

Χάρος αειχώρος

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΟΜΟΣ 4
VOLUME 4

ΤΕΥΧΟΣ 1
ISSUE 1

ΜΑΪΟΣ 2005
MAY 2005





ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Επιστημονικό Περιοδικό

αειχώρας

Επιμέλεια έκδοσης: Άννα Σαμαρίνα – Παναγιώτης Πανταζής
Λαγούτ: Παναγιώτης Πανταζής
Σχεδιασμός εξωφύλλου : Γιώργος Παρασκευάς – Παναγιώτης Πανταζής
Εκτύπωση: Αλέκος Ξουράφας
Κεντρική διάθεση: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
*Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξης*

ΚΟΚΚΩΣΗΣ ΧΑΡΗΣ
ΜΠΕΡΙΑΤΟΣ ΗΛΙΑΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΠΕΤΡΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ
ΓΟΥΣΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ
ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αραβαντινός Αθανάσιος	- ΕΜΠ
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- ΕΜΠ
Γιαννακούρου Τζίνα	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Παύλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Δεμαθάς Ζαχαρίας	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- ΑΠΘ
Καρύδης Δημήτρης	- ΕΜΠ
Κοσμόπουλος Πάνος	- ΔΠΘ
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Παύλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαντουβάλου Μαρία	- ΕΜΠ
Μελαχροινός Κώστας	- University of London, Queen Mary, UK
Μοδινός Μιχάλης	- Εθν. Κέντρο Περιβ. και Αειφ. Ανάπτυξης (ΕΚΠΑΑ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- University of Surrey, UK
Παππάς Βασίλης	- Πανεπιστήμιο Πατρών
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Universite de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πατρών
Χαστάογλου Βίλμα	- ΑΠΘ

Διεύθυνση:

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ
Πεδίον Άρεως, 38334 ΒΟΛΟΣ
<http://www.prd.uth.gr/aeihoros> e-mail: aeihoros@prd.uth.gr
τηλ.: 24210 – 74456 fax: 24210 – 74380

Περιεχόμενα

	Στεφάνου Ι., Μπούλα Ρ.	4
Οι Επιδράσεις της Παγκοσμιοποίησης στο Ελληνικό Αστικό Τοπίο		
	Μπαρμπόπουλος Ν., Μηλάκης Δ., Βλαστός Θ.	20
Αναζητώντας τη Μορφή της Βιώσιμης Πόλης: Κριτική Προσέγγιση του Συμπαγούς Πολεοδομικού Μοντέλου		
	Αρβανιτίδης Π.	46
Η Λειτουργία της Αγοράς Ακινήτων μέσα από το Πρίσμα των Αυθεντικών Θεσμικών Οικονομικών: Μια Θεωρητική Προσέγγιση		
	Γκιάλης Σ.	70
Χωρικοί Καταμερισμοί και Διαστάσεις των Άτυπων Μορφών Εργασίας: Η Περίπτωση του Τοπικού Παραγωγικού Συστήματος της Θεσσαλονίκης		
	Σπιλάνης Γ., Κίζος Θ., Κονδύλη Ι., Μισαπλίδης Ν.	106
Προσπελασιμότητα και Ελκυστικότητα των Νησιών του Αιγαίου		
	ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	
	Γοσποδίνη Α.	136
Χωρικές Πολιτικές για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Μικρών Ελληνικών Πολεων		
	Δαγκλή Κ.	162
Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης και Αειφόρου Ανάπτυξης του Νομού Χανίων		
	ΑΠΟΨΕΙΣ	182
	Συνέντευξη με τον Jean Remy	184
	Remy J.	196
Χώρος και Κοινωνιολογική Θεωρία. Προβληματική της Έρευνας		

Χωρικές Πολιτικές για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Μικρών Ελληνικών Πόλεων

Άσπα Γοσποδίνη

Αναπληρώτρια Καθηγήτρια, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το κείμενο αυτό έχει συνταχθεί στα πλαίσια των εργασιών της Ομάδας "Ανάπτυξη της Υπαιθρου" του ΙΣΤΑΜΕ και στηρίζεται σε προγενέστερη έρευνα και δημοσιεύσεις της συγγραφέως καθώς και σε συζητήσεις και αναλύσεις που έγιναν στα πλαίσια των εργασιών της Ομάδας. Το κείμενο επιχειρεί να προσδιορίσει *χωρικές πολιτικές για την ανάπτυξη των μικρών πόλεων στον ελληνικό χώρο* και μάλιστα, να εξειδικεύσει τις χωρικές πολιτικές για διαφορετικές ομάδες μικρών ελληνικών πόλεων βάσει των ιδιαίτερων χωροταξικών, οικονομικών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών τους. Εκτιμάται ότι τέτοιες "*κατακόρυφες*" *χωρικές πολιτικές* για τη βιώσιμη ανάπτυξη των μικρών ελληνικών πόλεων –δηλ. εξειδικευμένες χωρικές πολιτικές κατά ομάδα μικρών πόλεων– μπορούν να καλύψουν κενά ανάμεσα σε άλλες οριζόντιες πολιτικές για τον ελληνικό υπαίθρο χώρο, όπως για παράδειγμα πολιτικές για την αγροτική ανάπτυξη ή/και πολιτικές για την περιφερειακή ανάπτυξη.

Το κείμενο αρχικά περιγράφει με συντομία το διεθνές πλαίσιο της αναπτυξιακής προοπτικής όλων των κατηγοριών και ομάδων πόλεων (μητροπόλεις, μεγάλες πόλεις, μικρές πόλεις, πόλεις στον οικονομικό και γεωγραφικό πυρήνα της Ευρώπης, πόλεις στην περιφέρεια της Ευρώπης, κ.ά.) στις νέες συνθήκες της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και του ανταγωνισμού των πόλεων και των περιφερειών, της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και του νέου ενιαίου αστικού δικτύου της ΕΕ. Αναπτύσσεται το επιχείρημα ότι στο νέο διεθνοποιημένο και ανταγωνιστικό περιβάλλον, η πολεοδομία, ο αστικός σχεδιασμός και γενικότερα οι χωρικές αστικές πολιτικές αποκτούν σήμερα ένα νέο αναβαθμισμένο ρόλο

–εκείνον του καταλύτη και του μοχλού της οικονομικής ανάπτυξης των πόλεων. Ο νέος ρόλος της πολεοδομίας και του αστικού σχεδιασμού εξειδικεύεται για κάθε κατηγορία και ομάδα πόλεων στο ενιαίο αστικό δίκτυο της ΕΕ.

Μέσα σε αυτό το γενικότερο πλαίσιο, επιχειρείται στη συνέχεια, ο προσδιορισμός των κατάλληλων χωρικών πολιτικών για τη βιώσιμη ανάπτυξη των μικρών ελληνικών πόλεων. Ειδικότερα, στο δεύτερο κεφάλαιο του κειμένου, (α) παρουσιάζονται οι ιδιαιτερότητες των ελληνικών πόλεων και ειδικότερα των μικρών ελληνικών πόλεων (μέχρι 20.000 κατοίκους), (β) προσδιορίζονται οι αναπτυξιακές προοπτικές όλων των διαφορετικών ομάδων μικρών πόλεων στον ελληνικό χώρο σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χωροταξικά, οικονομικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικών τους καθώς και (γ) εξειδικεύεται ανά ομάδα μικρών πόλεων στον ελληνικό υπαίθρο χώρο, ο τρόπος με τον οποίο η πολεοδομία και ο αστικός σχεδιασμός μπορούν να συμβάλλουν καθοριστικά στη βιώσιμη ανάπτυξή τους. Το κείμενο καταλήγει σε *δέσμες εξειδικευμένων χωρικών πολιτικών* για τη βιώσιμη ανάπτυξη των διαφόρων ομάδων μικρών ελληνικών πόλεων.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΑΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ: Ο νέος ρόλος της πολεοδομίας και του αστικού σχεδιασμού

Είναι ευρέως αποδεκτό ότι στα πλαίσια της οικονομικής διεθνοποίησης, αλλά και του αυξανόμενου βαθμού ολοκλήρωσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της κατάργησης των εθνικών συνόρων, οι Ευρωπαϊκές πόλεις εμφανίζονται κατά την τελευταία δεκαετία να λειτουργούν όλο και περισσότερο ως *ενιαίο αστικό δίκτυο*. Υπερθεματίζοντας στο ζήτημα του αναδυόμενου ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού δικτύου, έχουν διατυπωθεί ακόμη και ακραίες απόψεις όπως ότι "η Ευρωπαϊκή κοινότητα μετατρέπεται πρωτίστως σε μια κοινότητα πόλεων παρά σε κοινότητα εθνών" (Σημαιοφορίδης, 1998: 144).

Μέσα στο νέο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό δίκτυο, δεν διαμορφώνεται μια σταθερή και άκαμπτη ιεραρχία πόλεων αλλά *πολλές και ενέλικτες ιεραρχίες πόλεων* σε συνάρτηση με τη συγκεκριμένη απόδοση των πόλεων σε διαφορετικούς τομείς και δραστηριότητες (π.χ. υπηρεσίες, υψηλή τεχνολογία, τουρισμός, κ.α) καθώς και τη σφαίρα επιρροής τους (π.χ. περιφερειακή, εθνική, διεθνής) (CEC, 1992: 14). Στο πλαίσιο αυτό, δημιουργείται *ένας εντεινόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων* για τη βελτίωση της θέσης τους στην ιεραρχία και *την αναζήτηση μιας "νέας κεντρικότητας"* μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό δίκτυο (βλ. Jensen-Butler, 1997· Jensen-Butler, Shachar & van Weesep, 1997· Brotchie κ.ά., 1995· Duffy, 1995· Sassen, 2001· Γοσποδίνη, 2000· Gospodini, 2002). Απόδειξη αυτού του φαινομένου μπορεί να θεωρηθεί και ο αυξανόμενος αριθμός δικτύων πόλεων που οργανώνονται στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη συνεργασία και την ανταλλαγή

ιδεών πάνω σε ζητήματα χάραξης πολιτικής και εφαρμογής ειδικών προγραμμάτων που αφορούν σε διάφορους τομείς, όπως για παράδειγμα νέες τεχνολογίες, τουρισμός, διαχείριση πολιτισμικής κληρονομιάς κ.ά. αλλά και σε κοινά προβλήματα όπως ανεργία, κοινωνικός αποκλεισμός, κ.ά.

Η αναπτυξιακή προοπτική μιας πόλης ή μιας ομάδας πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα θεωρείται (CEC 1992: 16-17) ότι διαφοροποιείται σε συνάρτηση με πέντε βασικούς παράγοντες:

- α. Ο βαθμός διαφοροποίησης της οικονομικής βάσης και η ύπαρξη εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού.
- β. Η ύπαρξη υπηρεσιών με υψηλή τεχνολογία και τοπική διασύνδεση με ερευνητικά ιδρύματα.
- γ. Ο βαθμός ανάπτυξης ή/και εκσυγχρονισμού των υποδομών στους τομείς των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών.
- δ. Η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος (κτισμένου χώρου, δημόσιου υπαίθριου χώρου, περι-αστικού φυσικού χώρου) και η ποιότητα της αστικής ζωής.
- ε. Η θεσμική ικανότητα για την χάραξη και την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών.

Στο πλαίσιο των παραπάνω πέντε κρίσιμων παραγόντων, και ειδικότερα σε συνάρτηση με τον παράγοντα (δ) που αφορά στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, η αναπτυξιακή προοπτική των πόλεων συνδέεται με την πολεοδομία και τον αστικό σχεδιασμό, που εμφανίζονται έτσι να αναλαμβάνουν ένα νέο διευρυμένο ρόλο, συνδεδεμένο με την οικονομική ανάπτυξη των πόλεων. Ωστόσο, ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού ως παράγοντα ανάπτυξης δεν είναι ο ίδιος για όλες τις κατηγορίες και τις ομάδες πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα: *μητροπόλεις, μεγάλες πόλεις, μικρές πόλεις, πόλεις στον πυρήνα της Ευρώπης* (τον παλαιό πυρήνα¹ και το νέο πυρήνα²), *πόλεις στην περιφέρεια*³ (οικονομική ή/και γεωγραφική) της Ευρώπης. Διότι οι διάφορες κατηγορίες και ομάδες πόλεων χαρακτηρίζονται από διαφορετικές οικονομικές, κοινωνικές και χωρικές

¹ Σύμφωνα με επίσημες μελέτες της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έγιναν σε προγενέστερα στάδια της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης (βλ. για παράδειγμα CEC, 1992: 14-15), ο όρος "παλαιός πυρήνας" αναφέρεται στις περιοχές της Ευρώπης όπου υπήρξε πρώιμη βιομηχανική ανάπτυξη: Αγγλία, βόρεια Γερμανία, βόρεια και ανατολική Γαλλία, Κάτω Χώρες, Λουξεμβούργο και Δανία.

