



Χώρας αειχώρας

Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης

2013

18

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

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ

ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΟΛΓΑ

ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ

ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αραβαντινός Αθανάσιος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Γιαννακούρου Τζίνα	- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Πάυλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Δεμαθάς Ζαχαρίας	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)
Καρύδης Δημήτρης	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Κοσμόπουλος Πάνος	- Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (ΔΠΘ)
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Πάυλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαλούτας Θωμάς	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Μαντουβάλου Μαρία	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Μελαχροινός Κώστας	- Queen Mary, University of London
Μοδινός Μιχάλης	- Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικών Ερευνών (ΔΙΠΕ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Universite de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Χαστάογλου Βίλμα	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)

Διεύθυνση:

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας

και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ

Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ

<http://www.aeihoros.gr>, e-mail: aeihoros@prd.uth.gr

τηλ.: 24210 – 74456 fax: 24210 – 74388



Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα
Special Issue

Υποδομές και Ανάπτυξη

Επιμέλεια

Παντεολέων Σκάγιαννης

Επιστημονικό Περιοδικό

αειχώρος

Ανακοίνωση

Από το τεύχος 12 άλλαξε η αρίθμηση του περιοδικού αειχώρος. Καταργείται η αναφορά σε τόμο και τεύχος τόμου, και καθιερώνεται η αναφορά σε αύξοντα αριθμό τεύχους (από την αρχή της έκδοσης του περιοδικού).

Επιμέλεια έκδοσης: Άννα Σαμαρίνα — Παναγιώτης Πανταζής

Λαγού: Παναγιώτης Πανταζής

Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς — Παναγιώτης Πανταζής

Εκτύπωση: Ευαγγελία Ξουράφα

Κεντρική διάθεση: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Σκάγιαννης Π.	4
Εισαγωγή	
Σκάγιαννης Π., Καπαρός Γ.	12
Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες	
Αυδίκος Β.	66
Υποδομές στην Ελλάδα: Μια αποτίμηση των ενισχύσεων των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης 1989-2006	
Καυκαλός Γ., Πιτσιάβα Μ.	94
Χωρικές επιπτώσεις των μεταφορών και πολιτικές προώθησης της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης	
Γιαννακού Α.	116
Μετρό και αστική μορφή στη Θεσσαλονίκη: Χαρακτηριστικά, ιδέες σχεδιασμού για την αλληλοσυνδέσή τους και κρίσιμα εμπόδια	
ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	
Τσέκερης Θ.	144
Χωρική διάρθρωση και κατανομή πόρων στο ακτοπλοϊκό δίκτυο άγονων γραμμών του Αιγαίου	
ΑΠΟΨΕΙΣ	
RETHINK Πανεπιστημίου: Ο αντίλογος	158

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗ

Παντολέων Σκάγιαννης

Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Η "υποδομή" ως εννοιολογική κατηγορία της κριτικής πολιτικής οικονομίας είναι μέρος του παγίου τμήματος του σταθερού κεφαλαίου. Αποτελεί κατηγορία που έχει ιδιαίτερες ιδιότητες σε σύγκριση με το "μη-υποδομιακό" τμήμα του παγίου κεφαλαίου. Στο κοινωνικό επίπεδο, η υποδομή συμπληρωμένη με τις διαδικασίες λειτουργίας και οργάνωσης, συγκροτεί κατά "θεματική" ενότητα (συνοψίζοντας όλες) τις γενικές συνθήκες παραγωγής που αποτελούν το υπόβαθρο και τους όρους της διαδικασίας της παραγωγής και τις αναγκαίες συνθήκες για την ανταλλαγή-διανομή (και εν προεκτάσει για την κατανάλωση). Αποτελεί δηλαδή το υλικό μέρος των Γενικών Συνθηκών Παραγωγής (και των "Ειδικών", δηλ. αυτών που εξυπηρετούν το μεμονωμένο κεφάλαιο) (βλ. σχετ. Marx, εκδ. 1973). Οι ιδιότητες που έχει η υποδομή είναι εντοπισμένες έμμεσα και άμεσα από μια σειρά θεωρητικούς όλων των μεγάλων σχολών της οικονομικής σκέψης, με χαρακτηριστικές αυτές των νεοκλασικών, των "αναπτυξιολόγων" και της κριτικής πολιτικής οικονομίας (βλ. π.χ. Rostow, 1956· Hirschman, 1958· Rosenstein-Rodan, εκδ. 1966· Lärpplé, 1973· Musgrave και Musgrave, '80· Folin, 1981· Biehl, 1986).

