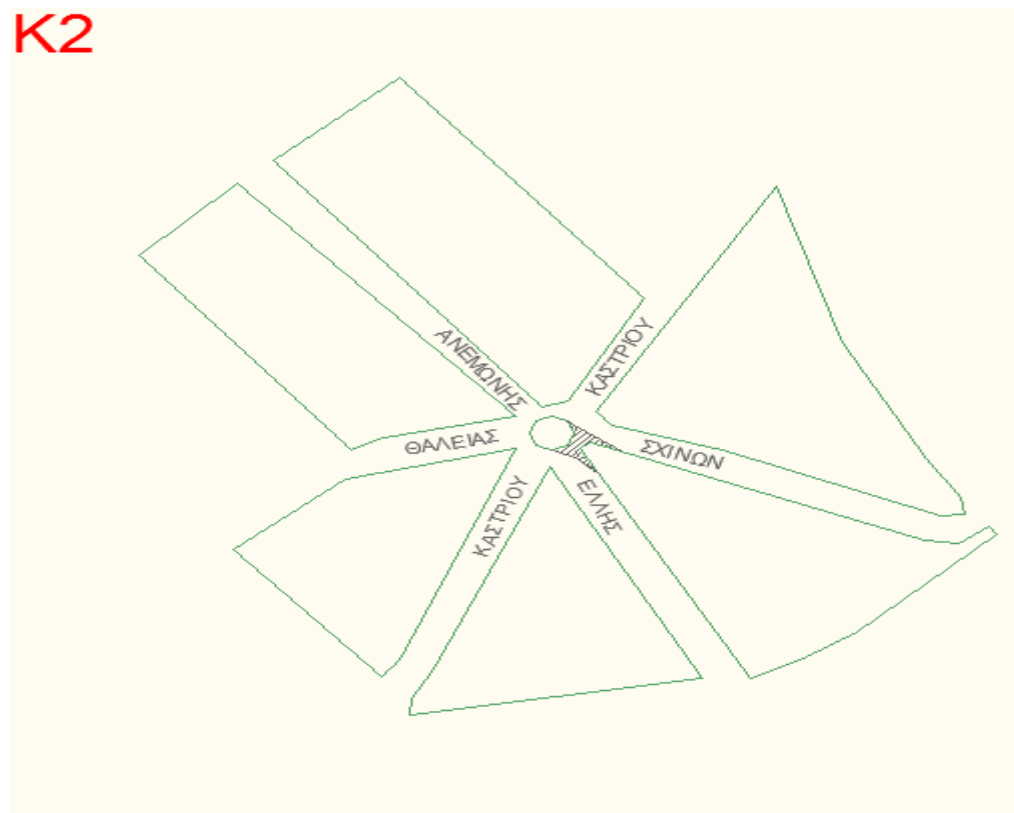
K27	Κηφισιά	Πεζοδρόμηση του δρόμου που διέρχεται εντός του οικοδομικού τετραγώνου που περικλείεται από τις οδούς Καραϊσκάκη, Καποδιστρίας, Αλωνίων και Γεωργαντά
K28	Κηφισιά	Ενοποίηση κυκλικής πλατείας που βρίσκεται στο τέρμα της οδού Αδάμων ανά δεύτερο όμορο οικοδομικό τετράγωνο
K29	Κηφισιά	Ενοποίηση κυκλικής πλατείας στη διασταύρωση Ιλισίων και Πλαταιών με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Ελαιών και Πλατάνων, και Ιλισίων και Ελαιών)
K30	Κηφισιά	Πεζοδρόμηση των δρόμων ανάμεσα στου κοινόχρηστους χώρους πρασίνου στην διασταύρωση των οδών Διός και Ανοιξέως από την οδό Φιλοσόφων να την Πατρών
K31	Κηφισιά	Ενοποίηση της κυκλικής πλατείας που βρίσκεται στην διασταύρωση Ανθεσεμιών και Αίγλης με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Αίγλης και Ανθεσεμιών, και Αηδόνας και Ανθεσεμιών)



ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ1	Εκάλη	Ενοποίηση της πλατείας Μουσών με τα όμορα οικοδομικά τετράγωνα (δύο στις διασταυρώσεις των οδών Μαργαρίτας και Θάλειας)

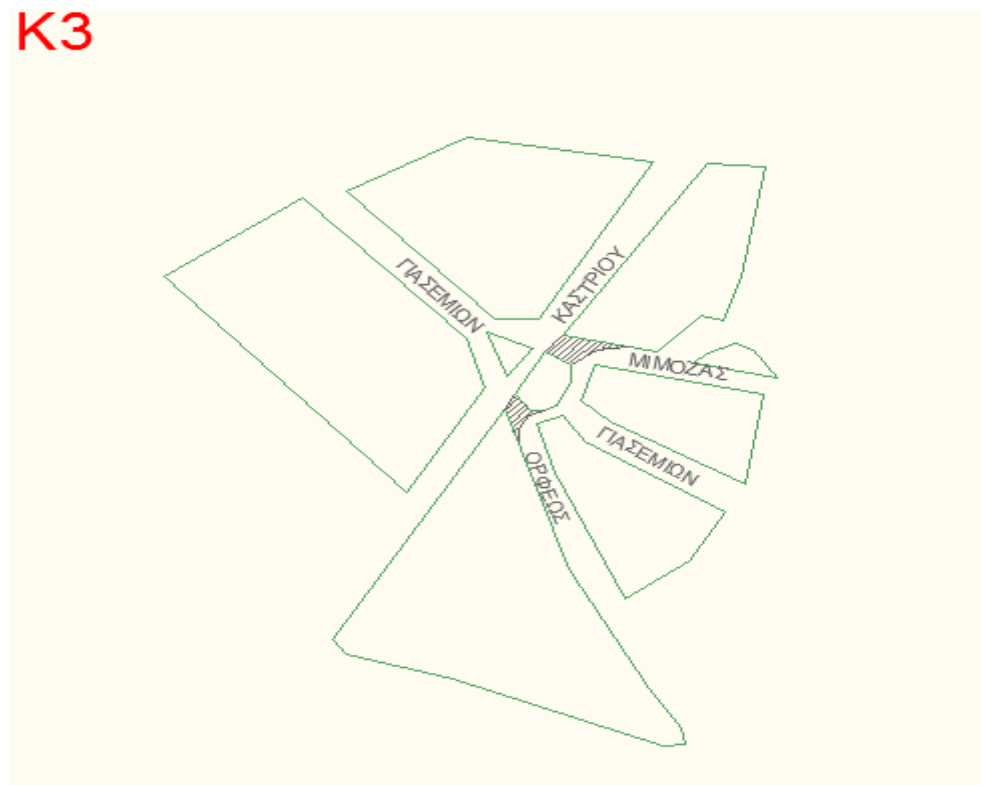


ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ2	Εκάλη	Ενοποίηση πλατείας με όμορο οικοδομικό τετράγωνο (στη διασταύρωση Σχινών και Έλλης)



ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ3	Εκάλη	Ενοποίηση πλατείας Δροσοπούλου με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Καστρίου και Μιμόζας, και Καστρίου και Ορφέως)

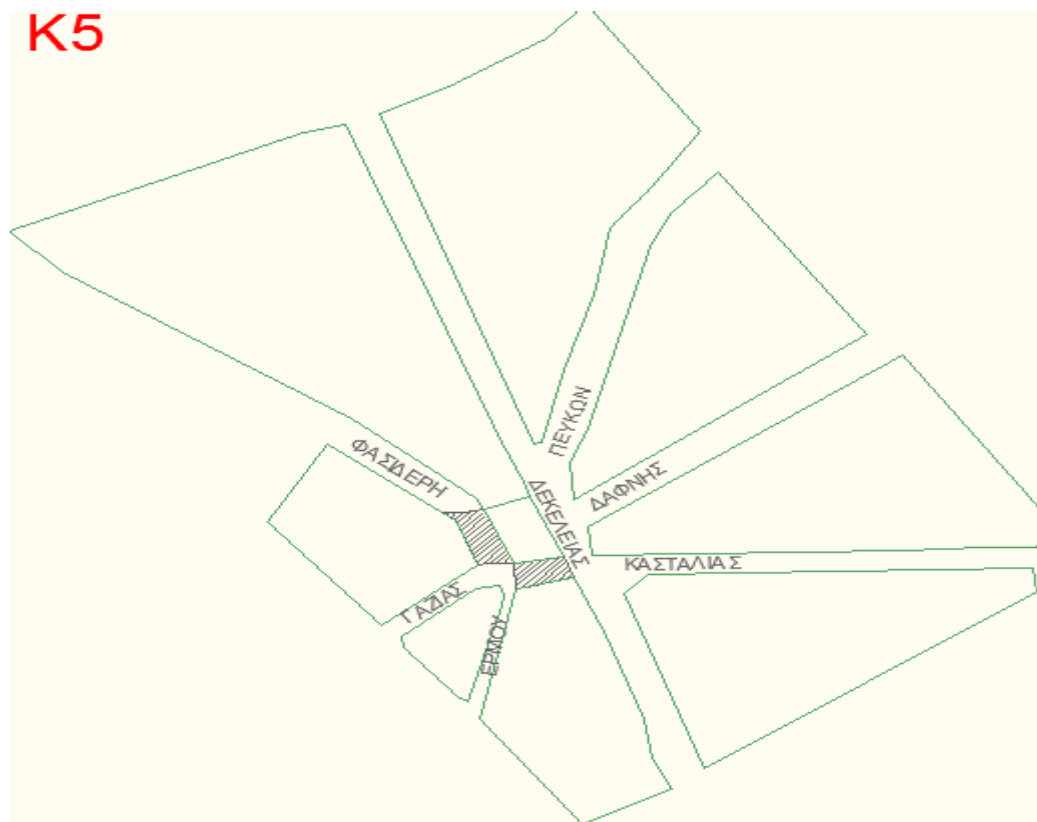
**Κ3**



ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ4	Εκάλη	Πεζοδρόμηση τμήματος δρόμου στην πρόσοψη χώρου σχολείου και κέντρου αναψυχής από την Λεωφόρο Θησέως ως την Παπάγου



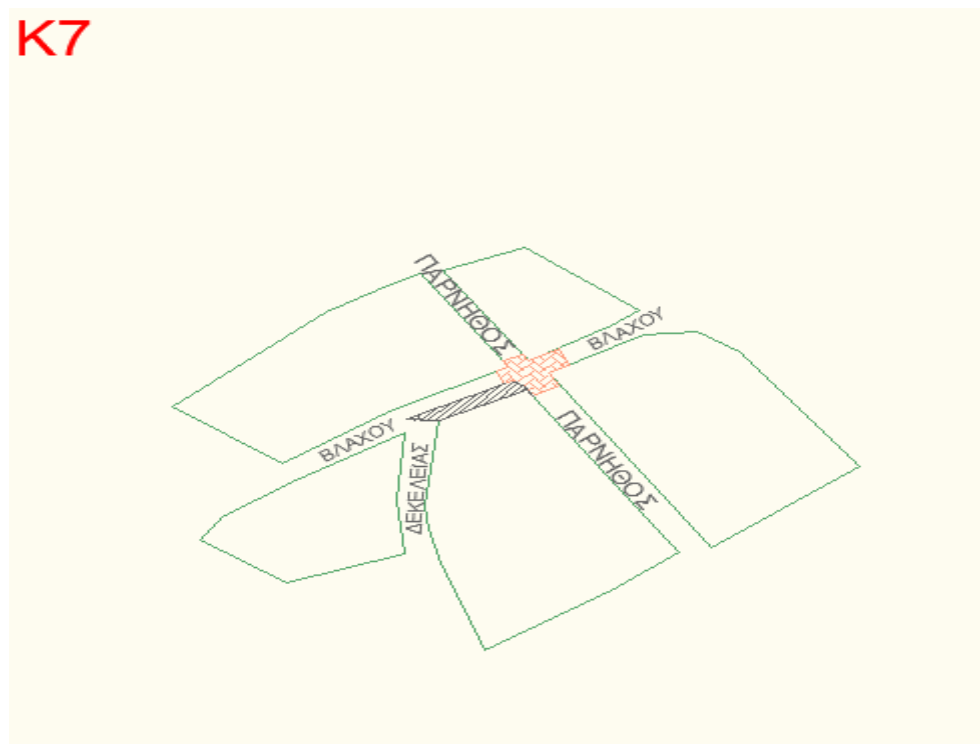
ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ5	Εκάλη	Ενοποίηση της πλατείας Αμερικής με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Φασιδέρη και Γαζίας, Ερμού και Δεκελίας)