² Σύμφωνα με τις ίδιες πηγές (CEC, 1992: 15), ο όρος "νέος πυρήνας" αναφέρεται στη νότια Γερμανία, τη βόρεια Ιταλία, τη νοτιο-ανατολική Γαλλία και την κεντρική και ανατολική Ισπανία.

³ Σύμφωνα με τις ίδιες πηγές (CEC, 1992: 15), στην "περιφέρεια" της Ευρωπαϊκής Ένωσης θεωρείται ότι ανήκουν η νότια Ιταλία, η δυτική Γαλλία, η Ιρλανδία, η νότια Ισπανία, η Ελλάδα και η Πορτογαλία.

ιδιότητες (βλ. CEC4, 1992) και κατά συνέπεια, εισέρχονται στο νέο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό δίκτυο και στο ανταγωνιστικό περιβάλλον από διαφορετικές αφετηρίες. Επομένως, σε σχέση με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε κατηγορίας και ομάδας πόλεων, διαφοροποιείται και ο ρόλος και ο βαθμός βαρύτητας της πολεοδομίας και του αστικού σχεδιασμού ως παραγόντων ανάπτυξης.

Μητροπόλεις: Ο αστικός σχεδιασμός ως μέσον διατήρησης του μητροπολιτικού χαρακτήρα και της υπεροχής μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό δίκτυο

Την ύφεση της ανάπτυξης των μητροπόλεων, η οποία παρατηρήθηκε στη δεκαετία του '70 και στην αρχή της δεκαετίας του '80 λόγω του φαινομένου της αποκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων, ακολούθησε μια οικονομική και δημογραφική αναγέννηση των μητροπολιτικών κέντρων από τα τέλη της δεκαετίας του '80 και μέχρι σήμερα. Η επανα-αστικοποίηση (re-urbanisation) υποστηρίχθηκε από δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις και ήταν αποτέλεσμα των τάσεων συγκέντρωσης στις μητροπόλεις συγκεκριμένων οικονομικών τομέων και δραστηριοτήτων, όπως οι υψηλού επιπέδου εξειδικευμένες χρηματο-οικονομικές υπηρεσίες, τα προϊόντα και οι υπηρεσίες υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας και η βιομηχανία πολιτισμού και μέσων επικοινωνίας (Hall, 1998' CEC, 1992' Sassen, 2000' Hutton, 2006' Gospodini, 2006).

Οι μητροπόλεις διατήρησαν την υπεροχή τους με τη συνεχή προσέλκυση διεθνών χρηματοπιστωτικών οργανισμών και κεντρικών εγκαταστάσεων πολυεθνικών εταιρειών (Gospodini, 2002 και 2006), ερευνητικών κέντρων και εταιρειών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας (Hall, 2000' Pratt, 2000' Hutton, 2004' Gospodini, 2006), διεθνών πολιτικών οργανισμών και κέντρων δημόσιας διοίκησης, επιχειρήσεων τέχνης, θεάματος και μέσων μαζικής επικοινωνίας (Sassen and Roost, 2000' Mommas, 2004' Scott, 1997 and 2000' Hutton, 2004' Gospodini, 2006).

Στο πλαίσιο του ανταγωνισμού των μητροπόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα, ο αστικός σχεδιασμός έχει αναλάβει την τελευταία δεκαεπταετία έναν ιδιαίτερα κρίσιμο ρόλο στη συνεχή προσπάθεια διατήρησης του μητροπολιτικού χαρακτήρα και της υπεροχής της πόλης: Η εφαρμογή των νέων ρευμάτων και τάσεων στον αστικό σχεδιασμό

⁴ Η μελέτη εκπονήθηκε το 1990 υπό την επίβλεψη της 16^{ης} Γενικής Διεύθυνσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στόχος της μελέτης ήταν να αποτιμήσει την συμβολή των πόλεων στο μετασχηματισμό και την ενοποίηση της Ευρώπης κατά την τελευταία δεκαετία και ταυτόχρονα να εκτιμήσει τις επιπτώσεις της ενοποίησης πάνω στις πόλεις για τις επόμενες δεκαετίες. Η μελέτη βασίστηκε σε πρωτογενή έρευνα που εκπονήθηκε κατά το διάστημα 1990-91 σε δείγμα 24 πόλεων κατανεμημένων σε όλες τις περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από την Κοπεγχάγη στο βορρά μέχρι τη Σεβίλλη στο νότο και από το Δουβλίνο στα δυτικά μέχρι τη Θεσσαλονίκη στα ανατολικά. Η έρευνα συμπληρώθηκε και από ειδικές θεματικές μελέτες όπως "Ο ρόλος 4 πρωτευουσών μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση", "Ο ρόλος των μικρότερων πόλεων μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση".

- και τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό – χρησιμοποιούνται ως "εργαλείο" δημιουργίας ενός ιδιαίτερου, πρωτοποριακού ή μοναδικού αστικού τοπίου αιγλης, εξουσίας και συμβολισμού του μητροπολιτικού χαρακτήρα (Γοσποδίνη, 2000 και Gospodini, 2002). Οι *avant-garde* μορφές του χώρου (κτίρια, δημόσιος υπαίθριος χώρος) λειτουργούν ταυτοχρόνως ως "τοπόσημα" που ενισχύουν την ταυτότητα της πόλης και ως "μαγνήτες" που έλκουν την κορυφή των δραστηριοτήτων στον τομέα των υπηρεσιών (π.χ. κεντρικές εγκαταστάσεις πολυεθνικών εταιρειών, διεθνείς χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, πολυεθνικές εταιρείες υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας κ.λπ).

Υπό αυτό το πρίσμα, μπορεί κανείς να κατανοήσει τις τεράστιες δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις σε μεγάλα έργα αστικού σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής που έγιναν στις μητροπόλεις της Ευρώπης από τα τέλη της δεκαετίας του '80 μέχρι σήμερα: Στο Παρίσι, κατά την προεδρία του Mitterand, στο ζήτημα της προβολής του μητροπολιτικού χαρακτήρα της πόλης υιοθετήθηκε μια προσέγγιση καθαρά προσανατολισμένη στον πρωτοποριακό αστικό και αρχιτεκτονικό σχεδιασμό. Τα μεγάλα έργα⁵ ("grands travaux") αυτής της περιόδου, τα οποία υλοποιήθηκαν με γενναία δημόσια χρηματοδότηση και κάλυπταν όλο σχεδόν το Παρίσι, διασπαρμένα στο κέντρο και την περιφέρεια, ήταν όλα προϊόν διεθνών διαγωνισμών αρχιτεκτονικής και αστικού σχεδιασμού. Στο Λονδίνο, η ανάπλαση των Docklands, που χαρακτηρίστηκε από μεγάλες επενδύσεις κρατικών και ιδιωτικών κεφαλαίων, μπορεί επίσης να θεωρηθεί έργο συνυφασμένο με την προσπάθεια πρωτοποριακού επανασχεδιασμού του αστικού χώρου με στόχο την υλοποίηση του οράματος επέκτασης του επιχειρηματικού κέντρου του City ανατολικά αλλά και της αναβάθμισης του μητροπολιτικού χαρακτήρα του Λονδίνου συνολικά. Σε κριτικές θεωρήσεις της ανάπλασης των Docklands (βλ. Hinsley and Malone, 1996) διατυπώθηκε η άποψη ότι η διαδικασία που ακολουθήθηκε πρώτον, αντιπροσωπεύει ένα πρότυπο αστικής ανάπλασης προσαρμοσμένο στους κανόνες της αγοράς ("market-led-process") όπου περιορίζεται η συμμετοχή των τοπικών φορέων ενώ αυξάνονται οι επιλογές των ιδιωτικών συμφερόντων, και δεύτερον, εντάσσεται σε ένα πλαίσιο σαφώς προσανατολισμένο στη μορφή του αστικού χώρου ("form-based-framework"), όπου περιθωριοποιείται ο πολεοδομικός προγραμματισμός (urban planning) ενώ ανατίθεται κυρίαρχος ρόλος στον αστικό σχεδιασμό και την αρχιτεκτονική. Αυτά φαίνονται πολύ καθαρά ειδικότερα στην περίπτωση της περιοχής Canary Wharf των Docklands (Hinsley and Malone, 1996: 56-57). Στο Βερολίνο, τόσο ο αστικός σχεδιασμός

⁵ Αυτά είναι τα εξής: 1. Το Μουσείο Orsay 2. Το θεματικό Πάρκο La Villette που περιλαμβάνει σημαντικά κτιριακά συγκροτήματα όπως το Cite de Science et Industrie, το Cite de la Musique καθώς και πρωτοποριακούς υπαίθριους χώρους για ειδικές δραστηριότητες 3. το κτήριο του Αραβικού Κόσμου 4. το κτήριο του Υπουργείου Οικονομικών 5. Το κτήριο – Αψίδα του Υπουργείου Περιβάλλοντος στην περιοχή Defence 6. Το κτήριο της νέας Όπερας στην περιοχή της Βασίλης 7. Οι γυάλινες πυραμίδες στο Μουσείο του Λούβρου 8. Το κτήριο της Εθνικής Βιβλιοθήκης 9. Το κτιριακό συγκρότημα του Διεθνούς Συνεδριακού Κέντρου 10. Το κτήριο του Μουσείου Φυσικής Ιστορίας.

όσο και η αρχιτεκτονική, χρησιμοποιήθηκαν συστηματικά στην προσπάθεια αναβάθμισης της πόλης σε μητροπολιτικό κέντρο της Ευρώπης. Μετά την κατεδάφιση του τείχους το 1989 και την ανακήρυξη του Βερολίνου ως πρωτεύουσας της Γερμανίας, ακολούθησε ένα μεγάλο κύμα παρεμβάσεων αστικού σχεδιασμού που αφορούσαν στην ανάπλαση υποβαθμισμένων περιοχών κοντά στο τείχος –Potsdamerplatz, Leipzigerplatz, Friedrichstrasse, Alexanderplatz (Karitzki, 1996). Ο επανασχεδιασμός του αστικού χώρου ήταν πάλι προϊόν διεθνών διαγωνισμών με συμμετοχή πολυεθνικών κατασκευαστικών εταιρειών σε συνεργασία με μεγάλα ονόματα αρχιτεκτόνων- πολεοδόμων. Ομοίως, οι πρόσφατες προσπάθειες για τον επαναπροσδιορισμό του Μιλάνου ως μητρόπολης της κεντρικής Ευρώπης συνδέονται επίσης με σημαντικά έργα αστικής αναδόμησης και ανάπλασης στο κέντρο της πόλης, όπως η αναδόμηση της περιοχής του Milan Fair. Σύμφωνα με το 1^ο βραβείο του διεθνούς διαγωνισμού αστικού σχεδιασμού που κέρδισαν οι Zaha Hadid, Arata Isozaki, Daniel Libeskind και Pier Paolo Maggiora, η επανοικοδόμηση της περιοχής του παλιού Milan Fair θα στηρίζεται στον καινοτόμο σχεδιασμό και μορφολογία επιχειρώντας την προσέλευση οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, εταιρειών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, και μέσων μαζικής ενημέρωσης.