Είναι περίπου κοινό χαρακτηριστικό όλων των σχολών σκέψης (χωρίς να υπεισερχόμαστε σε λεπτομέρειες), ότι οι υποδομές, τουλάχιστον αυτές που αντιστοιχούν στις *Γενικές Συνθήκες Παραγωγής*, αποτελούν *Πάγιο Σταθερό Κοινωνικό Κεφάλαιο* με συγκεκριμένες ιδιότητες που μπορούν να συνοψισθούν στην αρτηριακή κοινωνική τους λειτουργία και διασυνδετικότητα, την κοινωνική ωφελιμότητα, και παρουσιάζουν συγκεκριμένες επίσης δυσκολίες σε σχέση με τις άλλες μορφές του παγίου σταθερού κεφαλαίου. Ως υλικές οντότητες έχουν μεγάλη διάρκεια ζωής, και μεγάλη δυσκολία ανταλλαξιμότητας και συνεπώς

πραγματοποίησης της αξίας τους, λόγω των χρονικά μεγάλων κύκλων περιστροφής του κεφαλαίου και της συνεπαγόμενης αργής περιστροφής της αξίας –που με κεύσινανούς όρους δημιουργούν ισχυρές αντιστάσεις στην ανταγωνισμό στην κατανάλωση, και αδιαιρετότητες (Skayannis, 1990· Σκάγιαννης, 1992 και 1994).

Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τις μακρές απαραίτητες περιόδους ωρίμανσης, και των αναγκαστικά μεγάλων κατ' αποκοπήν αρχικών επενδύσεων για τη δημιουργία της υποδομής, χωρίς να κατατάσσει απαραίτητα όλες τις υποδομές στα φυσικά μονοπώλια δημιουργεί τις συνθήκες για προβληματική κερδοφορία, πράγμα που δημιουργεί και κυματοειδείς πιέσεις για την ανάληψη των υποδομών από το δημόσιο (κράτος) αλλά και υπό ευνοϊκότερες συνθήκες από τον ιδιωτικό τομέα (Lärple, 1973).

Στη σημερινή εποχή των μεταφορτικών τάσεων, παίζουν κρίσιμο ρόλο τέσσερις βασικοί παλιοί και νέοι παράγοντες: η επιταγή του κέρδους, η δημοσιονομική κρίση που έρχεται και επανέρχεται κατά κύματα μετά από την μεγάλη πετρελαϊκή κρίση του 1974 και την κάμψη των μεταπολεμικών καθεστώτων συσσώρευσης, η εξέλιξη προς μεταφορτικά μοντέλα βιομηχανικής οργάνωσης και ανάπτυξης, και ο νεοφιλελευθερισμός (Σκάγιαννης, 1992).

Οι παράγοντες αυτοί οδηγούν στη φιλελευθεροποίηση, απορρύθμιση, επανεμπορευματοποίηση, και επανιδιωτικοποίηση των υποδομών δεδομένου ότι εξασφαλίζονται οι βασικοί όροι κερδοφορίας τους που τις καθιστούν έτσι ελκυστικές στις ιδιωτικές επενδύσεις. Οι όροι κερδοφορίας τους γίνονται δυνατοί διότι:

