



ASCI

Χώρος

Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα

για τα 30 χρόνια του
Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
& Περιφερειακής Ανάπτυξης

2020

31



Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα
για τα 30 χρόνια του
Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
& Περιφερειακής Ανάπτυξης

Επιμέλεια

Παντολέων Σκάγιαννης

Επιστημονικό Περιοδικό

αιχλώρος

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 – 74486

Επιμέλεια έκδοσης: Εύη Κολοβού
Λαγού: Παναγιώτης Μανέτος
Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς-Παναγιώτης Μανέτος

	Π. Σκάγιαννης	4
	Εισαγωγή	
	G. Petrakos	10
Geographies of Growth and Integration in Europe: old and new challenges for regional policy		
	Σ. Πολύζος	23
Διερεύνηση των Διαθρωπτικών Μεταβολών της Ελληνικής Οικονομίας την Περίοδο της Οικονομικής Κρίσης με Χρήση της Ανάλυσης Εισροών - Εκροών		
	Ε. Ασπρογέρακας, Δ. Καλλιώρας	62
Χωρικός και Αναπτυξιακός Σχεδιασμός στην Ελλάδα: ζητήματα σύμπλεξης		
	Κ. Λαλένης, Σ. Βεζυριαννίδου	94
Ο Χωρικός Σχεδιασμός και οι Συναφείς Απόπειρες Θεσμικών Μεταρρυθμίσεων στην Ελλάδα, την Εποχή της Οικονομικής Κρίσης: αξιολόγηση αναγκαιότητας και αποτελεσμάτων		
	Α. Δέφνερ, Ν. Μαντάς, Ε. Ψαθά, Ν. Βογιαζίδης	119
Προσβασιμότητα στον Πολιτισμό και την Κληρονομιά: ο σχεδιασμός για όλους		
	Α. Τράμπα	145
Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και η Συσχέτιση με το Θεσμικό Πλαίσιο Χωρικού Σχεδιασμού: ευρωπαϊκή και ελληνική πραγματικότητα		
	Ε. Ασπρογέρακας	171
Πολιτική Στρατηγικών Παρεμβάσεων και Χωρική Διακυβέρνηση: η περίπτωση του «Ελληνικού»		
	Π. Σκάγιαννης, Θ. Καναρέλης	206
Οι Πλατείες της Αθήνας: μια διαδρομή προκλήσεων και ανατροπών		
	ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ	
	Π. Σκάγιαννης	236
Παύλος Λουκάκης (2017) Πολεοδομικές & Χωροταξικές Εξελίξεις. Ελλάδα 1952-2012: εμπειρίες δράσης. Επιμέλεια τόμου Ι. Μωραΐτου. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας		

Πολιτική Στρατηγικών Παρεμβάσεων και Χωρική Διακυβέρνηση: η περίπτωση του «Ελληνικού»

Ευάγγελος Ασπρογέρακας

Επίκουρος Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Περίληψη

Η περίπτωση της αξιοποίησης του πρώην αεροδρομίου του "Ελληνικού" αποτελεί ένα ενδιαφέρον παράδειγμα στρατηγικής αστικής παρέμβασης κατά το σχεδιασμό της οποίας διατυπώθηκαν και συζητήθηκαν διαφορετικές πολιτικές και επιστημονικές απόψεις και πρακτικές. Στην παρούσα εργασία στόχος είναι να προσεγγισθούν ορισμένα βασικά σημεία του μακροχρόνιου διαλόγου σε θέματα χωρικού σχεδιασμού και πολιτικής αναπλάσεων με έμφαση στα ζητήματα χωρικής διακυβέρνησης που προκύπτουν. Για τις ανάγκες της διερεύνησης αυτής επιχειρείται, αρχικά, συνοπτική αναφορά των τάσεων διαμόρφωσης τόσο του θεωρητικού πλαισίου όσο και των πρακτικών που σχετίζονται με την πολιτική στρατηγικών παρεμβάσεων σε αστικά κέντρα. Αναλύονται παραδείγματα από τον Ευρωπαϊκό χώρο με έμφαση στις επιλογές πολιτικής και διαχείρισης της ανάπτυξης του HafenCity στο Αμβούργο, όπου ο δημόσιος τομέας παραμένει υπεύθυνος για τις βασικές επιλογές και κατευθύνει την διαδικασία ανάπτυξης. Στην περίπτωση του Ελληνικού, η αρνητική οικονομική συγκυρία καθώς και η αδυναμία διαμόρφωσης ενός αποτελεσματικού πλαισίου χωρικής διακυβέρνησης φαίνεται να έχει ως αποτέλεσμα την υποχώρηση της δημόσιας πολιτικής και την ανάληψη της πρωτοβουλίας από τον ιδιωτικό τομέα.