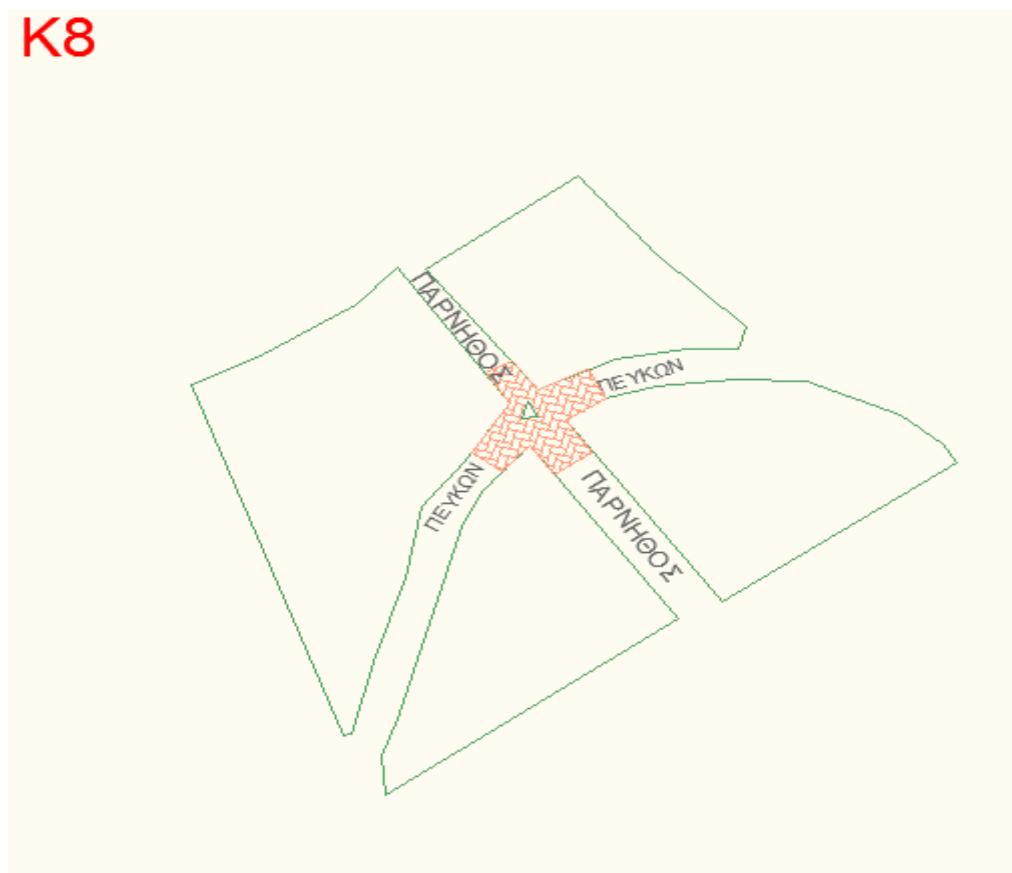
ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ6	Εκάλη	Πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Πάρνηθος από την Βουτσινά ως Εσπεριδών και Τσαρτίλη



ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ7	Εκάλη	Πεζοδρόμηση της διασταύρωσης Πάρνηθος και Βλάχου και δημιουργία δημόσιου χώρου πρασίνου επί της οδού Βλάχου στο οικοδομικό τετράγωνο που περικλείεται από τις οδούς (Βλάχου, Πάρνηθος, Πανσέδων και Δεκελίας)



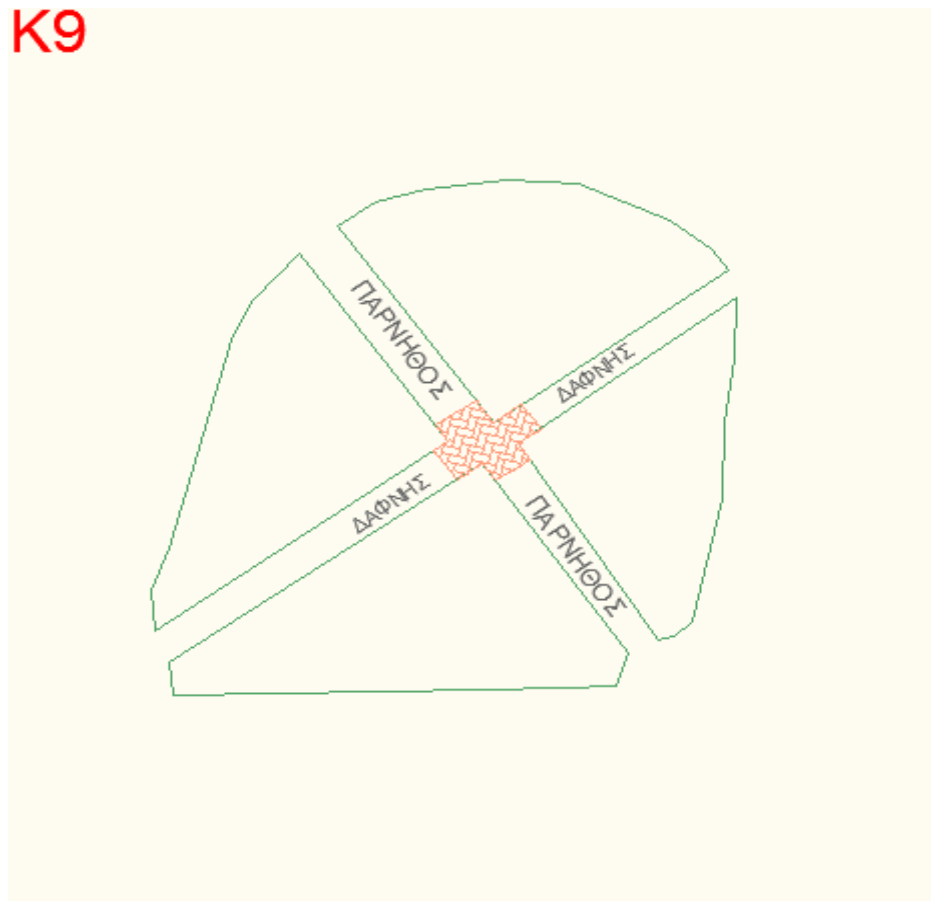
ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ8	Εκάλη	Πεζοδρόμηση της διασταύρωσης των οδών Πάρνηθος και Πεύκων





ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ9	Εκάλη	Πεζοδρόμηση της διασταύρωσης των οδών Πάρνηθος και Δάφνης

**Κ9**



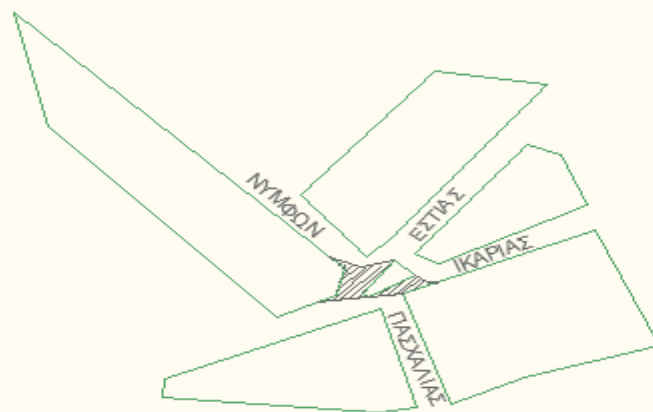
ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
K10	Εκάλη	Ενοποίηση της πλατείας Ιατρού Γ. με το Εκάλη CLUB