- Πρώτον υπάρχει η δυνατότητα εξαγωγής υπεραξίας, λόγω της ύπαρξη παραγωγικής διαδικασίας, της ύπαρξης αγοράς και της ύπαρξης όρων ανταλλαγής. Αυτό είναι δυνατόν επειδή η ίδια η υποδομή λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης είτε έχει γίνει πιο ευέλικτη και ρέπει περισσότερο προς μορφές πάγιου κεφαλαίου λιγότερο σταθερές στο έδαφος και προσομοιάζουσες με βιομηχανικά προϊόντα παρά με μεγάλες εγκαταστάσεις (π.χ. τηλεφωνικά κέντρα), (άρα περισσότερο ανταλλάξιμες–εμπορεύσιμες), είτε με τη σύγχρονη μορφή των χρηματοοικονομικών προϊόντων και του γεννώμενου πλασματικού κεφαλαίου είναι δυνατή η αγοραπωλησία (δηλαδή με πλασματικά ταχύτερη περιστροφή του κεφαλαίου και της αξίας), είτε επειδή η τεχνογνωσία είναι περισσότερο ανεπτυγμένη και συνεπώς φθηνότερη και έχουν γίνει οι μεγάλες πάγιες αρχικές επενδύσεις (άρα υπάρχει μείωση της κατ' αποκοπήν αρχικής μεγάλης αναγκαίας επένδυσης).
- Δεύτερον, έχει διαμορφωθεί το κατάλληλο μέγεθος του κεφαλαίου ώστε να μπορεί να διεκδικήσει τη δημιουργία–διαχείριση κ.λπ. της υποδομής.
- Τρίτον, οι κρατικές πολιτικές και η διεθνής ρύθμιση ευνοούν αν όχι επιτάσσουν τις εξελίξεις αυτές.

Οι τρεις παραπάνω όροι κάνουν δυνατή την ύπαρξη αγοράς για τις υποδομές (Σκάγιαννης, 1992).

Επιπρόσθετα, η τάση αυτή ενισχύεται από το γεγονός ότι υπάρχει μια αμφισβήτηση θεμελιωδών όρων που ιστορικά έχουν αναγάγει την υποδομή σε καθαρό δημόσιο αγαθό, δηλαδή των όρων του αδύνατου αποκλεισμού και της μη ανταγωνιστικής κατανάλωσης (αδιαιρετότητα) (Musgrave και Musgrave, 1980). Αυτό γίνεται λόγω:

- α. της δυνατότητας άρσης του τεχνολογικού αποκλεισμού από τη χρήση των υποδομών λόγω της νέας τεχνολογίας,
- β. της σε πολλές περιπτώσεις μείωσης του υψηλού κόστους του αποκλεισμού, και σε λιγότερο βαθμό
- γ. της μείωσης της κοινωνικής επιθυμίας για μη αποκλεισμό.

Έτσι, η κερδοφορία πολλών μορφών υποδομών καθίσταται έμπρακτη δυνατότητα (άρα ασκούνται και συχνά θεσμοποιούνται οι πιέσεις για την επανιδιωτικοποίησή τους δηλαδή για την μετάβαση στο μέρος αυτό του κύματος), παρά το γεγονός ότι η μακρόχρονη προοπτική ζωής τους, η κοινωνική τους γενικότητα (το ότι αφορούν σε μεγάλους πληθυσμούς) και το μεγάλο επενδεδυμένο κοινωνικό κεφάλαιο όλων των κατηγοριών συγκροτούν αντίρροπες δυνάμεις.

Στο βαθμό όμως που τα δομικά στοιχεία των υποδομών και πολλές εκ των θεμελιωδών ιδιοτήτων ως και οι αντίρροπες δυνάμεις παραμένουν έστω και εν μέρει υπαρκτές, η ιδιωτικοποίηση τείνει περισσότερο να πιέσει προς τον τομέα της λειτουργίας των υποδομών παρά προς την ίδια την υποδομή, για τον επιπρόσθετο λόγο ότι από τη λειτουργία προβλέπεται και το πλέον άμεσο αναμενόμενο κέρδος. Στη βάση αυτή είναι που έχουν επινοηθεί και οι διάφοροι τύποι παραχώρησης, κατασκευής και λειτουργίας όπως οι Build [Own] Operate Transfer B[O]OT, κ.ά.