Λέξεις κλειδιά

στρατηγικές παρεμβάσεις, αστική ανάπτυξη, χωρική διακυβέρνηση, «Ελληνικό»

Strategic Intervention Policy and Spatial Governance: the case of "Hellenikon"

Abstract

The regeneration of the former "Hellenikon" airport area in Athens is an interesting example of a strategic urban intervention in which different scientific approaches, policies and practices were formulated and discussed. The purpose of this paper is to address some of the key points of the long-term spatial planning and refurbishment policy dialogue focusing on spatial governance issues. Initially, what is attempted is to summarize trends in the theoretical framework along with policy practices related to strategic urban interventions. Examples from European cities are highlighted with emphasis on the policy and management practices in HafenCity, Hamburg where the public sector remains responsible for strategic planning and guides the development process. In the case of Hellenikon, the unfavourable economic situation as well as the inability to form an effective spatial governance framework seems to result in public policy retreat.

Keywords

strategic interventions, urban development, spatial governance, "Hellenikon"

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι ανάγκες των πόλεων των βιομηχανικά αναπτυγμένων χωρών συνδέονται με την εξέλιξη και προσαρμογή του αστικού περιβάλλοντος στις κάθε φορά νέες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που διαμορφώνονται. Η προσαρμογή αυτή έχει τον χαρακτήρα βελτίωσης μιας υπάρχουσας κατάστασης η οποία δεν κρίνεται πλέον ικανοποιητική ή δημιουργίας μιας νέας, ενδεχομένως και με ολοκληρωτική αντικατάσταση της αστικής υποδομής.

Ανάλογα με την ένταση και το στόχο τους οι αστικές παρεμβάσεις μπορούν να χαρακτηριστούν ως (α) αμυντικές όταν οι στόχοι αφορούν στην αντιμετώπιση προβλημάτων, στη βελτίωση των υποδομών και της λειτουργίας του αστικού χώρου και (β) επιθετικές, όταν οι στόχοι έχουν και αναπτυξιακές διαστάσεις. Η εξασφάλιση εσόδων σχετίζεται και με τη δυνατότητα αυτοχρηματοδότησης τόσο της αρχικής επένδυσης όσο και της συντήρησης των υποδομών. Στη δεύτερη περίπτωση οι σχετικές δημόσιες πολιτικές καλύπτουν παράλληλα την ανάγκη επενδυτικών πρωτοβουλιών του ιδιωτικού τομέα. Η εξισορρόπηση ωστόσο δημόσιου – ιδιωτικού συμφέροντος δεν είναι δεδομένη και αυτονόητη και συχνά διαμορφώνει το πλαίσιο αντιπαραθέσεων ως αποτέλεσμα των

διαφορετικών προσεγγίσεων που αναπτύσσονται και του προβληματισμού της κοινωνίας των πολιτών.

Η περίπτωση της αξιοποίησης του πρώην αεροδρομίου του "Ελληνικού" αποτελεί ένα ενδιαφέρον παράδειγμα παράθεσης πολιτικών και επιστημονικών απόψεων και πρακτικών χωρικού σχεδιασμού. Στην παρούσα εργασία στόχος είναι να προσεγγισθούν ορισμένα βασικά σημεία του μακροχρόνιου διαλόγου που σε πολλές περιπτώσεις πήρε το χαρακτήρα σύγκρουσης, καλύπτοντας διλήμματα όπως οργανωμένος σχεδιασμός vs μεγάλες παρεμβάσεις, δημόσια vs ιδιωτική πρωτοβουλία, κοινωνικοί vs αναπτυξιακοί στόχοι εντός ενός πλαισίου χωρικής διακυβέρνησης.

Στο πλαίσιο αυτό το βασικό ερευνητικό ερώτημα αφορά στην αποτελεσματικότητα του διαλόγου, το βαθμό στον οποίο συνέβαλε, αλλά και τους παράγοντες που επηρέασαν τελικά τις στρατηγικές επιλογές πολεοδομικής ανάπτυξης και διαχείρισης της παρέμβασης. Δεν επιδιώκεται να αξιολογηθεί η ορθότητα ή μη των επιλογών αυτών αλλά περισσότερο να αναδειχθούν τα στοιχεία εκείνα που τις συνδέουν με τις πολιτικές αστικής ανάπτυξης και τις τάσεις στις πρακτικές σχεδιασμού σε Ευρωπαϊκό επίπεδο καθώς και την οικονομική και κοινωνική συγκυρία στην Ελλάδα.