**K10**



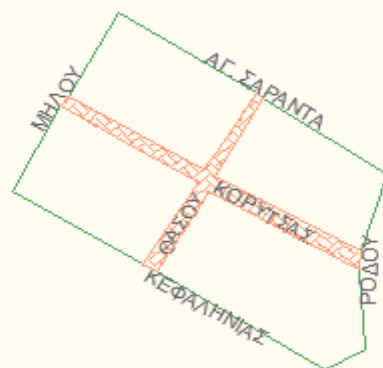
ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
K11	Εκάλη	Ενοποίηση της πλατείας επί της οδού Ικαρίας (στην διασταύρωση με την οδό Εστίας) με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Νυμφαίων και Ικαρίας, και Ικαρίας και Πασχαλίας)

**K11**



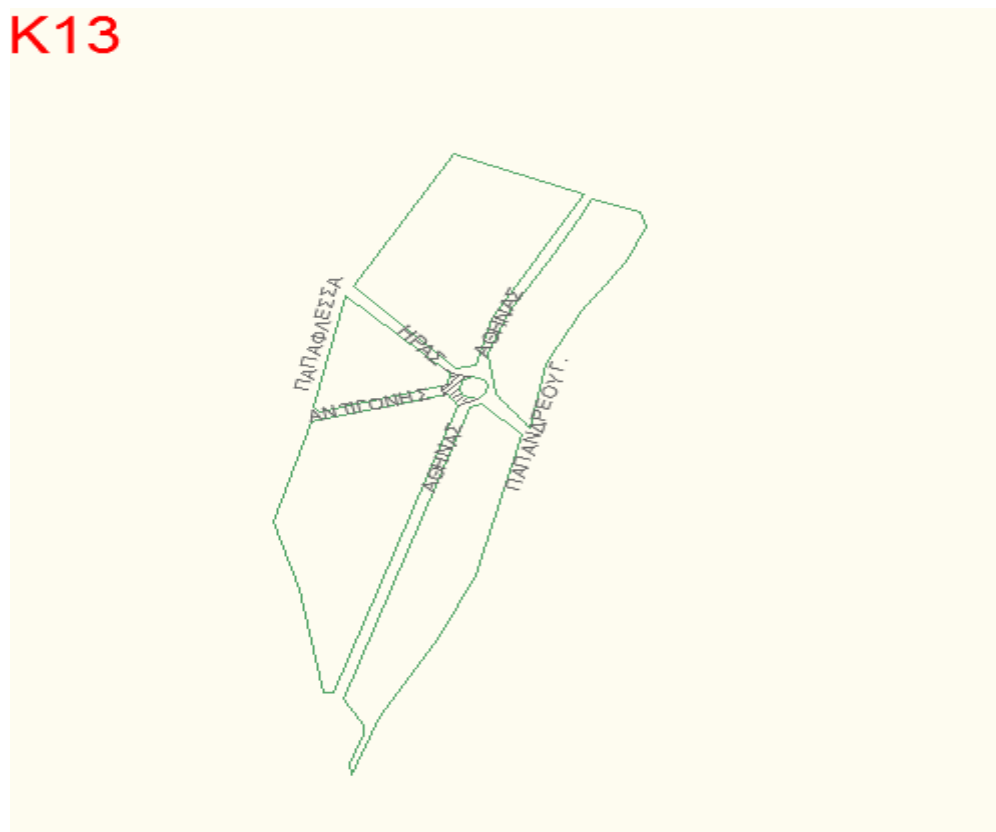
ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
K12	Νέα Ερυθραία	Πεζοδρόμηση της οδού Κορυτσάς και τμήματος της οδού Θάσου (από Αγ. Σαράντα ως Κεφάληνιας)

**K12**



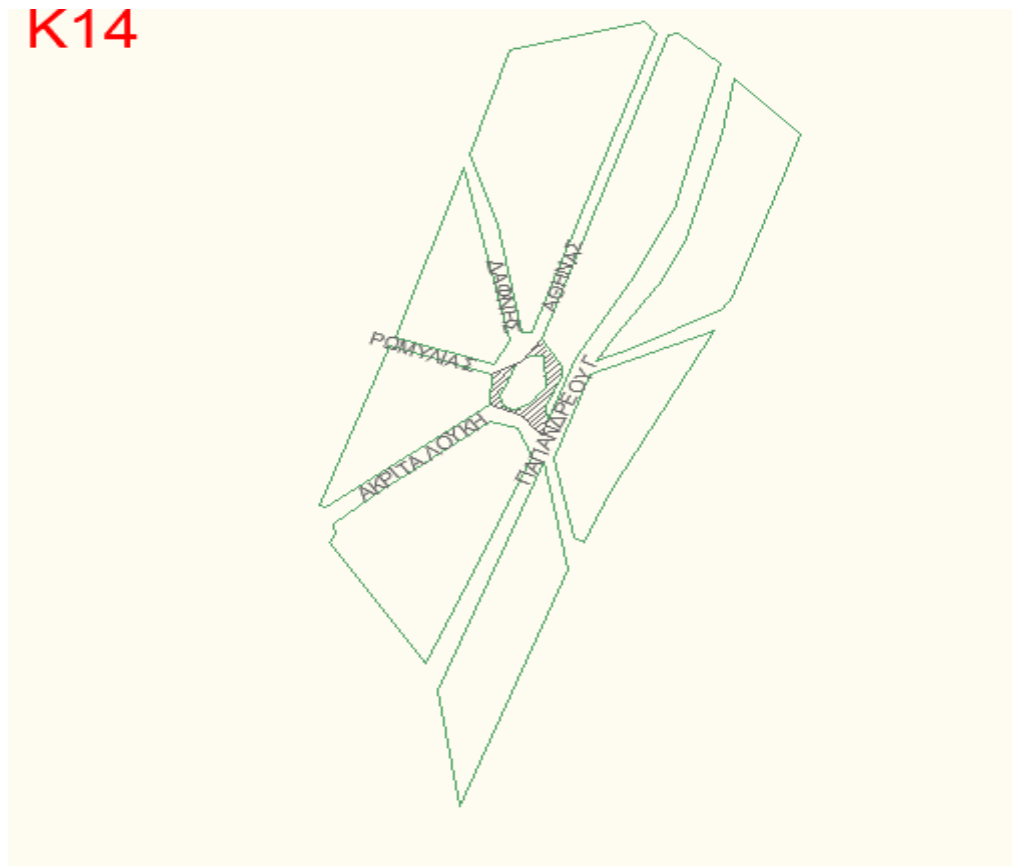
<b>ΚΟΜΒΟΙ</b>	<b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b>	<b>ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b>
Κ13	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση της πλατείας επί της οδού Ήρας με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Ήρας και Αντιγόνης, και Αντιγόνης και Αθηνάς)