Η παραπάνω ανάλυση πιστεύω πως εξηγεί την παγκόσμια σπουδή για την ιδιωτικοποίηση των υποδομών. Η σπουδή όμως αυτή έχει μεγάλες επιπτώσεις και στο planning, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις των υποδομών που αφορούν σε κατασκευαστικά έργα που εγκαθίστανται στον φυσικό χώρο και μεταβάλλουν δραστικά τη δομή του, ιδιαίτέρως όπως στις περιπτώσεις των πολύ μεγάλων έργων, των mega projects.

Η σημασία των μεγάλων έργων για τους planners είναι κορυφαία, καθ' όσον έχει παρατηρηθεί ότι αυτά (και όχι μόνο) τείνουν να υποκαταστήσουν τον σχεδιασμό αγνοώντας τον, και επιβάλλοντας την παρουσία τους αναδιατάσσοντας με τη δική τους πλέον λογική τις χωρικές δομές.

Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι:

- α. υπάρχει συχνά πιεστική ανάγκη για να ικανοποιηθούν πραγματικές ανάγκες των Γενικών Συνθηκών Παραγωγής μέσω της κατασκευής μιας υποδομής

όπως ενός μεγάλου μεταφορικού έργου, ενώ ο σχεδιασμός με τον τρόπο που γίνεται π.χ. με την απαιτούμενη κοινωνική διαδικασία συναίνεσης το καθυστερεί,

- β. διότι η ίδια η διαδικασία σχεδιασμού δεν εξασφαλίζει τη δημιουργία των επιθυμητών υποδομών με την ιδιότητά τους ως μηχανισμών κερδοφορίας,
- γ. διότι η ίδια η διαδικασία σχεδιασμού είναι ξεπερασμένη με τον τρόπο που γίνεται, χρονοβόρα, με γενικόλογες συχνά προτεραιότητες, σε αντίθεση με την ίδια την υποδομή που είναι εντελώς πρακτική και χειροπιαστή.

Υπό το φως των ανωτέρω, και ιδιαίτερα στην Ελλάδα όπου αφ' ενός μεν η οξεία δημοσιονομική κρίση τα τελευταία χρόνια έχει καταστήσει το θέμα των ιδιωτικοποιήσεων ακόμη και των πλέον βαρέων υποδομών επίκαιρο, αφ' ετέρου δε οι υποδομές για μια ακόμη φορά επιχειρείται να αποτελέσουν μηχανισμό (σχετικά εύκολης) κινητοποίησης της οικονομίας, το αφιέρωμα αυτό πιστεύω ότι καθίσταται επίκαιρο.

Στο τεύχος αυτό παρουσιάζονται τέσσερα άρθρα¹.

Στο πρώτο άρθρο του υπογράφοντος (Π. Σκάγιαννη) με τον Γ. Καπαρό, *"Τα μεγάλα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες"* (που σκοπίμως έχει εν μέρει και εισαγωγικό χαρακτήρα), επιχειρούμε μια αναδρομή της ιστορίας των υποδομών στην Ελλάδα (κυρίως των μεταφορικών) προκειμένου να θέσουμε τα κεντρικά ζητήματα προβληματισμού που έχουν και ιστορική (διαχρονική σημασία). Επιχειρούμε μια αναδρομή –που πιστεύουμε πως θα είναι χρήσιμη στους μελετητές– της δημιουργίας των υποδομών στην Ελλάδα από την τρικουπική περίοδο μέχρι τους ολυμπιακούς αγώνες, και μέχρι σήμερα. Προσπαθούμε να δείξουμε (ας το κρίνει ο αναγνώστης αν το επιτύχαμε) πως η υποδομή έχει γίνει κατά κύματα που είναι συνδυασμένα με σημαντικές ιστορικές περιόδους της χώρας και έχει με συγκεκριμένους τρόπους συνδυαστεί με την ανάπτυξη.