2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Για τις ανάγκες της διερεύνησης επιχειρείται, αρχικά, η διαμόρφωση ενός ικανού πλαισίου με βιβλιογραφική επισκόπηση και συγκριτική παράθεση θεμάτων θεωρίας και πρακτικής χωρικού σχεδιασμού, με επίκεντρο την πολιτική στρατηγικών παρεμβάσεων σε αστικά κέντρα. Έμφαση δίνεται στη διαμόρφωση νεοφιλελεύθερων προσεγγίσεων και την υποχώρηση του ορθολογικού - στρατηγικού σχεδιασμού που εκφράζεται με την πρακτική του «σχεδιασμού των έργων», και στη δυναμική που διαμορφώθηκε από την ανάγκη αξιοποίησης «γκρίζων περιοχών».

Η οπτική της χωρικής διακυβέρνησης έρχεται να πλαισιώσει βασικές πτυχές του προβληματισμού και να αποτελέσει πρίσμα αξιολόγησης των πρακτικών που ακολουθούνται με τη συνεισφορά και παραδειγμάτων από τον Ευρωπαϊκό χώρο (βλ. London Docklands, Berlin Tempelhof). Σημαντικότερη μεθοδολογικά, είναι ωστόσο η ανάλυση της περίπτωσης του HafenCity στο Αμβούργο, μιας εμβληματικής παρέμβασης στην οποία μπορούμε να διακρίνουμε ανάλογα διλήμματα με την περίπτωση του Ελληνικού και να αναγνωρίσουμε σχετικές επιλογές πολιτικής και διαχείρισης.

Στο δεύτερο μέρος την εργασίας γίνεται, αρχικά, παράθεση των βασικών εργαλείων του ελληνικού θεσμικού πλαισίου σχετικά με τις αστικές παρεμβάσεις/ αναπλάσεις και τη διαχείρισή τους, με αναφορά και σε ορισμένα χαρακτηριστικά παραδείγματα. Η ανάλυση της περίπτωσης του Ελληνικού περιλαμβάνει ένα σύντομο ιστορικό με αναφορά

στην προσπάθεια ένταξης της παρέμβασης στον ευρύτερο χωρικό σχεδιασμό, τις βασικές επιλογής πολιτικής, διαχείρισης και πολεοδομικής σύνθεσης καθώς και κομβικά σημεία του διαλόγου που αναπτύχθηκε γύρω από αυτές. Αναπόφευκτα γίνεται αναφορά σε προηγούμενες μελέτες, προσεγγίσεις και προτάσεις για το Ελληνικό χωρίς να αποτελεί στόχο η εξαντλητική παρουσίαση και αξιολόγησή τους (βλ. σχετική ανάλυση στο Βασενχόβεν, 2018). Στη συζήτηση που ακολουθεί επιχειρείται συγκριτική αξιολόγηση των επιλογών στην περίπτωση του Ελληνικού και του HafenCity, στην προσπάθεια, συμπερασματικά, να προκύψουν απαντήσεις στα βασικά ερωτήματα της έρευνας.

3. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΕ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ, ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

3.1 Ο «σχεδιασμός των έργων»

Οι πρακτικές παρέμβασης και ανανέωσης στο αστικό περιβάλλον εντάσσονται στον ευρύτερο διάλογο για τον χωρικό σχεδιασμό και τις θεωρητικές προσεγγίσεις που τον πλαισιώνουν. Ο σχεδιασμός των πόλεων, έχοντας εμφανώς επηρεαστεί από τις αρχιτεκτονικές του καταβολές, υιοθέτησε αρχικά προσεγγίσεις που επιδίωκαν την παραγωγή μιας μελλοντικής ιδεώδους εικόνας. Σταδιακά, ο σχεδιασμός του χώρου ενσωμάτωσε στις προσεγγίσεις του κοινωνικές και οικονομικές παραμέτρους, διαμορφώνοντας μια οπτική οργάνωσης και λειτουργίας των υπό μελέτη χωρικών ενοτήτων. Ο "ορθολογικός και καθολικός σχεδιασμός" γνώρισε άνθηση στις δεκαετίες του 1960 και '70 στο δυτικό κόσμο, για να αμφισβητηθεί στη συνέχεια. Η κατάκτηση της σφαιρικής γνώσης του συνόλου ενός συστήματος ως προϋπόθεση για την εφαρμογή του αναγνωρίζεται ως ουτοπική από όσους έχουν την πεποίθηση ότι η οργάνωση του χώρου θα ήταν πολύ αποτελεσματικότερη, αν αφήνονταν περισσότερο στις δυνάμεις της αγοράς. Από την άλλη πλευρά, ο ορθολογικός σχεδιασμός ταυτίστηκε με μια εκ των άνω, αυταρχική προσέγγιση, σύμφωνα με την οποία τα συμφέροντα των δρώντων όφειλαν να υποταχθούν σε ένα κοινό συμφέρον ή ενδεχομένως, και πιο επιλήψιμο, στο συμφέρον μιας πλειοψηφίας (πρβλ. στο Βασενχόβεν, 2002).