Τα παραπάνω παραδείγματα καταδεικνύουν καθαρά το νέο ρόλο του αστικού σχεδιασμού ως εργαλείο οικονομικής ανάπτυξης. Η δημιουργία μέσω καινοτόμου σχεδιασμού "σημαινόντων επιχειρηματικών epicέντρων" και αστικού τοπίου αίγλης και συμβολισμού υποστηρίζουν την χωρική συγκέντρωση (*clustering*) των *ακμαζόντων νέων αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων*, όπως εταιρείες οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, και συμβάλλουν στη διατήρηση του status των μητροπόλεων στις ιεραρχίες του Ευρωπαϊκού και του παγκόσμιου αστικού δικτύου (βλ. Γοσποδίνη, 2006· Gospodini, 2006 forthcoming).

Μεγάλες Πόλεις: Ο αστικός σχεδιασμός ως μέσον αναβάθμισης της θέσης των πόλεων στην ιεραρχία του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού δικτύου

Ως συνέπεια της μαζικής αστικοποίησης των πληθυσμών, της συγκέντρωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων και της σημαντικής οικιστικής επέκτασης των μεγάλων Ευρωπαϊκών πόλεων κατά τις δεκαετίες '50 και '60, αυτή η ομάδα Ευρωπαϊκών πόλεων χαρακτηρίστηκε κατά τις επόμενες δεκαετίες από υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου και κατά συνέπεια, της αστικής ζωής: υψηλές πολεοδομικές πυκνότητες, χαμηλή ποιότητα σχεδιασμού και κατασκευής του χώρου, αίσθηση έλλειψης ταυτότητας του χρήστη στο χώρο, αντιθέσεις κοινωνικών ομάδων μέσα στον αστικό ιστό, μόλυνση του περιβάλλοντος, κ.ά. Αυτά τα χωρικά και κοινωνικά μειονεκτήματα των μεγάλων πόλεων σε συνδυασμό με συνυπάρχουσες οικονομικές δυσκαμψίες (π.χ. υψηλές τιμές γης, σχετικά μεγάλο κόστος υπηρεσιών) κατέστησαν αυτήν την ομάδα πόλεων λιγότερο ελκυστική ως τόπο εγκατά-

στασης – διαμονής ή εργασίας. Ειδικότερα στην περιφέρεια της Ευρώπης, η υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου και της αστικής ζωής στις μεγάλες πόλεις ήταν εντονότερη αφού η εσωτερική μετανάστευση πληθυσμών προς αυτές ήταν ταχύτερη και μαζικότερη και είχε ως συνέπεια την άναρχη οικονομική και οικιστική ανάπτυξη τους (CEC, 1992: 14-17, 100).

Στο πλαίσιο του ανταγωνισμού των μεγάλων πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα, ο αστικός σχεδιασμός μετατρέπεται σε βασικό μέσον *αναίρεσης μέρους των συσσωρευμένων χωρικών μειονεκτημάτων* με κυρίαρχη δράση *την ανάπλαση*: ανάπλαση υποβαθμισμένων περιοχών, ανάπλαση και αναβίωση εγκαταλειμμένων περιοχών (συνήθως βιομηχανικών), ανάπλαση ιστορικών τμημάτων του ιστού, κ.ά. Η βελτίωση της εικόνας της πόλης χρησιμοποιείται ως πόλος έλξης νέων επενδύσεων σε αναπτυσσόμενους και ακμάζοντες οικονομικούς τομείς (π.χ. υπηρεσίες, πολιτισμός, αστικός τουρισμός) και κατά συνέπεια, ως μέσον αναβάθμισης της θέσης της πόλης στην ιεραρχία του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος.

Ειδικότερα στην περίπτωση μεγάλων πόλεων σε σημαντική οικονομική ύφεση, όπως για παράδειγμα βιομηχανικές πόλεις με παραδοσιακή βαριά βιομηχανία, ή, πόλεις-λιμάνια σε παρακμή, ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού γίνεται ακόμη σημαντικότερος: Η βελτίωση της εικόνας της πόλης εμφανίζεται ως *απαραίτητο ενδιάμεσο βήμα* στη μεταστροφή της τοπικής οικονομίας προς ανθούσες νέες αστικές οικονομίες. Αυτό αντανακλάται καθαρά στο γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια, τέτοιες πόλεις τείνουν να προτάσσουν υψηλά στην ιεραρχία του συνόλου των δράσεων για την αναδιάρθρωση της τοπικής οικονομίας, τις αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας αστικών περιοχών. Εδώ, θα μπορούσαν να αναφερθούν τα παραδείγματα ανάπλασης στα Liverpool Docks και στην περιοχή Kop van Zuid του Rotterdam στη δεκαετία του '90: Ο επανασχεδιασμός του αστικού ιστού επικέντρωσε σε ζητήματα αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και φυσιογνωμίας της πόλης ενώ ταυτόχρονα παρήγαγε χώρο για νέες ανθούσες δραστηριότητες και χρήσεις – ψυχαγωγία, πολιτισμός, εμπόριο, υπηρεσίες, κατοικία. Αυτές οι αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας τόσο στο Liverpool, όσο και στο Rotterdam, θεωρούνται ότι συνέβαλαν σημαντικά στην επιδιωκόμενη αναδιάρθρωση της τοπικής οικονομίας (Craig-Smith, 1995: 25-28· van der Knaap και Pinder, 1992: 167-169). Επίσης στην περίπτωση του Μπιλμπάο της Ισπανίας, ο αναπτυξιακός ρόλος του αστικού σχεδιασμού ως μέσον άρσης της περιθωριοποίησης καταδεικνύεται με τον καλύτερο τρόπο. Μέχρι τη δεκαετία του '90, το Bilbao, αποτελούσε αποβιομηχανοποιημένη πόλη με οξυμένα προβλήματα οικονομικής ύφεσης και ανεργίας, με εγκαταλειμμένες ή υπολειπόμενες εγκαταστάσεις παραδοσιακής βαριάς βιομηχανίας στο κέντρο της πόλης δίπλα στο ποτάμι. Η μεγάλης κλίμακας ανάπλαση της παλαιάς βιομηχανικής περιοχής και ο πρωτοποριακός φυσικός ανασχεδιασμός του αστικού χώρου έχουν μετατρέψει

το Bilbao σε κέντρο αστικού τουρισμού. Τα πρώτα αποτελέσματα ερευνών σχετικά με την τουριστική ανάπτυξη δείχνουν ότι οι επισκέπτες από το εξωτερικό έχουν αυξηθεί θεαματικά –43% ανά μήνα του ημερολογιακού έτους. Αντιστοίχως, οι Ισπανοί επισκέπτες (πλην των Βάσκων) έχουν αυξηθεί κατά 20,4% (Plaza B., 1999, 2000b, 2000b). Ειδικότερα, το κτήριο του Μουσείου Guggenheim και ο πρωτοποριακός σχεδιασμός του από τον Frank O. Gehry, τεκμηριώνουν με τον καλύτερο τρόπο μια νέα τάση που αναδύεται διεθνώς και αφορά στον αστικό τουρισμό καθώς και στη σχέση μεταξύ χώρου και επισκέπτη: Ανεξαρτήτως των συγκεκριμένων λειτουργιών και δραστηριοτήτων που μπορεί να φιλοξενούνται στο χώρο (κτήριο ή δημόσιο υπαίθριο χώρο), ο πρωτοποριακός φυσικός σχεδιασμός του χώρου μπορεί να καταστήσει έκθεμα τον ίδιο το χώρο και να τον μετατρέψει σε αξιοθέατο και πόλο τουριστικής έλξης. Χρησιμοποιώντας τα λόγια της Beatriz Plaza για το Μουσείο Guggenheim, *"η avant-garde εικόνα αυτού του μνημειακού κυβιστικού γλυπτού ενός πλοίου έχει σημαντικότατο θετικό αποτέλεσμα για την πόλη του Bilbao τόσο λόγω της ικανότητας του Μουσείου να προσελκύει τουρίστες, όσο και λόγω της βελτίωσης της εικόνας της πόλης. Από τα εγκαίνια του Μουσείου Guggenheim, η πόλη έχει κάνει ένα άλμα μπροστά"* (Plaza B., 1999: 592).

Ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού ως μέσον αναβάθμισης των μεγάλων πόλεων στην ιεραρχία του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος, αντανακλάται εμμέσως και στις προσπάθειες μεγάλων Ευρωπαϊκών πόλεων να φιλοξενήσουν σημαντικές διεθνείς εκδηλώσεις όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες, η World EXPO κ.ά. Τέτοια γεγονότα τείνουν να λειτουργούν ως *κινητήριοις δύναμη* για την υλοποίηση έργων που, μετά το πέρας του συγκεκριμένου γεγονότος, θα έχουν ένα μόνιμο θετικό αποτέλεσμα στην πόλη. Η Βαρκελώνη αντιπροσωπεύει ένα από τα πιο επιτυχημένα παραδείγματα μεγάλης πόλης που την τελευταία δεκαεπταετία αναβαθμίσθηκε στις ιεραρχίες του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος, χρησιμοποιώντας ως καταλύτη τη φιλοξενία των Ολυμπιακών του 1992 και ως βασικό "εργαλείο" τον αστικό σχεδιασμό και τις δράσεις ανάπλασης.

Στα πλαίσια του ανταγωνισμού των πόλεων, οι προσπάθειες των πόλεων για την ανάπτυξη των νέων αστικών οικονομιών, με κυρίαρχες τις οικονομίες του πολιτισμού και του ελεύθερου χρόνου, σε συνδυασμό με τις προσπάθειές τους να φιλοξενήσουν μεγάλα διεθνή γεγονότα (mega events) για τα οποία το σύνολο των αναγκαίων κτιριακών εγκαταστάσεων απαιτεί μεγάλης έκτασης χώρους σε άμεση γειτνίαση, γέννησε ένα νέο φαινόμενο στη μεταβιομηχανική πόλη: τη χωρική συγκέντρωση των πολιτιστικών δραστηριοτήτων (cultural clustering) (βλ. Γοσποδίνη, 2006· Gospodini, 2006 forthcoming). Ο Mommaas (2004), αναφέρει ότι η τάση χωρικής συγκέντρωσης και ομαδοποίησης των πολιτιστικών δραστηριοτήτων αποτελεί προχωρημένο στάδιο της χρήσης του πολιτισμού ως κινητήριου μοχλού της αστικής οικονομίας. Αποτελεί σημαντική μεταβολή και δηλώνει το πέρασμα

"από τις απλές πολιτικές που στόχευαν στην οργάνωση περιστασιακής κατανάλωσης πολιτιστικών θεαμάτων σε πιο ολοκληρωμένες στρατηγικές πολιτικές που στοχεύουν στη δημιουργία πλήθους χώρων εν σειρά, ακόμη και ολόκληρων γειτονιών και αστικών περιοχών, για πολιτιστική παραγωγή και δημιουργικότητα" (Mommms, 2004: 508).

Μεσαίες και Μικρές Πόλεις: Ο αστικός σχεδιασμός ως μέσον άρσης της περιθωριοποίησης και διεύρυνσης της αναπτυξιακής προοπτικής μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα

Στα πλαίσια του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού δικτύου, οι μεσαίες πόλεις (20-100 χιλιάδες κατ.) και οι μικρές πόλεις (μέχρι 20 χιλιάδες κατ.) θεωρούνται η δυναμικότερη ομάδα πόλεων με μεγάλες δυνατότητες ανέλιξης στις ιεραρχίες του συστήματος και θετική εν γένει αναπτυξιακή προοπτική (βλ. CEC, 1992: 18 και 101). Ήδη από τη δεκαετία του '80, ενισχυόμενες από τις πολιτικές αποκέντρωσης, οι πόλεις αυτές γνώρισαν ιδιαίτερη οικονομική και δημογραφική ανάπτυξη. Οι βασικότεροι παράγοντες που πιστεύεται ότι κατέστησαν αυτή την ομάδα πόλεων ελκυστική για την εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων και νέων κατοίκων είναι οι εξής (βλ. CEC, 1992: 100-101):

- *οι οικονομικές δυσκαμψίες και τα μειονεκτήματα των μεγάλων πόλεων (π.χ υψηλές τιμές γης, σχετικά μεγάλο κόστος υπηρεσιών, παλαιές υποδομές, κ.α) που ευνόησαν την αποκέντρωση συγκεκριμένων οικονομικών τομέων και δραστηριοτήτων (π.χ. βιομηχανία).*
- *Η τεχνολογική εξέλιξη στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της πληροφορικής που διεύρυνε τις επιλογές⁶ τόπου εγκατάστασης τόσο για επιχειρήσεις όσο και για κατοίκους.*
- *Η υψηλότερη ποιότητα του αστικού χώρου και η καλύτερη ποιότητα ζωής που κατα κανόνα χαρακτηρίζαν τις μικρές πόλεις σε σύγκριση με τις μεγάλες πόλεις: μικρές πολεοδομικές πυκνότητες και χαμηλή δόμηση, διατήρηση σε μεγαλύτερο βαθμό της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και των παραδοσιακών μορφών του αστικού χώρου, μικρές αποστάσεις μέσα στην πόλη, λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση και ταχύτερη μετακίνηση, μικρότερη μόλυνση του περιβάλλοντος, στενότερη σχέση και επαφή μεταξύ δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος, μικρότερες κοινωνικές αντιθέσεις, μεγαλύτερη αίσθηση*

⁶ Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στις επιχειρήσεις, η επιλογή τόπου εγκατάστασης αποδεδειγμένη από την περιοχή πρώτων υλών και από τις περιοχές των αγορών ενώ διευκολύνθηκαν ο καταμερισμός της παραγωγής σε μικρότερες μονάδες και η λειτουργική εξειδίκευση σε διαφορετικούς τόπους. Όσον αφορά στους κατοίκους, διευκολύνθηκε η πρόσβασή τους –φυσική ή ηλεκτρονική– στις εξειδικευμένες υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και στην πολιτιστική βιομηχανία των μεγάλων πόλεων.