Στο δεύτερο άρθρο, *"Υποδομές στην Ελλάδα: μια αποτίμηση των ενισχύσεων των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης 1989-2006"*, ο Β. Αυδίκος επιχειρεί μια ανασκόπηση της συνεισφοράς των κοινοτικών ενισχύσεων στον τομέα των βασικών υποδομών (Μεταφορές, Περιβάλλον, Τηλεπικοινωνίες, Ενέργεια, Υγεία–Πρόνοια, Πολιτισμός) στην Ελλάδα από το Α' ΚΠΣ 1989-1993 (και τα ΜΟΠ 1986-1989) μέχρι και το Γ' ΚΠΣ 2000-2006. Το άρθρο επιδιώκει μια ανάλυση των προβλημάτων που αντιμετώπισαν οι ενισχύσεις για τις υποδομές, και κυρίως για τις μεταφορικές υποδομές, που αναδεικνύονται αυτές για τις οποίες έχουν δαπανηθεί οι περισσότεροι πόροι (έμμεσα και άμεσα). Η ανάλυση

¹ Στο σημείο αυτό θα ήθελα να διευκρινίσω ότι η σειρά της εμφάνισης των άρθρων στο περιοδικό σε καμία περίπτωση δεν υπονοεί κάποια διαφοροποίηση σε σχέση με τη σημασία τους. Έχει γίνει με το κριτήριο της μετάβασης από το γενικό στο ειδικό (για την καλύτερη κατανόηση των φαινομένων) όπως εύκολα ο αναγνώστης θα μπορέσει να διαπιστώσει.

αυτή, δείχνοντας την εξέλιξη των δαπανών για τις υποδομές στο σύνολο της χώρας για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, μπορεί να υποστηρίξει κανείς πως συμπληρώνει δημιουργικά το προηγούμενο άρθρο και συμβάλει στον διάλογο για τον εντοπισμό των (πολιτικών) αιτίων των εξελίξεων αναδεικνύοντας προβλήματα που είναι και σήμερα ακόμη επίκαιρα.

Στο τρίτο άρθρο "*Χωρικές επιπτώσεις των μεταφορών και πολιτικές προώθησης της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης*" οι Γ. Καυκαλάς και Μ. Πιτσιάβα επιχειρούν μια ανάλυση της αλληλεπίδρασης των μεταφορικών υποδομών και βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, μέσα από τον ρόλο της μεταφορικής υποδομής της προσπελασιμότητας. Μετά από ανάλυση των ευρωπαϊκών πολιτικών, προτείνεται ένα σχετικό θεωρητικό μοντέλο όπου με την ενσωμάτωση κατάλληλων δεικτών. Το θέμα φωτίζεται με το παράδειγμα της εφαρμογής της προσέγγισης σχετικά με τις επιπτώσεις του πολυτροπικού διαδρόμου μεταφορών που με κεντρικό άξονα την Εγνατία Οδό συνδέει τη βόρεια Ελλάδα με τη Νότια Ιταλία και τη Βορειοδυτική Τουρκία. Έτσι στο άρθρο αυτό αναδεικνύεται και ο ρόλος των υποδομών σε περιφερειακό (διακρατικό μάλιστα) και "χωροταξικό" επίπεδο.