Ο Βασενχόβεν (2018: Κεφ. 6.3) αναγνωρίζει ως νέα αντίληψη περί σχεδιασμού, ταυτισμένη σε μεγάλο βαθμό με την νεοφιλελεύθερη ιδεολογία, την ανάπτυξη των πόλεων που βασίζεται σε μεγάλα έργα (project-led development). Προκύπτει ως επιλογή μετά την υποχώρηση του ορθολογικού - στρατηγικού σχεδιασμού ως κυρίαρχου υποδείγματος κατά τη δεκαετία του 1980, εντός ενός πλαισίου αμφισβήτησής του από νεο-συντηρητικές πολιτικές αλλά και έναν μετά-νεωτερικό σκεπτικισμό που καταλήγει στην αναζήτηση μιας προσέγγισης "προσανατολισμένης στη δράση" (Albrechts, 2006: 1490). Η προσέγγιση

αυτή άνθισε στο περιβάλλον του αστικού ανταγωνισμού που διαμορφώνεται κατά την ίδια περίοδο (Asprogerakas, 2004β· Begg, 2002· Oatley, 1998· Jensen-Butler κ.ά., 1997) και κατευθύνει τις πόλεις στην προσπάθεια ανάδειξης των συγκριτικών τους πλεονεκτημάτων και απόκτησης διακριτής "ταυτότητας".

Η περίπτωση της παρέμβασης στην περιοχή των Docklands στο Λονδίνο, κατά την περίοδο διακυβέρνησης της χώρας από τη Μ.Θάτσερ, αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα εφαρμογής μιας τέτοιας κεντρικής πολιτικής με την τοπική αυτοδιοίκηση να αγνοείται και την προσπάθεια να επικεντρώνεται στη μόχλευση ιδιωτικών κεφαλαίων. Ο ύψους 235 μ. πύργος Canary Wharf (Εικόνα 1), ήταν το σημείο αναφοράς και «σύμβολο» της περιοχής ανάπτυξης, ένα έργο «ναυαρχίδα» (flagship developments) από εκείνα που αναδείχθηκαν ως βασικά εργαλεία της προώθησης των πόλεων μέσω στρατηγικών παρεμβάσεων (Paddison, 1993). Το συνολικό εγχείρημα δεν πέτυχε αρχικά να προσελκύσει ιδιωτικά κεφάλαια στο βαθμό που αυτό επιδιώκονταν, ενώ το νέο επιχειρηματικό κέντρο καθυστέρησε χαρακτηριστικά να προσελκύσει επιχειρήσεις. Το γεγονός αποδίδεται στην ύφεση της αγοράς ακινήτων, για την οποία ενδεχομένως ευθύνεται και το ίδιο το εγχείρημα. Ωστόσο, αξιολογώντας την παρέμβαση με μια πολεοδομική οπτική δεν θα πρέπει να αγνοηθεί η απομόνωση της περιοχής, η απουσία υποδομών και αστικών λειτουργιών (π.χ. δραστηριοτήτων πολιτισμού, αναψυχής και εστίασης) και η έλλειψη εξυπηρέτησης από γραμμή μετρό έως το 1999.

Η επιδίωξη της διαμόρφωσης μιας διακριτής ταυτότητας σχετίζεται και απαιτεί κατάλληλη στρατηγική ευρύτερου χωρικού σχεδιασμού (βλ. ανλ., στο Asprogerakas & Mountanea, 2020). Ο Ward (1998) εντοπίζει την ανάγκη αυτή στο επίπεδο του φυσικού σχεδιασμού επισημαίνοντας ότι πίσω από τις λέξεις και τις εικόνες θα πρέπει να υπάρχει ένα ελάχιστο επίπεδο χωρικής παρέμβασης που να περιλαμβάνει κτήρια, δημόσιους χώρους και δραστηριότητες. Ο Albrechts (2006) από την πλευρά του υποστηρίζει ότι τα στρατηγικά έργα μπορούν να στοχεύουν στην ενσωμάτωση των οραμάτων από διάφορους τομείς πολιτικής καθώς και της φιλοδοξίας του ιδιωτικού τομέα, δρώντας ολοκληρωτικά και μετασχηματιστικά, αντιμετωπίζοντας βασικά ζητήματα μιας χωρικής ενότητας.