**Κ13**



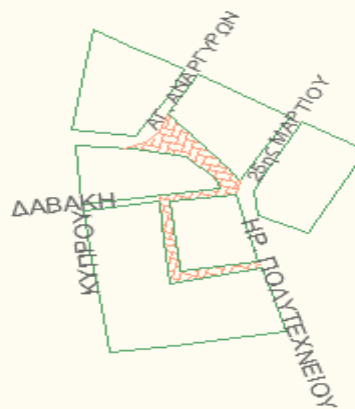
ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ14	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση της πλατείας που βρίσκεται επί των οδών Αθηνάς και Ακρίτα Λούκη με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Αθηνάς και Παπανδρέου, και Ρωμυλίας και Ακρίτα Λούκη)

**K14**



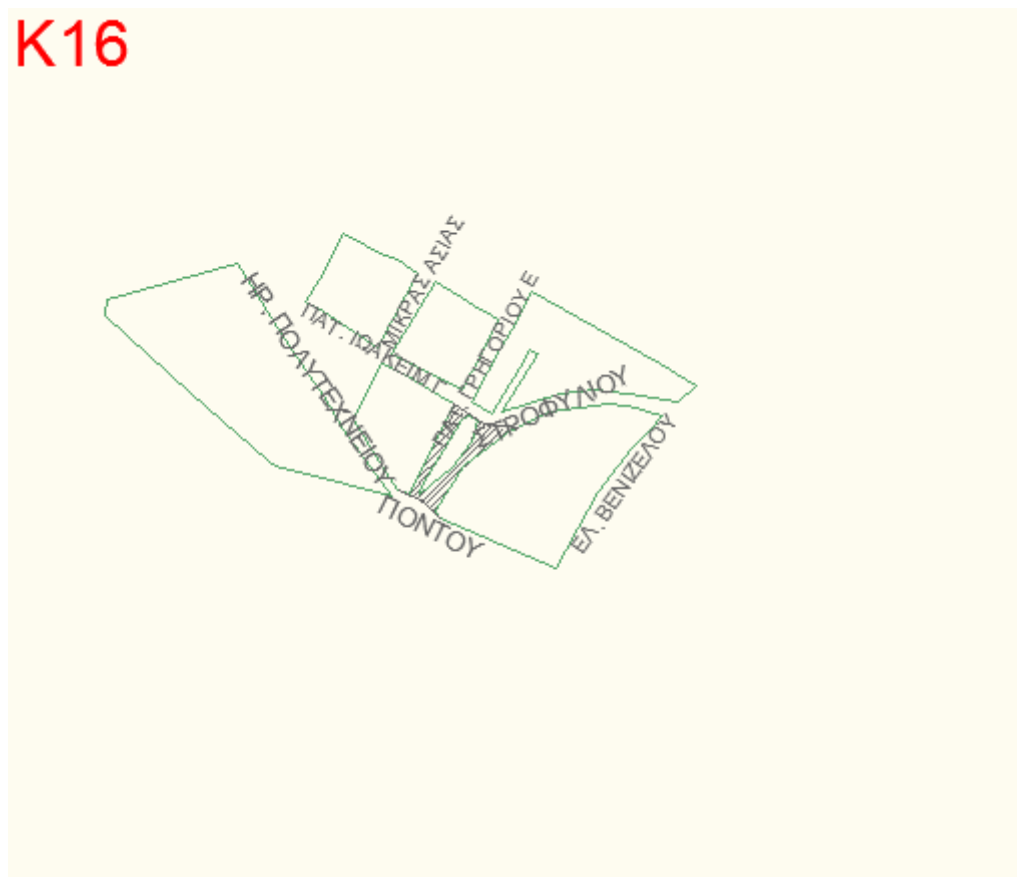
ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ15	Νέα Ερυθραία	Πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου (από την 25 <sup>η</sup> Μαρτίου ως την Αγ. Αναργύρων) και δρόμου που βρίσκεται αντός του οικοδομικού τετραγώνου που περικλείεται από τις οδούς Κύπρου, Δαβάκη, Ευαγγελιστριάς και Ηρώων Πολυτεχνείου

**K15**



ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
K16	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση της πλατείας επί της οδού Στυροφυλίου με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Πατ. Γρηγορίου Ε. και Πόντου, και Στυροφυλίου και Πόντου)

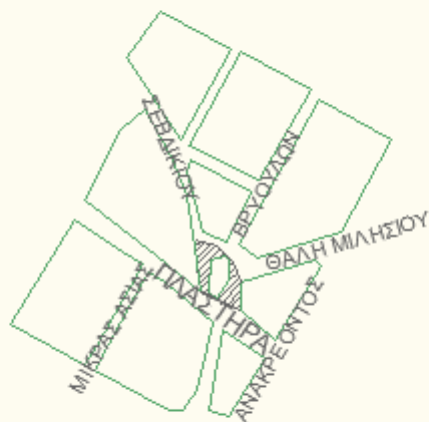
**K16**





ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ17	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση πλατείας της οδού Βρυουλών με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Θαλή Μιλήσιου και Πλαστήρα, και Σεβδίκου και Πλαστήρα)

K17



ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
K18	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση κυκλικής πλατείας με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Ομήρου και Αναξαγόρα, και Αναξαγόρα και Καποδιστρίου) και πεζοδρόμηση της Παπάγου από Ελ. Βενιζέλου ως την πλατεία