Στο τέταρτο άρθρο "*Μετρό και αστική μορφή στη Θεσσαλονίκη: Χαρακτηριστικά, ιδέες σχεδιασμού για την αλληλοσύνδεσή τους και κρίσιμα εμπόδια*" η Α. Γιαννακού επιχειρεί να συσχετίσει την αστική μορφή της πόλης της Θεσσαλονίκης με το υπό κατασκευή μετρό σε μια προσπάθεια ανάγνωσης της χωρικής αλληλοσύνδεσής τους, να αναδείξει τις δυνατότητες σύνδεσης του συγκοινωνιακού και χωρικού σχεδιασμού μέσα από συγκεκριμένες απόπειρες σχεδιασμού και να επισημάνει τα βασικά εμπόδια που εγείρονται στην προώθηση τέτοιων πολιτικών. Στην ανάλυσή της τονίζεται η το γεγονός των αστικών δραστηριοτήτων και να κυριαρχείται από μεικτές μορφές οργάνωσης των χρήσεων γης, που η συγγραφέας θεωρεί πως πρέπει να αξιοποιηθούν με συγκεκριμένες προτάσεις και πρωτοβουλίες σχεδιασμού, δίνοντας προτεραιότητα και έμφαση στο αποτέλεσμα του συστήματος σχεδιασμού. Στο άρθρο αυτό αναδεικνύεται και η σημασία της υποδομής σε αστικό "πολεοδομικό" επίπεδο.

Το σύνολο των άρθρων πιστεύω πως αναδεικνύει τη σημασία των υποδομών στη σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα που ακόμη και σήμερα μετά από τα αλληπάλληλα κύματα (και στρώματα) επενδύσεων, προσφεύγει στην ανάπτυξή τους προκειμένου να κινητοποιήσει την ανάπτυξη της ίδιας της χώρας (χωρίς να θεωρώ πως αυτό πάντα είναι η πλέον ενδεδειγμένη λύση).

Στα **Θέματα πολιτικής** παρουσιάζουμε ένα κείμενο του Θ. Τσέκερη με θέμα τη "*Χωρική διάρθρωση και κατανομή πόρων στο ακτοπλοϊκό δίκτυο άγονων γραμμών του Αιγαίου*" όπου μετά από ανάλυση της διάρθρωσης και χρηματοδότησης του δικτύου των υπηρεσιών δημόσιας υποχρέωσης στην ακτοπλοΐα, διερευνάται το ακτοπλοϊκό σύστημα και με βάση χωρικούς δείκτες, και επεξηγούνται οι διαπεριφερειακές και ενδοπεριφερει-

ακές ανισότητες που δημιουργούνται από τη λειτουργία των άγονων γραμμών. Η επεξηγηματική και οικονομετρικής ανάλυση που ακολουθεί μπορεί να είναι χρήσιμη για τη διαμόρφωση της πολιτικής εν σχέσει με το δίκτυο και την κατανομή των πόρων. Ο συγγραφέας προτείνει το μετασχηματισμό της δομής του δικτύου με ανάπτυξη των περιφερειακών κόμβων.

Στην ενότητα **Απόψεις**, το παρόν τεύχος συμπληρώνεται με ένα μικρό αφιέρωμα για ένα σύγχρονο θέμα για το οποίο έχει γίνει μια πολύ ενδιαφέρουσα συζήτηση, το θέμα της πεζοδρόμησης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου, στην Αθήνα. Η Λεωφ. Πανεπιστημίου αποτελεί μια οδική μεταφορική υποδομή στο κέντρο της πόλης που τη στιγμή αυτή εξυπηρετεί τους πεζούς, τη δημόσια συγκοινωνία και την κίνηση των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς. Η προτεινόμενη "πεζοδρόμηση" (για χρήση από πεζούς και τραμ) έχει μεν κατορθώσει να προσελκύσει πολλούς (θεσμικούς και μη) οπαδούς, αλλά έχει εγείρει και έναν αντίλογο, μια αμφισβήτηση, που δεν έχει βρει ισότιμες διόδους δημοσιότητας, διότι δεν ανήκει στο κυρίαρχο λόγο (discourse), και στην κυρίαρχη αφήγηση για το μέλλον της πόλης.