3.2 Στρατηγικές παρεμβάσεις στις πόλεις. Αναγκαιότητα και πρακτικές

Η προσέγγιση των μεγάλων έργων ευνοήθηκε κι από την ανάγκη παρέμβασης και αστικής αναγέννησης στις εγκαταλελειμμένες και υποβαθμισμένες πρώην βιομηχανικές περιοχές των πόλεων της Δύσης. Στο ίδιο πλαίσιο μπορεί να ενταχθεί η επανάχρηση συγκοινωνιακών υποδομών όπως τα αεροδρόμια αλλά και περιοχές σε εγγύτητα με το κέντρο της πόλης όπου σε προηγούμενες δεκαετίες αναπτύχθηκαν λιμενικές εγκαταστάσεις. Μέρος των εγκαταστάσεων αυτών σταδιακά έπαψε να χρησιμοποιείται ως αποτέλεσμα της ανάπτυξης νέων υποδομών, συνήθως στην περιφέρεια της πόλης, σε συμμόρφωση

με τις ανάγκες των σύγχρονων θαλάσσιων μεταφορών. Οι περιοχές αυτές αποτελούν προνομιακό πεδίο αστικών παρεμβάσεων καθώς συνήθως το δημόσιο έχει την ιδιοκτησία της γης. Παραδείγματα ανάπτυξης του θαλασσιού μετώπου περιλαμβάνουν ανάπτυξη τριτογενών δραστηριοτήτων, εγκαταστάσεων αναψυχής αλλά και προνομιακούς θύλακες κατοικίας (Norcliff κ.ά., 1996· Schubert, 2016).

Οι σχετικές πρωτοβουλίες συνδέονται με τη δημιουργία θέσεων εργασίας, ζητήματα ασφάλειας και υγιεινής των πόλεων (Dorsey, 2003) αλλά και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος μέσω της διαμόρφωσης ανοιχτών και πράσινων χώρων (βλ. παραδείγματα στο Sousa, 2004). Στις ΗΠΑ διαμορφώθηκε νωρίς κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο για την αξιοποίηση "γκρίζων περιοχών" ιδίως στις περιπτώσεις που απαιτούνταν εξυγίανση του εδάφους (Heberle & Wernstedt, 2006). Οι δράσεις δεν εξαντλούνται στις υποβαθμισμένες περιοχές αλλά περιλαμβάνουν γενικότερα γη η οποία έχει φιλοξενήσει ανθρωπογενείς δραστηριότητες. Το Ηνωμένο Βασίλειο από το 1995 υιοθέτησε ποσοτικούς στόχους για την οικιστική ανάπτυξη σε ήδη δομημένες περιοχές (previously developed land) (Karadimitriou, 2013). Πιο πρόσφατα, με την ανάπτυξη της δημιουργικής βιομηχανίας, διαμορφώνεται μια ευρύτερη τάση κεφαλαιοποίησης των πολιτισμικών και πολιτιστικών στοιχείων που μετουσιώνεται σε θέσεις εργασίας και εισόδημα για τον τοπικό πληθυσμό. Πολιτισμικό κεφάλαιο μιας πόλης μπορεί να θεωρηθεί ένα σημειακό χαρακτηριστικό, μια χωρική ενότητα ή συνολικά η αστική εμπειρία που προσφέρεται προς κατανάλωση (Ασπρογέρακας, 2004).

Για τη χρηματοδότηση των παρεμβάσεων, επιδιώκεται η εμπλοκή του ιδιωτικού κεφαλαίου ιδιαίτερα σε περιόδους όπως η τρέχουσα, κατά την οποία είναι περιορισμένη η δυνατότητα δημόσιας χρηματοδότησης. Προς την κατεύθυνση αυτή διαμορφώθηκαν πολιτικές που κατατάσσονται στις νεοφιλελεύθερες, κυρίως στις ΗΠΑ όπου υπάρχει σχετική παράδοση (Morcol κ.ά., 2008). Ο νεοφιλελευθερισμός προσδιορίζεται από τους Brenner κ.ά. (2010: 330), ως μια "υβριδική τάση ρυθμιστικής αναδιάρθρωσης με οδηγό την αγορά". Στο σχεδιασμό του χώρου μπορεί να ιδωθεί ως επαναπροσδιορισμός της σχέσης μεταξύ ιδιωτικού κεφαλαίου και κρατικής παρέμβασης με μια οπτική που επιτάσσει τη διαμόρφωση υπεραξίας ως προτεραιότητας (Sager, 2011). Στην προσέγγιση αυτή ο ρυθμιστικός ρόλος του κράτους με στόχο την πρόληψη αστοχιών της αγοράς περιορίζεται με κύριο άλλοθι τη διευκόλυνση της ανάπτυξης (Gleeson & Low, 2000).