ταυτότητας στο χώρο και στην τοπική κοινωνία.

Στο πλαίσιο αυτό, η ποιότητα του αστικού χώρου εμφανίζεται ως ένας από τους τρεις βασικούς παράγοντες που έχουν ήδη επιδράσει θετικά στην ανάπτυξη των μικρών και μεσαίων Ευρωπαϊκών πόλεων. Επομένως, σε μια πρώτη θεώρηση, ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού στην ομάδα αυτή αφορά στην διατήρηση της ποιότητας και των χωρικών πλεονεκτημάτων του αστικού χώρου. Ωστόσο, ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού μπορεί να εξειδικευθεί περισσότερο για κάθε μία από τις υπο-ομάδες μικρών πόλεων σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της.

α. Οι μεσαίες και μικρές πόλεις που ανήκουν στον πυρήνα - παλαιό και νέο πυρήνα - της Ευρώπης, πιστεύεται ότι θα αντιμετωπίσουν επιτυχώς το νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον κυρίως λόγω των πλεονεκτημάτων της θέσης τους: μικρή απόσταση από τα μητροπολιτικά κέντρα και τις μεγάλες πόλεις, αναπτυγμένο και αξιόπιστο δίκτυο μεταφορών και επικοινωνιών. Ειδικότερα, οι μικρές πόλεις που βρίσκονται πάνω σε μεγάλους κυκλοφοριακούς και μεταφορικούς άξονες (transport corridors) θεωρείται ότι έχουν ιδιαίτερα ευνοϊκή προοπτική που συνδέεται με την ανάπτυξη εταιρειών διεθνών διανομών, επιχειρήσεων νέων τεχνολογιών καθώς και οικιστική ανάπτυξη. Σε αυτή την υπο-ομάδα μικρών πόλεων, ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού συνδέεται με τη διατήρηση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του αστικού χώρου και τη συνεχή "προστασία" του περιβάλλοντος από τους κινδύνους που ενέχει η πιθανή ταχεία ανάπτυξη, έτσι ώστε οι πόλεις αυτές να συνεχίσουν να αποτελούν σε βάθος χρόνου ελκυστικό τόπο εγκατάστασης νέων επιχειρήσεων και νέων κατοίκων.

β. Οι μεσαίες και μικρές πόλεις με ειδικά χαρακτηριστικά. Στην ομάδα αυτή συγκαταλέγονται:

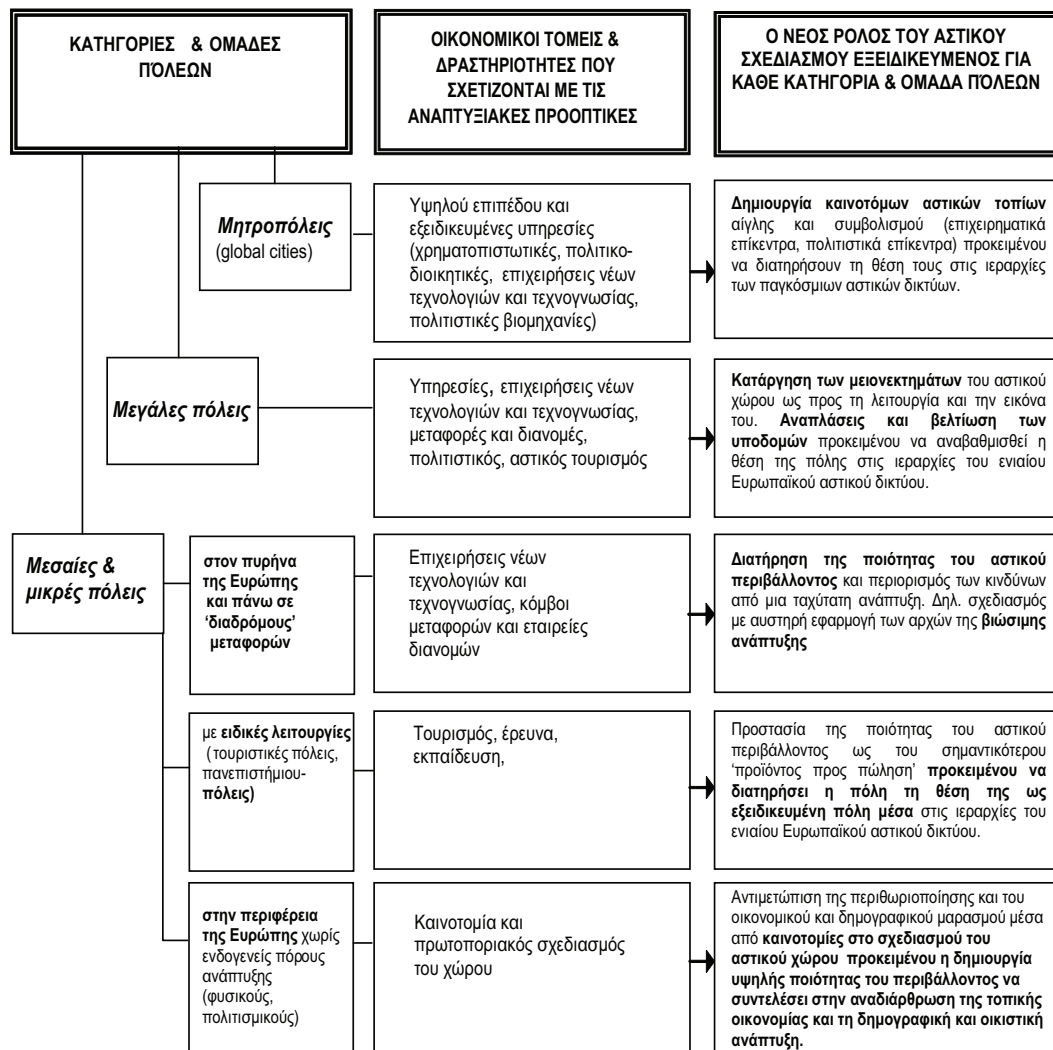
1. πόλεις με ενδογενείς φυσικούς ή/και πολιτιστικούς πόρους ανάπτυξης, δηλ. πόλεις με φυσικό περιβάλλον ιδιαίτερου κάλλους, πόλεις με πλούσια αρχαιολογική, αρχιτεκτονική και εν γένει πολιτιστική κληρονομιά, όπως είναι για παράδειγμα πολλές μεσαίες και μικρές ελληνικές πόλεις στο νησιωτικό αλλά και τον ορεινό χώρο της Ελλάδας, και
2. μεσαίες και μικρές πόλεις με αναπτυγμένες ειδικές αστικές λειτουργίες όπως πόλεις με παράδοση σε υψηλού επιπέδου εκπαιδευτικά ιδρύματα και ερευνητικά ιδρύματα, (π.χ. Cambridge, Οξφόρδη, Χαϊδελμβέργη). Αυτή η ομάδα πόλεων θεωρείται ότι έχει πολύ θετική προοπτική συνδεδεμένη με την εκπαίδευση, την έρευνα, τον τουρισμό και την οικιστική ανάπτυξη. Σε αυτή την υπο-ομάδα των μικρών πόλεων, η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο παράγοντα για την ανάπτυξη: Ο ίδιος ο αστικός χώρος αντιπροσωπεύει με μια έννοια "προϊόν προς πώληση" και κυρίαρχο

πόλο έλξης τόσο για τους επισκέπτες όσο και για τους κατοίκους. Επομένως, ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού είναι ιδιαίτερα σημαντικός. Συνδέεται με την εφαρμογή καινοτόμου χωρικού σχεδιασμού στα πεδία i) της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, ii) της προστασίας και της ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς, και iii) της ανάπλασης και βελτίωσης της ποιότητας του αστικού χώρου, έτσι ώστε η πόλη να διατηρήσει ή και να αναβαθμίσει τη θέση της ως "ειδική" πόλη μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό δίκτυο.

γ. Οι μεσαίες και μικρές πόλεις στην περιφέρεια – οικονομική ή/και γεωγραφική –της Ευρώπης– χωρίς ενδογενείς φυσικούς ή πολιτιστικούς πόρους ανάπτυξης αναμένεται να αντιμετωπίσουν ιδιαίτερα προβλήματα στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού δικτύου. Σε σύγκριση με τις μικρές πόλεις στον πυρήνα, οι μικρές πόλεις στην περιφέρεια χαρακτηρίζονται από σημαντικές αδυναμίες τόσο σε υποδομές όσο και σε παραγωγική διάρθρωση (ανεπάρκεια φυσικών υποδομών και τηλεπικοινωνιών, τοπικές επιχειρήσεις μικρομεσαίου μεγέθους και χαμηλής τεχνολογίας, υψηλό ποσοστό απασχόλησης στη γεωγία). Κάποια αναπτυξιακά προβλήματα μπορούν να αντιμετωπισθούν μέσω των δικτύων πόλεων στο ενιαίο αστικό σύστημα που μπορούν να προσφέρουν βοήθεια στις μικρές πόλεις της περιφέρειας σε ζητήματα τεχνολογίας και χάραξης πολιτικής. Ωστόσο, εκείνες οι μικρές πόλεις που βρίσκονται σε καθαρά αγροτικές περιοχές στην περιφέρεια καθώς και εκείνες που στηρίζονται σε οικονομικές δραστηριότητες σε ύφεση (π.χ. πόλεις-λιμάνια σε παρακμή, πόλεις με βιομηχανία παλαιάς τεχνολογίας) θεωρείται ότι έχουν ιδιαίτερα δυσμενή αναπτυξιακή προοπτική μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό δίκτυο λόγω σοβαρών δυσκολιών αναδιάρθρωσης της τοπικής οικονομίας τους –π.χ. έλλειψη ενδογενών πόρων ανάπτυξης όπως τουριστικά αξιοποιήσιμη πολιτιστική κληρονομιά ή/και ιδιαίτερου κάλλους φυσικό περιβάλλον για να στρέψουν την τοπική οικονομία προς τον τουρισμό και τις υπηρεσίες, έλλειψη υποδομών ή/και ανθρωπίνου δυναμικού για την ανάπτυξη επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας και πολιτιστικής βιομηχανίας. Σε αυτή τη μειονεκτική υπο-ομάδα πόλεων, ο αστικός σχεδιασμός μπορεί να αποτελέσει καθοριστικότερο παράγοντα στην προσπάθεια αναδιάρθρωσης της τοπικής οικονομίας και άρσης της περιθωριοποίησης των μειονεκτικών μικρών πόλεων μέσα στο ενιαίο αστικό σύστημα. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως "εργαλείο" για τη ριζική αναβάθμιση του αστικού τοπίου και της εικόνας αυτών των πόλεων, έτσι ώστε ο δομημένος αστικός χώρος ο ίδιος να μετατραπεί σε ενδογενή πόρο οικονομικής, δημογραφικής και οικιστικής ανάπτυξης.