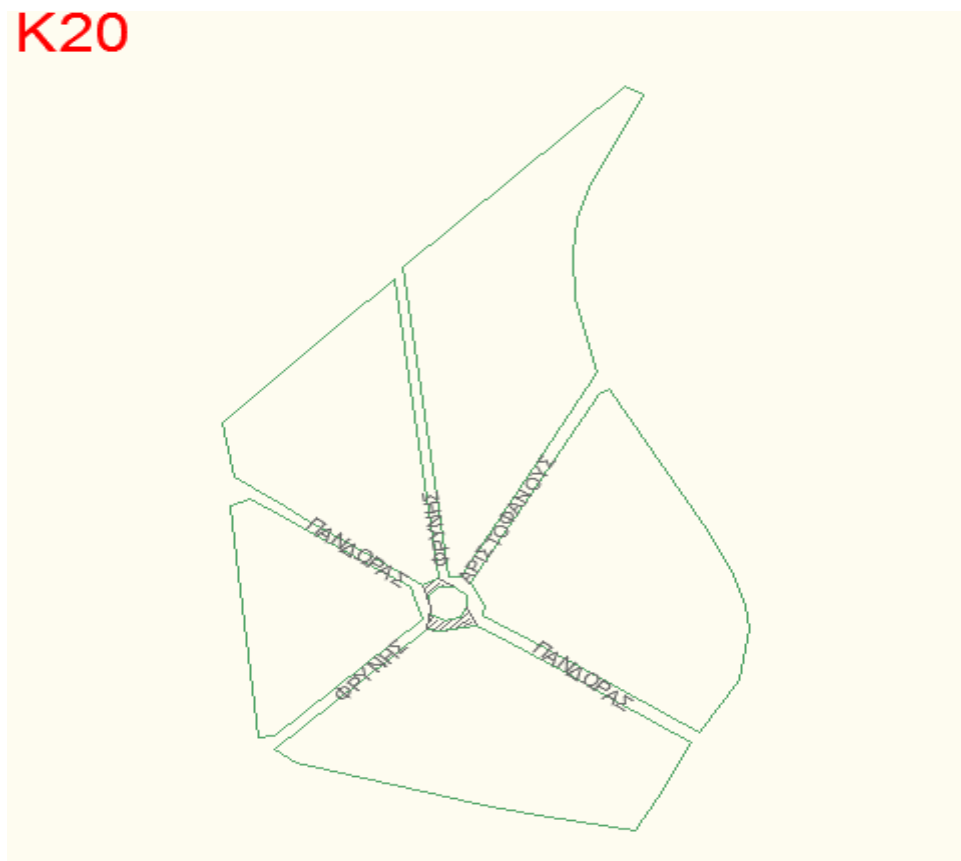
**K18**



<b>ΚΟΜΒΟΙ</b>	<b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b>	<b>ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b>
K19	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση πλατείας της οδού Ρωμυλίας και Θησέως με όμορα οικοδομικά τετράγωνα και πεζοδρόμηση του δρόμου που βρίσκεται ανάμεσα στα οικοδομικά τετράγωνα

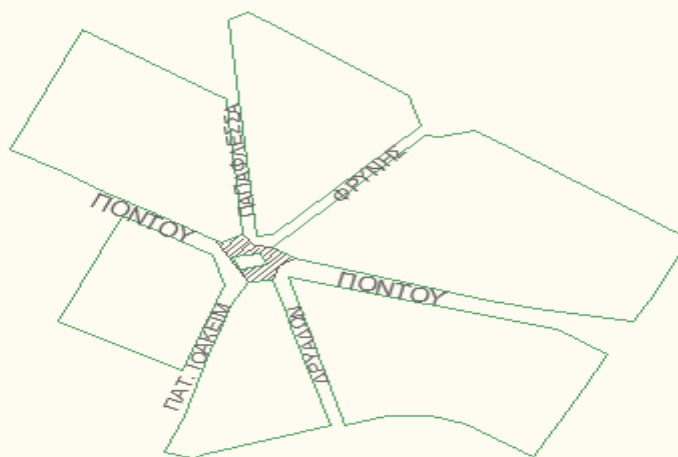


<b>ΚΟΜΒΟΙ</b>	<b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b>	<b>ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b>
K20	Νέα Ερυθραία	Ενοποίηση κυκλικής πλατείας επί της οδού Πανδώρας με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στην διασταύρωση Πανδώρας και Φρύνης)



ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ21	Νέα Ερυθραία και Κηφισιά	Ενοποίηση πλατεία της οδού Πόντου (στην διασταύρωση με Φρύνης) με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Παπαφλέσσα και Πόντου, Φρύνης και Πόντου, και Πατ. Ιωακείμ και Δρυάδων)

**K21**



ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ22	Κηφισιά	Ενοποίηση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου στην διασταύρωση των οδών Σόλωνος και Αισχύλου

**Κ22**



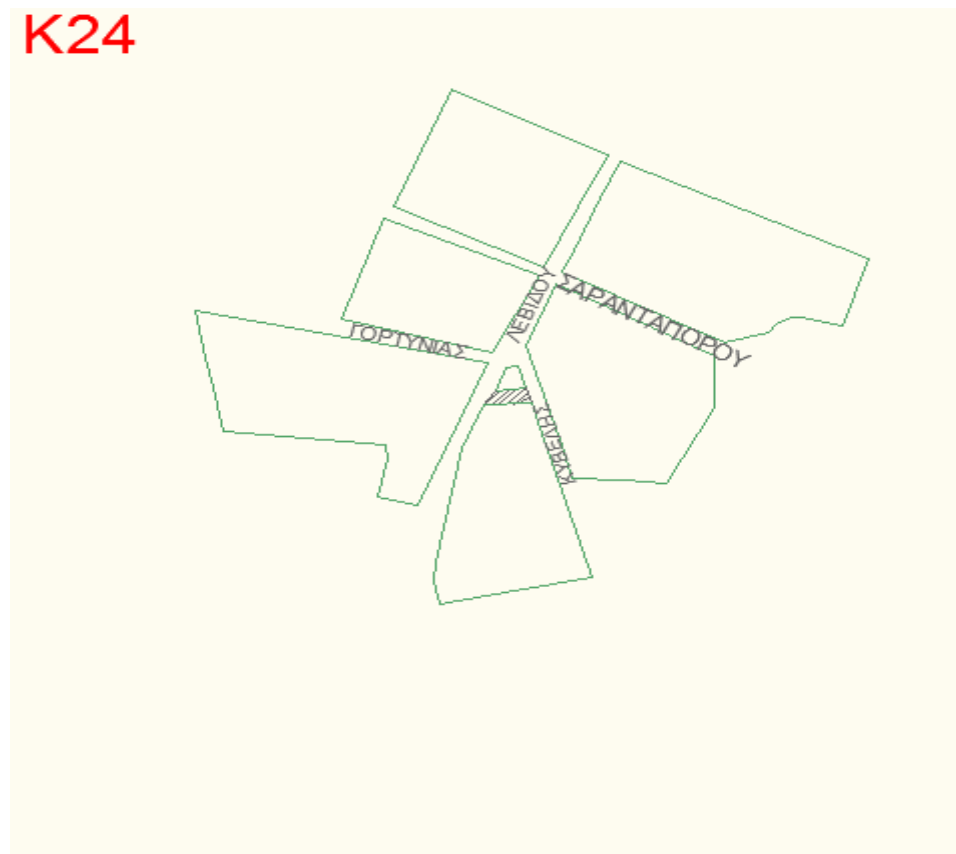
ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
K23	Κηφισιά	Ενοποίηση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου με όμορα οικοδομικά τετράγωνα επί της οδού Υγείας (στην διασταύρωση με την Παν. Ελευθερώτριας) και Αρεταίου (στην διασταύρωση με την Παν. Ελευθερώτριας)