3.3 Στοιχεία Χωρικής Διακυβέρνησης στις στρατηγικές παρεμβάσεις

Οι πολιτικές διαχείρισης του χώρου είναι σκόπιμο να δίνουν επαρκή διέξοδο στις επενδυτικές πρωτοβουλίες του ιδιωτικού τομέα που παρουσιάζει σήμερα μια δυναμική. Ο κρατικός σχεδιασμός εκλαμβάνεται συχνά ως τροχοπέδη της αγοράς διαμορφώνοντας

συνθήκες εχθρικής αντιμετώπισής του. Η ανταγωνιστικότητα και αποτελεσματικότητα των δημόσιων πολιτικών αποτέλεσε ιδιαίτερο μέλημα για τις ευρωπαϊκές κυβερνήσεις μετά τη δεκαετία του 1990 ευνοώντας νεοφιλελεύθερες προσεγγίσεις ενώ η παγκόσμια οικονομική κρίση αποτέλεσε μια πρόκληση για τις αστικές πολιτικές (Knieling, Othengrafen & Vladova, 2016) και οδήγησε σε άμεσες παρεμβάσεις στα συστήματα χωρικού σχεδιασμού, κυρίως στις χώρες που επλήγησαν περισσότερο (Getimis, Reimer & Blotevogel, 2014· Γιαννακούρου & Καυκαλάς, 2014).

Θεωρείται ωστόσο δεδομένη η ευθύνη της διοίκησης για το μακροπρόθεσμο σχεδιασμό και συντονισμό των σχετικών δράσεων (Jörn Walter στο Asprogerakas, 2016) ώστε να εξασφαλιστούν κατευθύνσεις με βάση στόχους τόσο αναπτυξιακούς όσο και κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς (Αραβαντινός, 1997) και να αντιμετωπιστεί ο κίνδυνος η αστική ανάπτυξη να ταυτιστεί με την ικανότητα προσέλκυσης επενδύσεων (Βασενχόβεν, 2004: 112) προς εκ πλήρωση των μεταναωτερικόν προτύπων που επιτάσσουν τη διαμόρφωση της αστικής εμπειρίας σε εμπορεύσιμο προϊόν προς κατανάλωση (πρβλ. Ασπρογέρακας, 2004). Η απαίτηση συντονισμού κατά τον χωρικό σχεδιασμό περιλαμβάνει τόσο τις ιδιωτικές πρωτοβουλίες όσο και τη δράση των διαφόρων φορέων του δημοσίου, ενεργών ή μη (Βασενχόβεν, 1995). Στην περίπτωση των αστικών παρεμβάσεων ο συντονιστικός ρόλος του δημοσίου καθορίζεται και από τις διαπραγματευτικές του δυνατότητες οι οποίες εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τον έλεγχο της γης και τη δυνατότητα χρηματοδότησης των δράσεων εφαρμογής της πολιτικής (Σερράος & Ασπρογέρακας, 2012).

Αυτή η εταιρική σχέση δημόσιου - ιδιωτικού τομέα εντάσσεται στην προσέγγιση της Χωρικής Διακυβέρνησης που ήρθε να «ανοίξει» τη διαδικασία χάραξης πολιτικής και να οργανώσει την κάθετη και οριζόντια συνεργασία μεταξύ πολιτικών, δημόσιας διοίκησης και κοινωνίας των πολιτών (βλ. αναλυτικά Βασενχόβεν κ.ά., 2010). Ο όρος αναφέρεται στην εμφάνιση σύνθετων σχέσεων, όπου εμπλέκονται δρώντες εκτός της διοίκησης, αλληλεπιδρούν και συνεργάζονται στη διαμόρφωση ενός κοινού οράματος και του απαραίτητου πλαισίου δράσεων. Η «Λευκή Βίβλος για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση» (Commission of the European Communities, 2001) θέτει ως ζητούμενο στη χάραξη και εφαρμογή των πολιτικών την ευρεία συμμετοχή η οποία εξασφαλίζει και εμπιστοσύνη στο τελικό αποτέλεσμα. Εστιάζοντας στην ανάπτυξη και διαχείριση του χώρου, οι συμμετοχικές προσεγγίσεις και οι συμπράξεις καθιστούν δυνατή την ολοκληρωμένη προσέγγιση πολυδιάστατων, σύνθετων προγραμμάτων.