Στο Σχήμα 1 παρουσιάζεται συνοπτικά ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού στην αναπτυξιακή προοπτική όλων των κατηγοριών και ομάδων πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό δίκτυο.

Σχήμα 1. Ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού εξειδικευμένα για κάθε κατηγορία και ομάδα πόλεων στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό δίκτυο (πηγή: Gospodini 2002)



Πηγή: Gospodini 2002

Ανακεφαλαιώνοντας όλα τα προηγούμενα σχετικά με τις νέες "χρήσεις" του αστικού σχεδιασμού ως μέσον ανάπτυξης, θα μπορούσαν να εξαχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Στην εποχή της διεθνοποίησης και του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος, ο καινοτόμος σχεδιασμός τείνει να μετασχηματίζεται από προϊόν οικονομικής ευμάρειας σε *μέσον οικονομικής ανάπτυξης των πόλεων*.
- Ο αστικός σχεδιασμός αναλαμβάνει ένα νέο αναβαθμισμένο ρόλο ως *εργαλείο ανάπτυξης*.

Η επίδραση του αστικού σχεδιασμού ως εργαλείου ανάπτυξης είναι σημαντική για όλες τις ομάδες πόλεων. Ωστόσο, γίνεται ιδιαίτερα κρίσιμη για δύο ομάδες πόλεων που αντιπροσωπεύουν τα δύο άκρα του ενιαίου αστικού συστήματος: α) τις μητροπόλεις και β) τις μικρές πόλεις της περιφέρειας που στερούνται ενδογενών πόρων ανάπτυξης. Και στις δύο ομάδες πόλεων, ο πρωτοποριακός σχεδιασμός του αστικού χώρου μπορούν να επηρεάσουν καθοριστικά το αναπτυξιακό μέλλον των πόλεων αυτών. Στην πρώτη ομάδα πόλεων, μπορούν να συμβάλουν σημαντικότερα στη διατήρηση του μητροπολιτικού χαρακτήρα με τη δημιουργία ιδιαίτερου αστικού τοπίου –προβολής και συμβολισμού. Στη δεύτερη ομάδα πόλεων, μπορούν να συμβάλουν καθοριστικά στην αναστροφή της περιθωριοποίησης τους μέσα στο ενιαίο σύστημα, βοηθώντας την αναδιάρθρωση της τοπικής οικονομίας και τη δημογραφική και οικιστική ανάπτυξη.

ΟΙ ΜΙΚΡΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ: Οι ομάδες μικρών πόλεων, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους και οι αναπτυξιακές δυνατότητες

Στο παραπάνω γενικό πλαίσιο, η πολεοδομία και ο αστικός σχεδιασμός μπορούν να αποτελέσουν σημαντικό μοχλό στις αναπτυξιακές προοπτικές των ελληνικών πόλεων, ειδικότερα των μικρών πόλεων (μέχρι 20.000 κατ.), που αποτελούν και το αντικείμενο της παρούσας εργασίας. Σε αναλογία με όσα έχουν ήδη αναπτυχθεί, ο ρόλος και η βαρύτητα της πολεοδομίας και του αστικού σχεδιασμού στην ανάπτυξη κάθε ομάδας μικρών πόλεων στον ελληνικό χώρο ποικίλει και μπορεί να εξειδικευθεί ως εξής:

Μικρές πόλεις σε μικρή απόσταση (μέχρι 60-80 χιλιόμετρα) από μεγάλα αστικά κέντρα

Οι αναπτυξιακές προοπτικές αυτής της ομάδας μικρών πόλεων διαφαίνονται πολύ θετικές. Η αποκέντρωση εκείνων των αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων που έχουν μεγάλες απαιτήσεις σε χώρο, όπως αθλητισμός, εκπαίδευση, έρευνα, θεματικά πάρκα, πολύ-κέντρα εμπορίου και αναψυχής, στην περιαστική ζώνη των μεγάλων πόλεων ενισχύει σημαντικότερα την ανάπτυξη αυτών των μικρών πόλεων. Το φαινόμενο της *διάχυτης μετα-*

βιομηχανικής πόλης (βλ. Γοσποδίνη, 2006· Gospodini, 2006· Foot, 2000), σε συνδυασμό με τους μεγάλους περιφερειακούς οδικούς άξονες γύρω από τις μεγάλες πόλεις και τον προαστιακό σιδηρόδρομο, προσφέρουν σε αυτές τις μικρές πόλεις **α) προσβασιμότητα σε αγαθά και υπηρεσίες**, οι οποίες πριν δύο δεκαετίες βρίσκονταν μόνον στα κέντρα των μεγάλων πόλεων, **β) νέες θέσεις εργασίας**, ένα ποσοστό των οποίων είναι εξειδικευμένες και υψηλόμισθες.

Στο πλαίσιο αυτών των πλεονεκτημάτων, και με δεδομένα τα μειονεκτήματα της πυκνής δόμησης των μεγάλων ελληνικών πόλεων, **αυτές οι μικρές πόλεις προβλέπεται να έχουν στο άμεσο μέλλον σημαντική δημογραφική και οικιστική ανάπτυξη, και να αποτελέσουν για την ελληνική πολεοδομία νέα αυτάρκη "προάστια" των μεγάλων ελληνικών αστικών κέντρων.**

Στην συγκεκριμένη ομάδα μικρών πόλεων, **η πολεοδομία και ο αστικός σχεδιασμός μπορούν να ενισχύσουν και να διασφαλίσουν τη βιώσιμη ανάπτυξη.** Ειδικότερα, η πολεοδομική ρύθμιση του χώρου (ΓΠΣ, ΣΧΟΑΠ) μπορεί να διασφαλίσει α) τη χωρική οργάνωση και τον έλεγχο των χρήσεων γης στην περιαστική ζώνη, β) μεταφορικές υποδομές για τη σύνδεση των μικρών πόλεων με τα μητροπολιτικά κέντρα (περιφερειακούς δρόμους, προαστιακός σιδηρόδρομος), χαμηλούς συντελεστές δόμησης, υψηλούς συντελεστές χώρων πρασίνου και κοινωφελείς υποδομές, ώστε να δημιουργηθούν συνθήκες παραγωγής υψηλού οικιστικού περιβάλλοντος. Ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού αφορά στην αντιμετώπιση των κινδύνων υποβάθμισης της ποιότητας του δομημένου και του φυσικού περιβάλλοντος που μπορεί να φέρει η ταχεία οικιστική ανάπτυξη, και ειδικότερα α) στη βελτίωση της ποιότητας του υφιστάμενου οικιστικού περιβάλλοντος μέσω αναπλάσεων, και τον σχεδιασμό νέου οικιστικού περιβάλλοντος υψηλής ποιότητας, ελκυστικού για την προσέλκυση νέων κατοίκων.

Μικρές πόλεις πάνω σε μεγάλους μεταφορικούς άξονες (π.χ. ΠΑΘΕ, Εγνατία)

Αυτές οι μικρές πόλεις ενδέχεται να έχουν θετικές αναπτυξιακές προοπτικές που προκύπτουν από τη γεωγραφική θέση τους. Η προοπτική τους συνδέεται με την ανάπτυξη εκεί συγκεκριμένων οικονομικών δραστηριοτήτων όπως α) εταιρείες αποθήκευσης και διανομών αγαθών (distribution companies) και β) υποδομές εξυπηρέτησης του πλήθους των μετακινούμενων στον αυτοκινητόδρομο οι οποίες συντάσσουν πολυ-χώρους με πρατήρια καυσίμων, εστιατόρια, καφέ, πανσιόν, αθλητικά και πολιτιστικά πάρκα ολιγόωρης στάσης και αναψυχής, θεματικά πάρκα).

Ο ρόλος της πολεοδομίας ως μοχλού ανάπτυξης αφορά α) στη ρύθμιση του χώρου κατά μήκος του οδικού άξονα για τη δημιουργία ζωνών ΒΙΠΑ με κίνητρα εγκατάστασης εταιρειών αποθήκευσης και διανομών αγαθών και β) στη βελτίωση και εκσυγχρονισμό

των τηλεπικοινωνιακών υποδομών της μικρής πόλης. Ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού συνδέεται με α) τη βελτίωση της εικόνας και της λειτουργίας του αστικού χώρου και κυρίως, β) τον καινοτόμο σχεδιασμό των σταθμών εξυπηρέτησης του οδικού άξονα. Αυτές οι υποδομές αντιπροσωπεύουν *νέα εξωαστικά πολυ-κέντρα* εμπορίου, πολιτισμού και αναψυχής (Γοσποδίνη 2006, Gospodini 2006). Συντάσσουν νέου τύπου χώρους τους οποίους, όπως αναφέρει ο Foot (2002), στην Ιταλία για παράδειγμα επισκέπτονται 200 εκατομμύρια άνθρωποι ετησίως. Αν και λείπουν από τους πολεοδομικούς χάρτες, αποτελούν βασικό στοιχείο του περιαστικού τοπίου και αντιπροσωπεύουν *ένα νέο είδος αστικής πλατείας* (Foot, 2000: 18) στη ζωή των πολιτών της μεταβιομηχανικής κοινωνίας που χαρακτηρίζεται από *υπερ-κινητικότητα*.

Μικρές πόλεις με εξειδικευμένες αστικές λειτουργίες (τουριστικές πόλεις, ιαματικές λουτροπόλεις, πανεπιστημιούπολεις)

Η αναπτυξιακή προοπτική αυτής της ομάδας μικρών πόλεων βρίσκεται σε άμεση και απόλυτη συνάρτηση με την **ποιότητα του δομημένου και του φυσικού περιβάλλοντος**.

Την πλειοψηφία των πόλεων αυτής της ομάδας απαρτίζουν *οι τουριστικές πόλεις* (π.χ. μικρές πόλεις της νησιωτικής Ελλάδας, μικρές παραθαλάσσιες πόλεις στην κυρίως Ελλάδα, μικρές πόλεις και ενόητες οικισμών στους ορεινούς όγκους) οι οποίες τις τελευταίες 3-4 δεκαετίες έχουν αναπτυχθεί οικονομικά στον κλάδο του τουρισμού ακριβώς λόγω των αρετών του φυσικού περιβάλλοντος (ακτές, τοπίο, δάση, λίμνες) αλλά και της παραδοσιακής αρχιτεκτονικής μορφολογίας του δομημένου περιβάλλοντος. Οι μεγαλύτεροι κίνδυνοι για αυτές τις μικρές πόλεις προκύπτουν από την ταχεία οικιστική ανάπτυξη χωρίς σεβασμό στις συνθήκες προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς. Ειδικότερα, η νόμιμη εκτός σχεδίου δόμηση εξοχικών κατοικιών, ξενοδοχειακών μονάδων, και παραθαλάσσιων κέντρων (ταβέρνες, beach bar) αλλοιώνει σταδιακά το φυσικό τοπίο και επιβαρύνει το φυσικό περιβάλλον. Σε αρκετές περιπτώσεις μικρών νησιών που αποτελούν ιδιαίτερα δημοφιλείς τόπους διακοπών (π.χ. Μύκονος, Πάρος), **η εκτός σχεδίου δόμηση έχει εξαλείψει παντελώς τη διάκριση μεταξύ φυσικού και δομημένου-ανθρωπογενούς τοπίου**. Αεροφωτογραφίες των νησιών δείχνουν ότι το τοπίο σήμερα δεν διαρθρώνεται πλέον από την εναλλαγή πυκνού οικιστικού ιστού (παλιοί παραδοσιακοί οικισμοί) και φυσικού περιβάλλοντος αλλά συντάσσεται από μια διάσπαρτη οικιστική ανάπτυξη που καλύπτει ολόκληρο το νησί, εμφανίζοντας απλώς κάποια "**πυκνώματα**" και κάποια "**αραιώματα**" δόμησης – δηλ. μια αλληλουχία πυκνών παλιών παραδοσιακών οικισμών και αραιών εκτός σχεδίου νέων κτισμάτων. Επίσης, **η έλλειψη ελέγχου των χρήσεων γης στους παραδοσιακούς οικισμούς** έχει επιτρέψει τη μαζική αλλαγή χρήσης των παλιών κατοικιών σε πανσιόν, μπάρ, εστιατόρια, εμπορικά καταστή-