**K23**



ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ24	Κηφισιά	Ενοποίηση κοινόχρηστου χώρου πρασίνου με όμορο οικοδομικό τετράγωνο στην διασταύρωση των οδών Λεβίδου και Κυβέλης

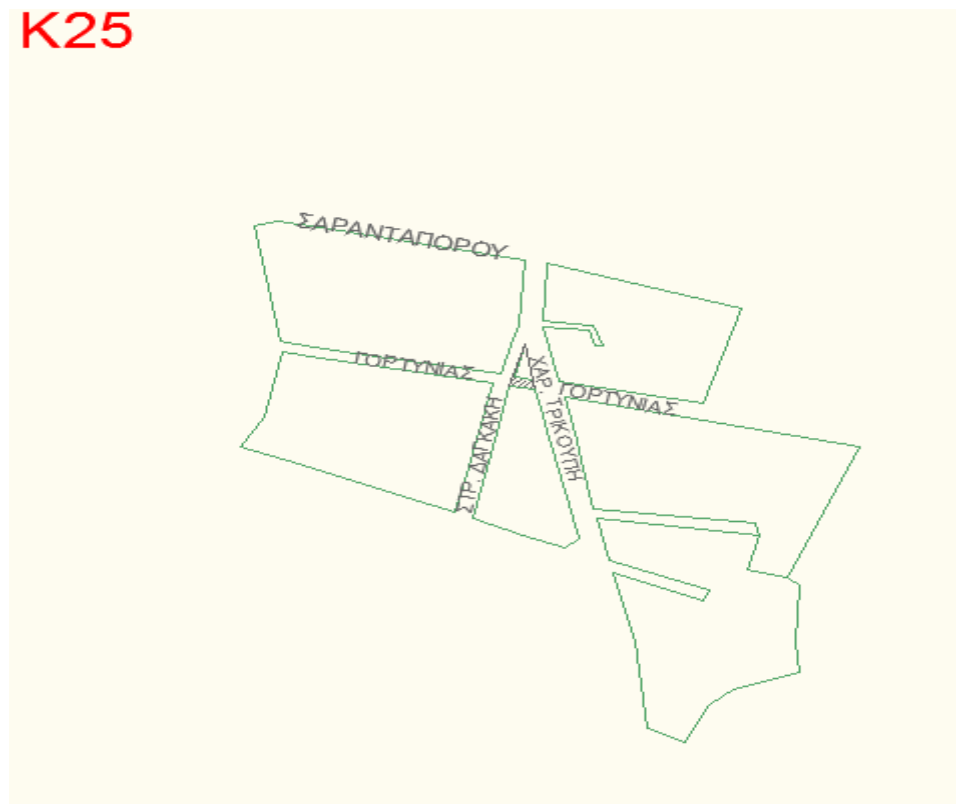
**Κ24**



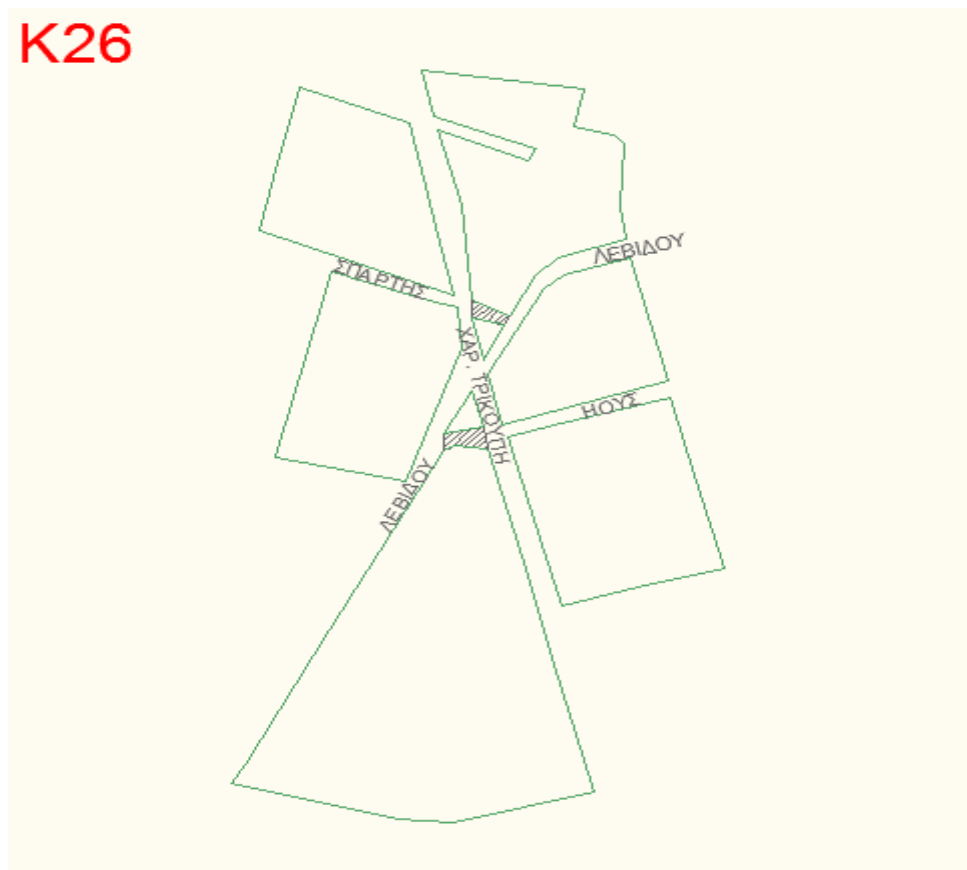


ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
K25	Κηφισιά	Ενοποίηση κοινόχρηστου χώρου πρασίνου με όμορο οικοδομικό τετράγωνο στην διασταύρωση των οδών Χαρ. Τρικούπη και Στρ. Δαγκάκη

K25



<b>ΚΟΜΒΟΙ</b>	<b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b>	<b>ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b>
K26	Κηφισιά	Ενοποίηση δύο κοινόχρηστων χώρων πρασίνου με όμορα οικοδομικά τετράγωνα στην διασταύρωση των οδών Χαρ. Τρικούπη και Λεβίδου