Η συνεργασία μεταξύ δημοσίου τομέα και ιδιωτικού κεφαλαίου μπορεί να εξασφαλίσει την ισορροπημένη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων αστικής ανάπτυξης. Η διαμόρφωση μιας δημόσιας πολιτικής για τις πόλεις της Ευρώπης περισσότερο φιλικής προς την αγορά οδηγεί αναπόφευκτα σε μετατόπιση του βάρους της συμμετοχικότητας

στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, την κάνει πιο επιλεκτική, της δίνει «ελιτίστικα» χαρακτηριστικά. Διαμορφώνονται έτσι αφορμές για κριτική από την πλευρά της πολιτικής οικονομίας (Gualini & Majoor, 2007) αλλά και για την έκφραση δυσαρέσκειας από ομάδες πολιτών που θεωρούν ότι οι επιθυμίες τους περιθωριοποιούνται, δεν ενσωματώνονται στο σχεδιασμό και στις κάθε φορά ασκούμενες πολιτικές. Διαμαρτυρίες ενάντια σε επιλογές πολιτικής και έργα αστικής ανάπτυξης, από λιγότερο ή περισσότερο οργανωμένες ομάδες πολιτών και διαφόρων μορφών αστικά κινήματα, σε μια προσπάθεια "να ακουστούν οι απόψεις τους" προβάλλουν συχνά εμπόδια στις προσπάθειες εφαρμογής του σχεδιασμού και υλοποίησης των "εκ των άνω" επίσημων πολιτικών.

Το ζήτημα της επανάχρησης του πρώην αεροδρομίου του Βερολίνου Tempelhof αποτελεί μια ενδιαφέρουσα περίπτωση παρέμβασης της κοινωνίας των πολιτών που οδήγησε τελικά στον πλήρη επαναπροσδιορισμό της δημόσιας πολιτικής. Ο αρχικός σχεδιασμός (σε 58 εκτ.) αφορούσε σε αξιοποίηση του χώρου με ανάπτυξη μεταξύ άλλων ενός οικιστικού προγράμματος (4.700 διαμερίσματα) και παραγωγικών δραστηριοτήτων. Η κινητοποίηση της τοπικής κοινωνίας υπήρξε άμεση και καταλυτική και οδήγησε στη ματαίωση της προγραμματισμένης ανάπτυξης. Μετά από σχετικό δημοψήφισμα, με νομοθετική ρύθμιση της τοπικής βουλής, ξεκινά η διαδικασία του επανασχεδιασμού με καινοτόμες κι έντονα συμμετοχικές διαδικασίες. Περιελάμβανε ενημερωτικές εκδηλώσεις, συνέδρια, εργαστήρια, συζητήσεις και ανοιχτές συγκεντρώσεις βάσει συγκεκριμένου προγράμματος και μέσα από μια «χαοτική» ανοιχτή προσέγγιση.

Ο νέος σχεδιασμός ήρθε να καλύψει τις ανάγκες που διατυπώθηκαν από τους εμπλεκόμενους δρώντες και αφορούσε στη διαμόρφωση ζωνών φιλοξενίας περιβαλλοντικών, αθλητικών, και άλλων δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου (Εικόνα 2). Αξίζει να σημειωθεί ότι στο μεταξύ, και όσο διαρκούσε η διαδικασία σχεδιασμού, ο χώρος είχε δοθεί σε ελεύθερη δημόσια χρήση με λίγες μόνο παρεμβάσεις που αφορούσαν την απόσυρση εξοπλισμού και εγκαταστάσεων (π.χ. ηλεκτρισμού) που εγκυμονούσαν κινδύνους για τους χρήστες, μια κίνηση της δημοτικής αρχής που γνώρισε ενθουσιώδη υποδοχή από την τοπική κοινωνία (βλ. Σερράος, Ασπρογέρακας & Βουλέλης, 2017).

Πρακτικά, μια ανοικτή, συμμετοχική προσέγγιση στο σχεδιασμό και την αστική ανάπτυξη μπορεί να αναδειχθεί σε διάφορα επίπεδα (στρατηγικός σχεδιασμός, αναπλάσεις, «εκ των κάτω» παρεμβάσεις στην πόλη, κλπ.) και με διαφορετικά εργαλεία (επίσημες πολιτικές, συμπράξεις/συνεργασία δημόσιου - ιδιωτικού τομέα, πρωτοβουλίες των πολιτών). Ως εργαλείο διακυβέρνησης δίνει τη δυνατότητα για διαχείριση συγκρούσεων και αδιεξόδων με τη δημόσια διοίκηση να διατηρεί αποφασιστικό ρόλο στη διαδικασία ενσωμάτωσης «εκ των κάτω» πρωτοβουλιών (βλ. Arefi & Kickert, 2019, καθώς και πρδγ. στα Σερράος, Ασπρογέρακας & Βουλέλης, 2017· Serraos κ.ά., 2017).