ματα με τουριστικά είδη, κ.λπ., τα οποία παραμένουν κλειστά για 6 περίπου μήνες κατά τη χειμερινή περίοδο. Οι μόνιμοι κάτοικοι αυτών των μικρών τουριστικών πόλεων έχουν μετεγκατασταθεί στον περιαστικό χώρο σε καινούργιες κατοικίες εκτός σχεδίου με αποτέλεσμα την *ερήμωση του κέντρου των παραδοσιακών οικισμών* κατά τη χειμερινή περίοδο και τη *δημιουργία εκτεταμένων θυλάκων αστικών κενών*. Ο ρόλος της πολεοδομίας και του αστικού σχεδιασμού αφορά στην συγκεκριμένη περίπτωση **στην προστασία του φυσικού και του παραδοσιακού οικιστικού περιβάλλοντος και στην ανάδειξη της πολιτισμικής κι αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, ώστε να διασφαλισθεί η βιώσιμη ανάπτυξη αυτών των μικρών πόλεων ως πόλεις με ειδικές λειτουργίες.**

Ειδικότερα, η χωροταξική και πολεοδομική ρύθμιση του χώρου (ΣΧΟΑΠ, ΓΠΣ) μπορεί:

- α. **να προστατεύσει το φυσικό περιβάλλον και να απαγορεύσει την εκτός σχεδίου δόμηση**, ενώ τις πιέσεις για εξοχική κατοικία και νέες ξενοδοχειακές μονάδες μπορούν να απορροφήσουν *νέοι σχεδιασμένοι οικισμοί* με σεβασμό στην παραδοσιακή μορφολογία του αστικού χώρου
- β. **να ενισχύσει την αναβίωση των κέντρων των παραδοσιακών οικισμών (gentrification) με την επανεγκατάσταση εκεί μονίμων κατοίκων**, κάτι που μπορεί να επιτευχθεί με τον έλεγχο των χρήσεων γης, τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών (π.χ. δίκτυο αποχέτευσης και βιολογικού καθαρισμού), τη θέσπιση ειδικών όρων επανασχεδιασμού και ανάπλασης των παλαιών κατοικιών (π.χ. με δυνατότητες συνένωσης 2-3 κτισμάτων για την παραγωγή κατοικιών με σύγχρονες προδιαγραφές χώρου).

Για την υπο-ομάδα των *ιαματικών λουτροπόλεων*, θα πρέπει να τονισθεί ότι στην Ελλάδα αυτές οι μικρές πόλεις βιώνουν τον οικονομικό μαρασμό τις τελευταίες δύο δεκαετίες σε αντίθεση με άλλες Ευρωπαϊκές χώρες όπου οι λουτροπόλεις εξακολουθούν να προσελκύουν πλήθος επισκεπτών όχι μόνον για τις ιαματικές πηγές αλλά και για την ιστορικότητα και την ποιότητα του οικιστικού περιβάλλοντος (π.χ. Karlovy Vary, Τσεχία). Βέβαια, στην Ελλάδα, οι μικρές ιαματικές λουτροπόλεις (π.χ. Αιδηψός, Υπάτη, Λουτράκι, Καμένα Βούρλα, Απολλωνία, Ικαρία) ουδέποτε διέθεταν Μπαρόκ θερινά ανάκτορα όπως στην περίπτωση του Karlovy Vary. Ωστόσο, κάποιες από αυτές (π.χ. Αιδηψός, Καμένα Βούρλα, Λουτράκι) διέθεταν πριν 2-3 δεκαετίες τόσο φυσικό περιβάλλον ιδιαίτερου κάλλους, όσο και ικανοποιητικές ξενοδοχειακές υποδομές –αλλά και τα δύο αφέθηκαν στην υποβάθμιση. Στον μαρασμό και την υποβάθμιση συνέβαλαν αρχικά η ανεξέλεγκτη οικιστική επέκταση κατά την περίοδο ακμής τους (δεκαετίες '60, '70) που υποβάθμισε το περιβάλλον (φυσικό και αστικό). Στη συνέχεια, συνέβαλε η αλλαγή πολιτικής των ασφαλιστικών ταμείων υγείας (δεκαετία '90) και η μη χορήγηση στους ασφαλισμένους θεραπείας σε ιαματικά λουτρά, πολιτική που μείωσε δραστικά τους επισκέπτες των πόλεων

αυτών. Σήμερα, ο εναλλακτικός τουρισμός για ξεκούραση και spa αυξάνεται διαρκώς και δεν αφορά μόνον την τρίτη ηλικία αλλά και σε νεότερες ηλικίες. Επομένως, οι ιαματικές λουτροπόλεις μπορεί να αναβιώσουν και να αναπτυχθούν. Ο ρόλος της πολεοδομίας και του αστικού σχεδιασμού σε αυτή την ομάδα μικρών πόλεων σχετίζεται με το μετασχηματισμό τους στα πλαίσια των νέων πολιτισμικών συνθηκών και του εναλλακτικού τουρισμού. Ειδικότερα, θα πρέπει: α) να εκσυγχρονισθούν και αναπλασθούν⁷ οι κυρίως εγκαταστάσεις των ιαματικών λουτρών και πηγών, β) να βελτιωθεί η εικόνα και η λειτουργία της πόλης μέσω αναπλάσεων, και γ) να ενισχυθεί ο εναλλακτικός τουρισμός μέσω νέων πολιτιστικών υποδομών και λειτουργιών καθώς και νέων ειδικών αθλητικών υποδομών και δραστηριοτήτων σε επαφή με τη φύση (π.χ. μονοπάτια περιπάτου, ορειβασία, ποδηλασία, κ.ά.).

Τέλος, για την υποομάδα πανεπιστημιούπολεις, επισημαίνεται ότι οι πολιτικές αποκέντρωσης της πανεπιστημιακής εκπαίδευσης που εφαρμόστηκαν στην Ελλάδα τις τελευταίες δύο δεκαετίες δημιούργησαν ΑΕΙ και ΤΕΙ κατανεμημένα σε όλες τις περιφέρειες της χώρας, με σχολές και τμήματα σε πολλές μεσαίες και μικρές πόλεις τόσο στην νησιωτική, όσο και στην ηπειρωτική χώρα⁸. Αν και οι πόλεις υποδοχείς πανεπιστημιακών σχολών και ανώτατων τεχνολογικών σχολών είναι συνήθως πρωτεύουσες Νομών, αρκετές από αυτές⁹ έχουν πληθυσμό μέχρι 23.000 κατοίκων, δηλ. μπορεί να θεωρηθεί ότι ανήκουν στην κατηγορία των μικρών ελληνικών πόλεων, ενώ κάποιες είναι απομονωμένες παραμεθόριες πόλεις. Σήμερα η πολεοδομική οργάνωση, η εικόνα και η λειτουργία του αστικού χώρου στις μικρές ελληνικές "πανεπιστημιούπολεις" παρουσιάζει σημαντικές αδυναμίες, όπως η ανεπάρκεια μεταφορικών υποδομών, τηλεπικοινωνιών υποδομών, πολιτιστικών υποδομών και ποιοτικού οικιστικού περιβάλλοντος, οι οποίες επηρεάζουν αρνητικά τόσο την ανάπτυξη των σχολών όσο και της πόλης. Οι αδυναμίες αυτές μπορούν εν μέρει να εξηγηθούν και την απροθυμία μόνιμης εγκατάστασης των πανεπιστημιακών καθηγητών των συγκεκριμένων σχολών στην πόλη-έδρα της σχολής.

⁷ Στα τέλη της δεκαετίας του '80 εκπονήθηκαν αρκετά ερευνητικά προγράμματα Αστικού Σχεδιασμού που αφορούν στην ανάπλαση των εγκαταστάσεων ιαματικών λουτροπόλεων.

⁸ Η αξιολόγηση αυτών των πολιτικών είναι πέραν των ενδιαφερόντων της παρούσας εργασίας.

⁹ Για παράδειγμα, το Πανεπιστήμιο Αιγαίου έχει σχολές και τμήματα σε Μυτιλήνη, Ρόδο, και Χίο (22.894 κατ.), Το Πανεπιστήμιο Δυτικής Μακεδονίας περιλαμβάνει τμήματα σε Κοζάνη και Φλώρινα (12.622 κατ.). Το νεο-ιδρυθέν Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου έχει σχολές και τμήματα στην Κόρινθο, την Τρίπολη (22.463 κατ.), και το Άργος (22.100 κατ.). Επίσης, υπάρχουν αιτήματα για την ίδρυση του Πανεπιστημίου Ρούμελης με έδρα τη Λαμία και ανάπτυξη σχολών και τμημάτων σε Καρπενήσι (6.715 κατ.), Ναύπακτο (17.460 κατ.), Ιτέα (9.000 κατ.) ή Αμφισσα (12.000 κατ.). Το ΤΕΙ Ηλείου περιλαμβάνει σχολές και τμήματα σε Ηγουμενίτσα (8.722) και Πρέβεζα (19.605). Το ΤΕΙ Θεσσαλονίκης έχει σχολή στα Ν. Μουδανιά Χαλκιδικής (6.971 κατ.), ενώ υπάρχουν το ΤΕΙ Άρτας (23.863 κατ.), το ΤΕΙ Καστοριάς (16.218 κατ.), το ΤΕΙ Μεσολογγίου (13.416 κατ.),

Σε αντίθεση με τις σύγχρονες μικρές ελληνικές "πανεπιστημιούπολεις" με περιορισμένο αριθμό σχολών και τμημάτων και σημαντικά χωρικά μειονεκτήματα, οι μικρές πανεπιστημιούπολεις της Ευρώπης με ολοκληρωμένα και φημισμένα πανεπιστήμια (π.χ. Cambridge, Oxford, Leuven, Louvain La Neuve, Καρλσρούϊ, Χαιδελμβέργη, κ.ά.) αποτελούν τμήμα της πολιτιστικής παράδοσης της Ευρώπης για περισσότερους από πέντε αιώνες, και χαρακτηρίζονται από συνεχή ανάπτυξη. Οι πόλεις αυτές έχουν να επιδείξουν σύγχρονες και αξιόπιστες μεταφορικές υποδομές και τηλεπικοινωνιακές υποδομές, και κυρίως, υψηλή ποιότητα οικιστικού περιβάλλοντος που μπορεί να είναι ελκυστικό στην ακαδημαϊκή κοινότητα. Φυσικά, οι μικρές ελληνικές "πανεπιστημιούπολεις" δεν μπορούν να φιλοδοξούν να αναπτυχθούν και να ανταγωνισθούν τις φημισμένες πανεπιστημιούπολεις της Ευρώπης. Ωστόσο, η ανάπτυξή τους είναι συνάρτηση της βελτίωσης της λειτουργίας και της εικόνας του αστικού χώρου. Ο ρόλος της πολεοδομίας στην συγκεκριμένη υποομάδα μικρών πόλεων, αφορά **α) στον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών υποδομών** (οδικό δίκτυο, σιδηρόδρομος, θαλάσσια και αεροπορική συγκοινωνία) ώστε αυτές οι μικρές πόλεις να είναι εύκολα προσβάσιμες με αξιόπιστα μέσα μεταφοράς, **β) τον εκσυγχρονισμό των τηλεπικοινωνιακών υποδομών** ώστε η ακαδημαϊκή κοινότητα να έχει δυνατότητα σύνδεσης με υψηλές ταχύτητες στο διαδίκτυο, και **γ) στην ανάπτυξη νέων πολιτιστικών υποδομών**, ελκυστικών στην ακαδημαϊκή κοινότητα και τους κατοίκους της πόλης. Ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού αφορά **στη βελτίωση της εικόνας της πόλης μέσα από α) τον ανασχεδιασμό και την ανάπλαση του δημόσιου υπαίθριου χώρου και του κέντρου της πόλης, καθώς και β) το σχεδιασμό περιοχών κατοικίας υψηλής ποιότητας.**