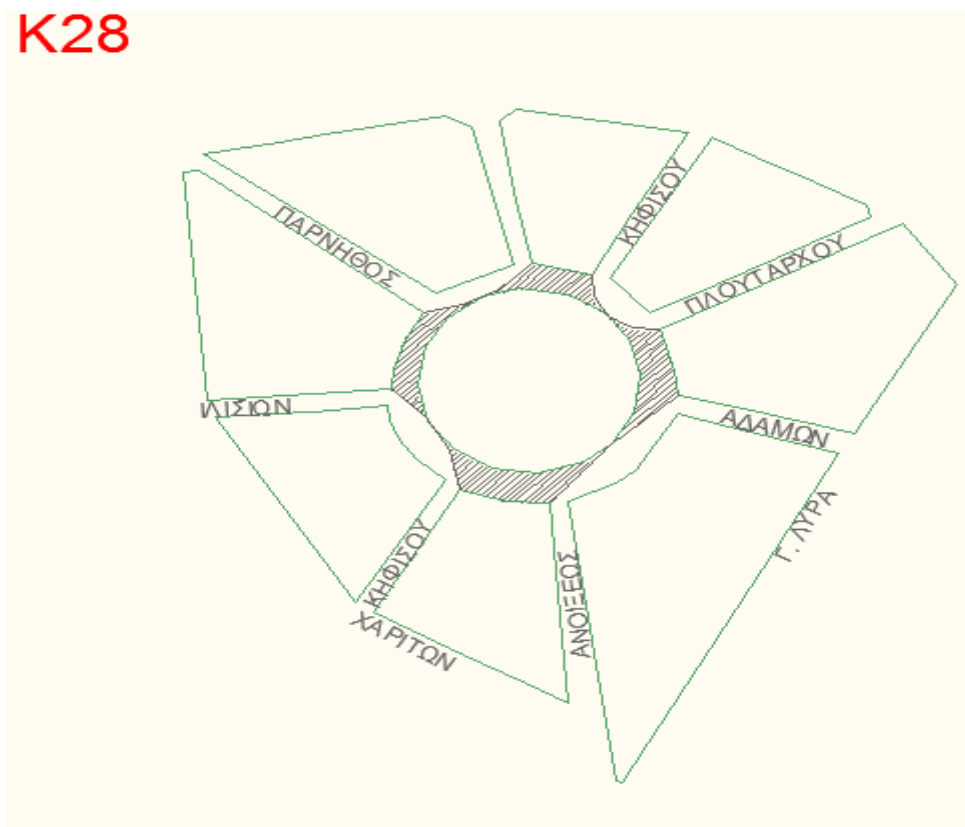


ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
K27	Κηφισιά	Πεζοδρόμηση του δρόμου που διέρχεται εντός του οικοδομικού τετραγώνου που περικλείεται από τις οδούς Καραϊσκάκη, Καποδιστρίας, Αλωνίων και Γεωργαντά

**K27**

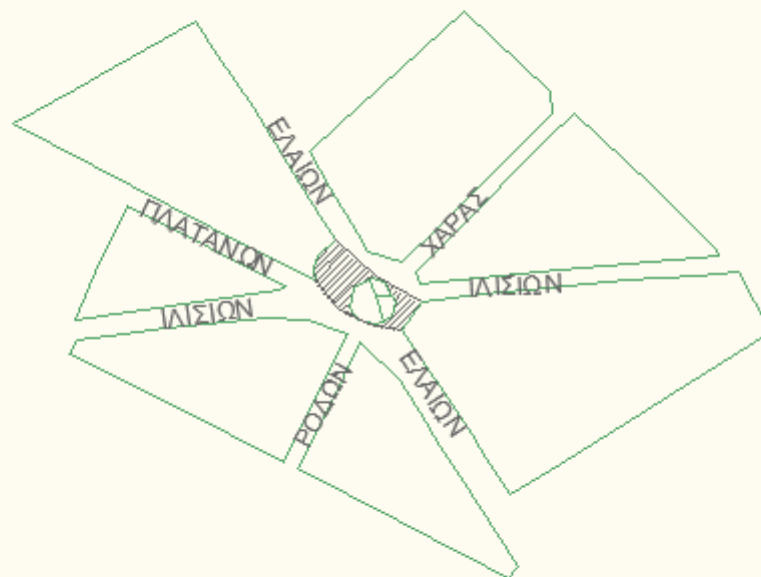


ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
K28	Κηφισιά	Ενοποίηση κυκλικής πλατείας που βρίσκεται στο τέρμα της οδού Αδάμων ανά δεύτερο όμορο οικοδομικό τετράγωνο



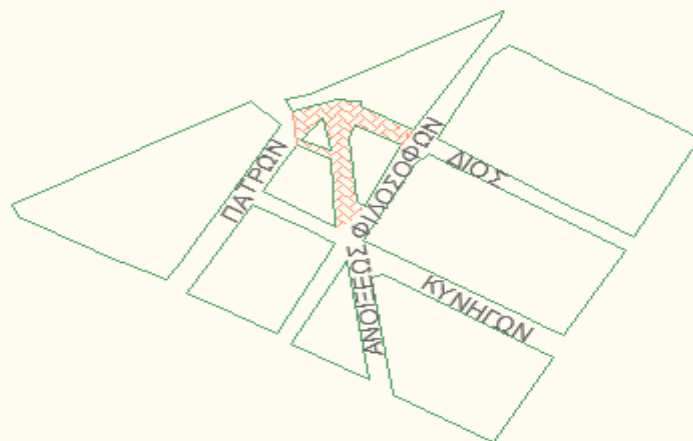
ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ29	Κηφισιά	Ενοποίηση κυκλικής πλατείας στη διασταύρωση Ιλισίων και Πλαταιών με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Ελαιών και Πλατάνων, και Ιλισίων και Ελαιών)

**K29**



<b>ΚΟΜΒΟΙ</b>	<b>ΠΕΡΙΟΧΗ</b>	<b>ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b>
K30	Κηφισιά	Πεζοδρόμηση των δρόμων ανάμεσα στο κοινόχρηστους χώρους πρασίνου στην διασταύρωση των οδών Διός και Ανοιξέως από την οδό Φιλοσόφων να την Πατρών

**K30**



ΚΟΜΒΟΙ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
Κ31	Κηφισιά	Ενοποίηση της κυκλικής πλατείας που βρίσκεται στην διασταύρωση Ανθεσεμιών και Αίγλης με όμορα οικοδομικά τετράγωνα (στις διασταυρώσεις Αίγλης και Ανθεσεμιών, και Αηδόνος και Ανθεσεμιών)

**K31**