Πρόκειται για τη μετατροπή μιας υποδομής που "τυπικά" έχει (εν μέρει και υπό μίαν μόνο έννοια) προβλεφθεί από το παλαιό ρυθμιστικό του 1985, και που σήμερα έχει δρομολογηθεί για υλοποίηση. Σήμερα λοιπόν που τίθενται τα ζητήματα υπό τον τύπον των ήλων, καλείται ο planner να απαντήσει στο ερώτημα του πραγματικού νοήματος και χρησιμότητας του έργου στις σημερινές συνθήκες της κρίσης της πόλης στο σημερινό πλαίσιο (in context). Το μικρό αφιέρωμα λοιπόν αυτό ("RETHINK Πανεπιστημίου: Ο αντίλογος"), έρχεται να καλύψει ένα κενό στη δημοσιότητα, το κενό του αντιλόγου στην πεζοδρόμηση της Λεωφ. Πανεπιστημίου. Ελπίζω οι μελετητές να βρουν και σε αυτό ένα ενδιαφέρον, και κυρίως να παροτρύνει προς ένα δημιουργικό διάλογο.

Παντελής Σκάγιαννης
Νοέμβριος 2013

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Σκάγιαννης Π. (1992) "Καθεστώςτα Συσσώρευσης και Μεταβολή των Γενικών Συνθηκών Παραγωγής και των Υποδομών: χωρικές διαστάσεις", *ΤΟΠΟΣ*, 4/92: 45-75, Αθήνα: ΑΠΑΠ/Οδυσσέας.

Σκάγιαννης Π. (1994) *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*, Αθήνα: Σταμούλης.

Ξενόγλωσση

- Biehl D. (1986) "The Contribution of Infrastructure to Regional Development", Final Report and Annex (2 τομ.), Luxembourg: Commission of the European Communities.
- Folin M. (1981): "The Production of the General Conditions of Social Production and the Role of the State", στο: το Harloe M. και Lebas E. (επ.), *City, Class and Capital*. London: E.Arnold.
- Hirschman A. (1958): *The Strategy of Economic Development*. London: Yale University Press.
- Skayannis P. (1990) "The General Conditions of Production and Infrastructure: the case of post civil-war Greece", D.Phil. Thesis, University of Sussex.
- Läpple D. (1973) *Staat und Allgemeine Produktionsbedingungen: Grundlagen zur Kritik der Infrastrukturtheorien*, West Berlin: VSA.
- Marx K. (εκδ. 1973) *Grundrisse*, Middlesex: Pelican.
- Musgrave P. και Musgrave R. (1980) *Public Finance in Theory and Practice*. London: McGraw-Hill.
- Rosenstein-Rodan P. (εκδ.1966) "Notes on the Theory of the `Big Push'", στο: Ellis H. και Wallich H. (επ.), *Economic Development for Latin America*, London: Macmillan, 57-81.
- Rostow W. (1956) "The Take-Off into Self-Sustained Growth", *The Economic Journal*, LXVI: 25-48, London: Macmillan/Royal Economic Society.

αιχώρος

ΤΕΥΧΟΣ 18 | ΕΤΟΣ 2013
ISSUE | YEAR

- 4 **Σκάγιαννης Π.**
Εισαγωγή
- 12 **Σκάγιαννης Π., Καπαρός Γ.**
Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες
- 66 **Αυδίκος Β.**
Υποδομές στην Ελλάδα:
Μια αποτίμηση των ενισχύσεων των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης 1989-2006
- 94 **Καυκαλός Γ., Πιτσιάβα Μ.**
Χωρικές επιπτώσεις των μεταφορών και πολιτικές προώθησης της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης
- 116 **Γιαννακού Α.**
Μετρό και αστική μορφή στη Θεσσαλονίκη:
Χαρακτηριστικά, ιδέες σχεδιασμού για την αλληλοσυνδέσή τους και κρίσιμα εμπόδια
- ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**
- 144 **Τσέκερης Θ.**
Χωρική διάρθρωση και κατανομή πόρων στο ακτοπλοϊκό δίκτυο άγονων γραμμών του Αιγαίου
- ΑΠΟΨΕΙΣ**
- 158 **RETHINK Πανεπιστημίου: Ο αντίλογος**

ISSN

—
1109-5008

Webpage

—
<http://www.aeihoros.gr>