Μικρές πόλεις σε αγροτικές περιοχές απομακρυσμένες από τα μεγάλα αστικά κέντρα και μικρές "ανοικτές" πόλεις (Καποδιστριακοί Δήμοι) χωρίς σημαντικούς ενδογενείς φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους ανάπτυξης

Οι μικρές πόλεις σε αγροτικές περιοχές καθώς και οι οικισμοί των νέων Καποδιστριακών Δήμων (μικρές "ανοικτές" πόλεις) χωρίς σημαντικούς ενδογενείς φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους ανάπτυξης, φαίνεται να έχουν τις δυσμενέστερες αναπτυξιακές προοπτικές στα πλαίσια των νέων παγκόσμιων οικονομικών συνθηκών για τα αγροτικά προϊόντα αλλά και των περιορισμών του ελληνικού υπαίθρου χώρου. Αφενός τα εισοδήματα από παραδοσιακά αγροτικά προϊόντα (π.χ. βαμβάκι, καπνός) φθίνουν και αφετέρου αυτές οι μικρές πόλεις χαρακτηρίζονται από αδυναμίες τόσο σε υποδομές (ανεπάρκεια οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών και ανεπάρκεια τηλεπικοινωνιών υποδομών), όσο και σε παραγωγική διάρθρωση (τοπικές επιχειρήσεις μικρομεσαίου μεγέθους και χαμηλής τεχνολογίας, υψηλό ποσοστό αυτο-απασχόλησης στη γεωργία). Επιπλέον, η έλλειψη φυσικού περιβάλλοντος

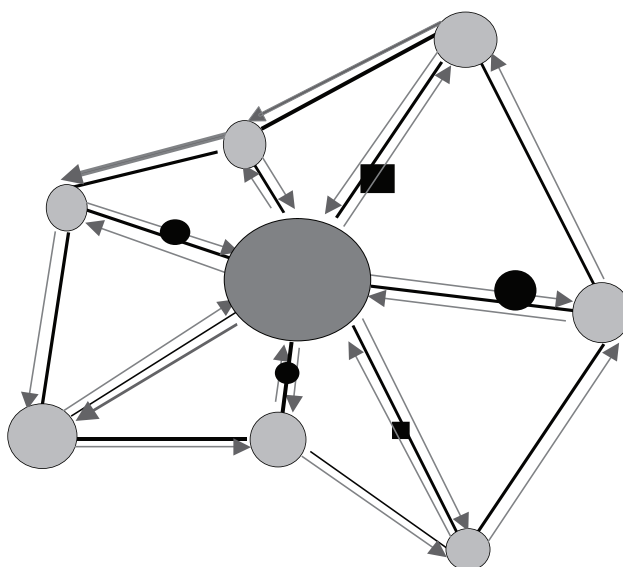
ιδιαίτερου κάλλους και σημαντικών πολιτιστικών πόρων, τουριστικά αξιοποιήσιμων καθώς και η έλλειψη ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και ταυτότητας καθιστά αυτές τις μικρές πόλεις ευάλωτες στον ανταγωνισμό, και πιθανά θύματα δημογραφικού μαρασμού ή ακόμη και ερήμωσης. **Η αναδιάρθρωση της τοπικής οικονομίας μέσω καινοτομιών και η βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου και της ζωής μπορούν να συμβάλλουν στην άρση της περιθωριοποίησης και του μαρασμού αυτών των μικρών πόλεων και οικισμών.** Ειδικότερα, προτείνονται τα εξής:

- A. Η δημιουργία "Κέντρων Αγροτικής Καινοτομίας"** τα οποία μπορούν να συμβάλλουν **α) στην αναδιάρθρωση της αγροτικής οικονομίας** στην κατεύθυνση νέων μεθόδων παραγωγής και νέων προϊόντων (π.χ. βιολογικές καλλιέργειες ελιάς, κ.ά.), **β) στη δημιουργία Ευρωπαϊκών δικτύων μικρών πόλεων με αγροτική οικονομία** για την ανταλλαγή τεχνογνωσίας και τη διάδοση των καλύτερων πρακτικών **γ) στη χρήση νέων τεχνολογιών** για τη διάδοση γνώσεων, την καταγραφή των χρήσεων γης και τη διαχείριση του υπαίθρου χώρου (αγροτική γη, δάση, βοσκότοποι, νερά), και **δ) στην ευαισθητοποίηση των τοπικών κοινωνιών** σε ζητήματα προστασίας και διαχείρισης περιβάλλοντος. Τα Κέντρα Αγροτικής Καινοτομίας μπορούν να ανήκουν στις Περιφέρειες αλλά θα είναι καταναμημένα ανά γεωγραφική ενότητα υπαίθρου χώρου (βλ. Γούσιος 1999).
- B. Η δημιουργία νέων κοινωνικών και πολιτιστικών υποδομών,** όπως πολυ-χώροι πολιτισμού και δημιουργικής ψυχαγωγίας, που μπορεί να περιλαμβάνουν κινηματογραφικές και θεατρικές λέσχες, βιβλιοθήκη, εργαστήρια εικαστικών τεχνών, φωτογραφίας, στούντιο πληροφορικής, κ.α, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων και να σταματήσει ο δημογραφικός μαρασμός του υπαίθρου χώρου, ιδιαίτερα στις απομακρυσμένες ορεινές περιοχές. Ειδικότερα στις μικρές "ανοικτές πόλεις" (Καποδιστριακοί Δήμοι), οι νέες πολιτιστικές υποδομές μπορούν **ως νέα τοπόσημα να σηματοδοτήσουν τη χωρική συνεκτικότητα μεταξύ των οικισμών και την ενότητα των τοπικών κοινωνικών.** Για το λόγο αυτό, κρίνεται καλύτερη η χωροθέτησή τους στον ενδιάμεσο χώρο μεταξύ των οικισμών, περιμετρικά του δημογραφικά μεγαλύτερου οικισμού (βλ. Σχήμα 2).

Σημαντικότετη παράμετρο για την ενίσχυση των δυνατοτήτων των νέων στην **εκπαίδευση,** είναι η βελτίωση των τηλεπικοινωνιακών υποδομών αυτών των μικρών πόλεων και η **δικτύωση και σύνδεση των νέων πολιτιστικών κέντρων με το διαδίκτυο.** Η προσφορά από την τοπική αυτοδιοίκηση της **χρήσης του διαδικτύου χωρίς χρέωση,** μπορεί να συμβάλλει σημαντικότερα στην εκπαίδευση των νέων.

Ο ρόλος της πολεοδομίας και του αστικού σχεδιασμού σε αυτή τη μειονεκτική ομάδα μικρών πόλεων, αφορά στη **βελτίωση του οικιστικού περιβάλλοντος, που σε πολλές περιπτώσεις είναι χαμηλής ποιότητας, κυρίως όσον αφορά στο σχεδιασμό των κτιρίων και του δημόσιου υπαίθριου χώρου και λιγότερο στην κατασκευή** (π.χ. άναρχη χωροθέτηση κατοικιών μέσα στα οικόπεδα σε συνδυασμό με αποθήκες, αρχιτεκτονική μορφολογία χωρίς αναφορές στην "τοπικότητα" ή το "δαιμόνιον του τόπου", έλλειψη σχεδιασμού των πλατειών, πεζοδρόμων, πάρκων, κλπ). Επομένως, θα πρέπει να γίνει **α) εξειδίκευση των όρων δόμησης (ΓΟΚ) κατά γεωγραφική ενότητα καθώς και β) μελέτες και έργα ανάπλασης του δημόσιου υπαίθριου χώρου.**

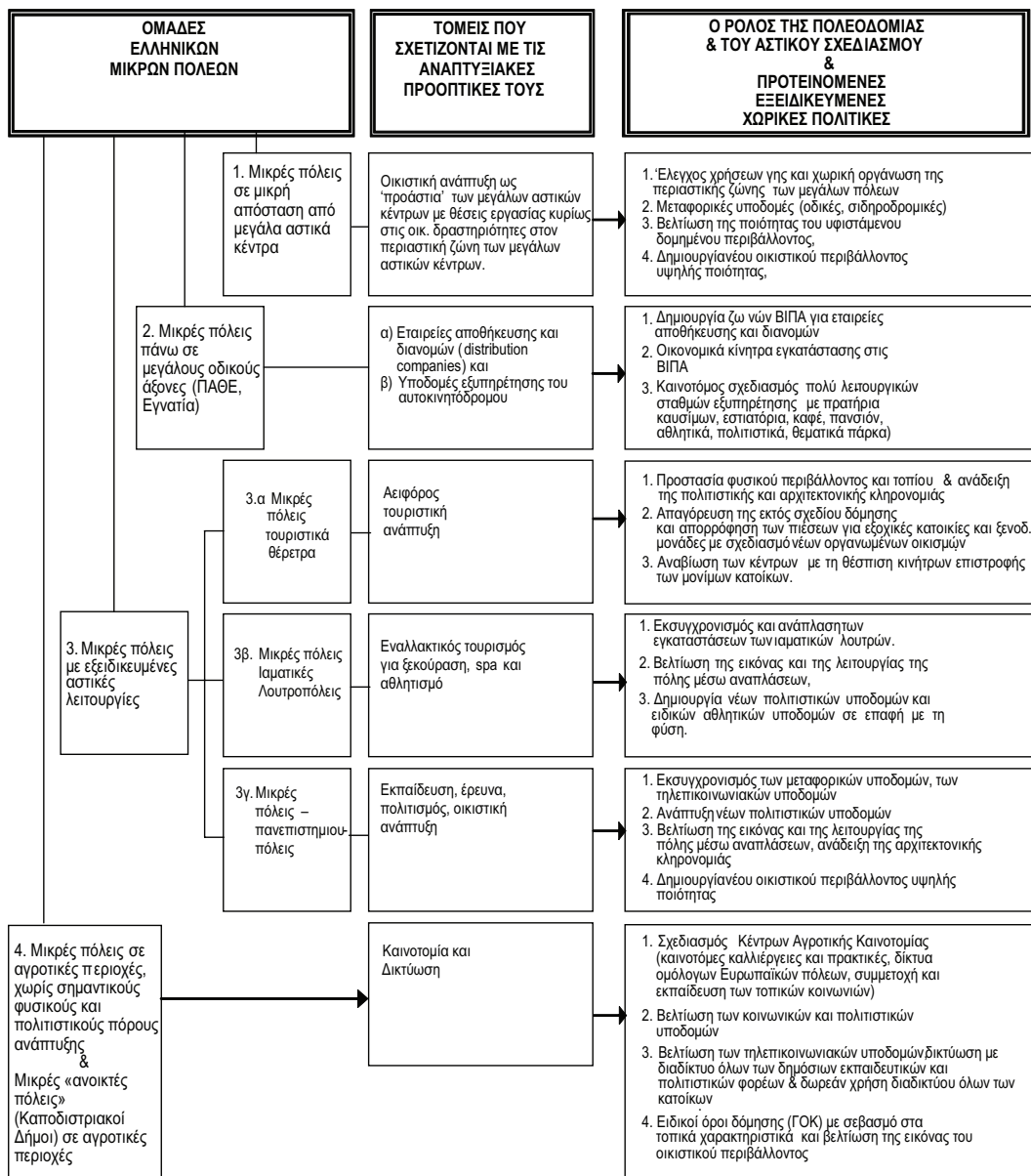
Σχήμα 2. Μικρές "ανοικτές πόλεις". Στο κέντρο, η μικρή πόλη των 2.000-5.000 κατοίκων και στην περιφέρεια οι μικρότεροι οικισμοί. Η χωροθέτηση των νέων κοινωνικών, εκπαιδευτικών και πολιτιστικών υποδομών σημειώνεται με μαύρο χρώμα.



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: Δέσμες Εξειδικευμένων Κατακόρυφων Χωρικών Πολιτικών για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Μικρών Ελληνικών Πόλεων

Το Σχήμα 3 παρουσιάζει συνοπτικά τις διάφορες ομάδες ελληνικών μικρών πόλεων, τους τομείς που άπτονται των αναπτυξιακών προοπτικών της κάθε ομάδας καθώς και τις προτεινόμενες χωρικές πολιτικές εξειδικευμένα για κάθε ομάδα.

Σχήμα 3. Οι μικρές ελληνικές πόλεις: Εξειδικευμένες Χωρικές Πολιτικές για τη βιώσιμη Ανάπτυξη κάθε ομάδας μικρών πόλεων



Ανακεφαλαιώνοντας, μπορούμε να συμπεράνουμε τα εξής:

Οι μικρές πόλεις σε απόσταση 60-80 χλμ.. από μητροπολιτικά κέντρα (κυρίως Αττική και Θεσσαλονίκη) μπορούν να αναπτυχθούν ως "προαστιακός χώρος" για μεσαία και χαμηλά εισοδήματα, με θέσεις εργασίας στην περιαστική ζώνη των μητροπολιτικών κέντρων. Οι προτεινόμενες χωρικές πολιτικές συμπεριλαμβάνουν τα εξής:

- α. έλεγχος χρήσεων γης και πολεοδομική ρύθμιση του χώρου στις περιαστικές ζώνες των μητροπολιτικών κέντρων,
- β. εκσυγχρονισμός των μεταφορικών υποδομών των μικρών πόλεων (περιφερειακοί αυτοκινητόδρομοι, προαστιακός σιδηρόδρομος, ταχεία θαλάσσια συγκοινωνία).
- γ. Αποτροπή των κινδύνων από την ταχεία ανάπτυξη αυτών των μικρών πόλεων και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος,
- δ. Βελτίωση της ποιότητας του υφιστάμενου οικιστικού περιβάλλοντος, και
- ε. δημιουργία νέου οικιστικού περιβάλλοντος υψηλής ποιότητας.

Οι μικρές πόλεις πάνω σε μεγάλους οδικούς άξονες (ΠΑΘΕ, Εγνατία) μπορούν να αναπτυχθούν ως κόμβοι εταιρειών αποθήκευσης και διανομών αγαθών και ως κόμβοι εξυπηρέτησης του αυτοκινητόδρομου. Οι προτεινόμενες χωρικές πολιτικές συμπεριλαμβάνουν τα εξής:

- α. Δημιουργία ζωνών ΒΙΠΑ για εταιρείες αποθήκευσης και διανομών.
- β. Οικονομικά κίνητρα εγκατάστασης στις ΒΙΠΑ.
- γ. Καινοτόμος σχεδιασμός πολύ-λειτουργικών σταθμών εξυπηρέτησης των αυτοκινητόδρομων με πρατήρια καυσίμων, εστιατόρια, καφέ, πανσιόν, αθλητικά, πολιτιστικά, θεματικά πάρκα.

Οι μικρές πόλεις με ειδικές λειτουργίες όπως οι "πόλεις-τουριστικά θέρετρα" μπορούν να έχουν αειφόρο τουριστική ανάπτυξη στη βάση των εξής χωρικών πολιτικών:

- α. Προστασία φυσικού περιβάλλοντος και τοπίου & ανάδειξη της πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.
- β. Απαγόρευση της εκτός σχεδίου δόμησης και απορρόφηση των πιέσεων για εξοχικές κατοικίες και ξενοδοχειακές μονάδες με σχεδιασμό νέων οργανωμένων οικισμών.
- γ. Αναβίωση των κέντρων των παραδοσιακών μικρών πόλεων με τη θέσπιση κινήτρων (οικονομικών, πολεοδομικών) για την επιστροφή των μονίμων κατοίκων σε αυτά.

Οι μικρές πόλεις με ειδικές λειτουργίες όπως οι ιαματικές λουτροπόλεις μπορούν να αναβιώσουν οικονομικά με το μετασχηματισμό τους σε θέρετρα εναλλακτικού

τουρισμού ανάπαυσης, spa και αθλητικών δραστηριοτήτων. Οι προτεινόμενες χωρικές πολιτικές συμπεριλαμβάνουν τα εξής:

- α. εκσυγχρονισμός και ανάπλαση των εγκαταστάσεων των ιαματικών λουτρών.
- β. Βελτίωση της εικόνας και της λειτουργίας της πόλης μέσω αναπλάσεων,
- γ. ανακαίνιση των παλιών ξενοδοχειακών υποδομών και σχεδιασμός νέων ξενοδοχειακών υποδομών.
- δ. Δημιουργία νέων πολιτιστικών υποδομών και νέων αθλητικών υποδομών, κυρίως σε επαφή με τη φύση.

Οι μικρές πόλεις με ειδικές λειτουργίες όπως οι πανεπιστημιούπολεις μπορούν να έχουν βιώσιμη ανάπτυξη ως κόμβοι εκπαίδευσης και έρευνας με γνώμονα τις εξής χωρικές πολιτικές:

- α. εκσυγχρονισμός των μεταφορικών υποδομών (οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων, αεροπορικών) και των τηλεπικοινωνιακών υποδομών.
- β. Ανάπτυξη νέων πολιτιστικών υποδομών.
- γ. Βελτίωση της εικόνας και της λειτουργίας της πόλης μέσω αναπλάσεων, ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.
- δ. Δημιουργία νέου οικιστικού περιβάλλοντος υψηλής ποιότητας.

Οι μικρές πόλεις σε αγροτικές περιοχές καθώς και μικρές "ανοικτές" πόλεις των νέων Καποδιστριακών Δήμων, χωρίς σημαντικούς ενδογενείς φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους ανάπτυξης, φαίνεται να έχουν τις δυσμενέστερες αναπτυξιακές προοπτικές. Ωστόσο, υπάρχουν δυνατότητες άρσης της οικονομικής περιθωριοποίησης και του δημογραφικού μαρασμού μέσω χωρικών πολιτικών. Αυτές είναι οι εξής:

- α. Σχεδιασμός Κέντρων Αγροτικής Καινοτομίας (καινοτόμες καλλιέργειες και πρακτικές, δίκτυα ομόλογων Ευρωπαϊκών πόλεων, συμμετοχή και εκπαίδευση των τοπικών κοινωνιών) .
- β. Βελτίωση των κοινωνικών και πολιτιστικών υποδομών.
- γ. Βελτίωση των τηλεπικοινωνιακών υποδομών, δικτύωση με διαδίκτυο όλων των δημόσιων εκπαιδευτικών και πολιτιστικών φορέων & δωρεάν χρήση διαδικτύου από όλους τους κατοίκους.
- δ. Βελτίωση της εικόνας του οικιστικού περιβάλλοντος μέσω θέσπισης ειδικών όρων δόμησης (ΓΟΚ) με σεβασμό στα τοπικά χαρακτηριστικά, μέσω σχεδιασμού και ανάπλασης του δημόσιου υπαίθριου χώρου (πλατείες, πάρκα, κεντρικοί πεζόδρομοι).

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Γοσποδίνη Α. (2000) "Ο ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες "χρήσεις" του Αστικού Σχεδιασμού: Μια πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις", Ψυχάρης, Ι., Γοσποδίνη Α.Α., Χριστοπούλου Ο. (τεχνική επ.) *17 κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, 195-219.
- Γοσποδίνη Α. (2006) "Περιγράφοντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης", στο Α. Γοσποδίνη και Η. Μπεριάτος (επ.), *Τα Νέα Αστικά Τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Κριτική, 25-50.
- Γούσιος Δ. (1999) "Υπαιθρος, Αγροτικός Χώρος και Μικρή Πόλη: από τη γεωργοποίηση στην τοπική ανάπτυξη", στο Γ. Πετράκος και Δ. Οικονόμου Δ. (επ.), *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων – Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής, – Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Αθήνα: Gutenberg & Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, 157-207.
- Πετράκος Γ. Οικονόμου Δ., (1999) "Διεθνοποίηση και Διαρθρωτικές αλλαγές στο Ευρωπαϊκό σύστημα αστικών κέντρων", στο Πετράκος, Γ., Οικονόμου Δ. (επ.), *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων – Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Αθήνα: Gutenberg & Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, 13-44.
- Σημαιοφορίδης Γ. (1998), "Η ελληνική πόλη και οι νέες αστικές συνθήκες", μεταφρασμένο στα Ιταλικά ως "La citta Greca e le nuove condizioni urbane", στο Infussi, F., Σημαιοφορίδης, Γ. (επ.), *ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΗΡΑΚΛΗΣ: Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: Linora, 141-154.

Ξενόγλωσση

- Brotchie J., Barry M., Blakely E., Hall P. και Newton, P. (επ.) (1995) *Cities in Competition: Productive and Sustainable Cities for the 21st Century*, Melbourne: Longman Australia.
- CEC (1992) "Urbanisation and the function of cities in the European Community", *Regional Development Studies* 4, Commission of the European Communities, Brussels.
- Craig-Smith S. J. (1995) "The role of tourism in Inner-Harbor Redevelopment: A Multinational Perspective" in Craig-Smith, S. J. and Fagence M., (επ.) *Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment*, USA: Praeger Publishers, 15-36.
- Duffy H. (1995) *Competitive Cities: Succeeding in the global economy*, London: Spon.
- Foot J. (2000) "The urban periphery, myth and reality. Milan 1950-2000", *City*, 4(1): 7-26.

- Gospodini A. (2002) "European cities in competition and the 'new uses' of urban design", *Journal of Urban Design*, 7(1): 59-74.
- Gospodini A. (2006) "Portraying, Classifying and Understanding the emerging New Landscapes in the Post-Industrial City", *Cities (forthcoming)*.
- Hall P., (1998) *Cities in Civilization*, London: Weidenfeld & Nicolson.
- Hall P. (2000) "Creative Cities and Economic Development", *Urban Studies* 37(4): 639-649.
- Hinsley H. και Malone P. (1996) "London: Planning and Design in Docklands", στο Malone, P. (επ.), *City, capital and water*, London: Routledge, 37-64.
- Hutton Th.A. (2004) "The new Economy of the Inner City", *Cities*, 21(2): 89-108.
- Jensen-Butler C. (1997) "Competition between cities, urban performance and the role of urban policy: a theoretical framework", στο C. Jensen-Butler, A. Shachar & J. van Weesep (επ.), *European Cities in Competition*, Aldershot: Ashgate.
- Jensen-Butler C., Shachar A. και van Weesep J. (επ.) (1997), *European Cities in Competition*, Aldershot: Ashgate.
- Kapitzki C. (1996) *Berlin - Visionen werden Realitat*, Berlin: Jovis.
- King A.D. (1990) *Global Cities: Post-Imperialism and the Internationalization of London*, London: Routledge.
- Mommaas H. (2004) "Cultural Clusters and the Post-industrial City: Towards the Remapping of Urban Cultural Policy", *Urban Studies* 41(3): 507-532.
- Plaza B. (1999) "The Guggenheim-Bilbao Museum Effect: A Reply to Maria V. Gomez' Reflective images: The case of Urban Regeneration in Glasgow and Bilbao", *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 23: 589-593.
- Plaza B. (2000a) "Guggenheim Museum's Effectiveness to Attract Tourism", *Annals of Tourism Research*, 27(4): 1055-1058.
- Plaza B. (2000b) "Evaluating the influence of a large cultural artifact in the attraction of tourism: The Guggenheim Museum Bilbao case", *Urban Affairs Review*, 36(2): 264-274.
- Pratt A. (2000) "New media, the new economy and new spaces", *Geoforum* 31: 425-436.
- Sassen S. and Roost F. (2000) The city: strategic site for the global entertainment industry, στο Judd D. R. and Fainstein S. S (επ.), *The tourist City*, Newhaven: Yale University Press.
- Sassen S. (2000) *The Global City: New York, London, Tokyo*, (new updated edition), Princeton University Press.
- Sassen S. (2001) "Cities in the Global Economy", στο Paddison, R. (επ.), *Handbook of Urban Studies*, London: Sage Publications, 257-282.

- Savitch H.V., (1996) "Cities in a global era: a new paradigm for the next millennium", στο Cohen, M. Et. (επ.), *Preparing for the Urban Future*, Washington, DC: Woodrow Wilson Center Press, 39-65.
- Scott A. J. (1997) "The Cultural Economy of Cities", *International Journal of Urban and Regional Research* 21(2): 323-339
- Scott A. (2000), *The cultural economy of cities*, London: Sage.
- van der Knaap G. A. and Pinder D. (1992) "Revitalizing the European waterfront: policy evolution and planning issues", στο Hoyle B. S. και Pinder, D. A. (επ.), *European port cities in transition*, London: Belhaven Press, 155-176.