Εικόνα 1. Ο ύψους 235 μ. πύργος Canary Wharf στο Λονδίνο.



Πηγή: προσωπικό αρχείο του συγγραφέα (12.05.06).

Εικόνα 2. Δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου στον αεροδιάδρομο του πρώην αεροδρομίου Tempelhof.



Πηγή: προσωπικό αρχείο του συγγραφέα (16.07.16).

4. Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ "HAFENCITY". ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.

Το Αμβούργο είναι η δεύτερη μεγαλύτερη, σε πληθυσμό, πόλη της Γερμανίας και αποτελεί σήμερα μια από τις εντονότερα αναπτυσσόμενες μητροπόλεις της χώρας. Υπήρξε σε όλη τη διαδρομή της ιστορίας της συνδεδεμένη με τη θάλασσα και το λιμάνι της. Βασίστηκε στη ναυπηγική και τη ναυσιπλοΐα και ως μέλος της Χανσεατικής Ένωσης αποτέλεσε ένα σημαντικό κέντρο εμπορίου της Βόρειας και της Βαλτικής Θάλασσας. Σήμερα, παράλληλα με το εμπόριο, ανθούν δραστηριότητες όπως η χημική και ηλεκτροτεχνική βιομηχανία, η φαρμακοβιομηχανία, η καπνοβιομηχανία, η αεροπορική βιομηχανία αλλά και υπηρεσίες ΜΜΕ (Kropp & Niebuhr, 2006).

Στα μέσα της δεκαετίας του 1990, η μεταφορά μέρους των λιμενικών εγκαταστάσεων βορειότερα πάνω στον ποταμό Έλβα, απελευθέρωσε έκταση 155 εκτ., τμήμα του παλιού λιμανιού σε εγγύτητα με το κέντρο της πόλης. Από το 1997 προωθείται η αξιοποίηση της περιοχής μέσω του σχεδίου "HafenCity" ("Η πόλη του λιμανιού") που αφορά στη διαμόρφωση ενός νέου κέντρου μικτών χρήσεων που περιλαμβάνουν κατοικία (5.500 κατοικίες για 12.000 κατοίκους), χώρους γραφείων, τουρισμού/ αναψυχής, εκπαίδευσης, λιανεμπορίου και πολιτισμού (40.000 εργαζόμενοι). Η υλοποίησή του αναμένεται να αυξήσει τη συνολική επιφάνεια των κεντρικών χρήσεων του Αμβούργου κατά 40% (Βλ. Ασπρογέρακας & Σερράος, 2011).

Το σχέδιο "HafenCity" αποτελεί τμήμα ενός ευρύτερου οράματος όπως αποτυπώνεται στο "Χωρικό Κατευθυντήριο Σχέδιο" του 2007 (ΧΚΣ) (Räumliche Leitbild, 2007) ένα δεσμευτικό για τη διοίκηση πλαίσιο στόχων που εξειδικεύεται μέσω των πολεοδομικών σχεδίων (π.χ. του Σχεδίου Χρήσεων Γης). Το ΧΚΣ οργανώνεται σε έξι Άξονες Δράσεις. Σημαντικότερο έργο που εντάσσεται στον 1ο άξονα "Περισσότερη πόλη μέσα στην πόλη" με έμφαση στην οικιστική αξιοποίηση αποθεμάτων γης στον ήδη δομημένο ιστό της πόλης, αποτελεί το "Άλμα πέρα από τον Έλβα" με στόχο τη σύνδεση του ιστορικού κέντρου της πόλης με την περιοχή Hafburg, νότια του ποταμού μέσω πολεοδόμησης στις αστικές όχθες του. Σε αυτό το πλαίσιο υλοποιείται το σχέδιο "HafenCity" με έντονα αναπτυξιακή διάσταση (FHH, 2007).

Το σχέδιο Γενικής Διάταξης (Master Plan) εγκρίθηκε το 2000 και αφορούσε κυρίως στην ανάπτυξη του δυτικού τμήματος. Αναθεωρήθηκε το 2010 προκειμένου να σχεδιαστούν σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια οι ανατολικές ενότητες της ανάπτυξης. Η επιλογή αυτή έδωσε το περιθώριο ωρίμανσης της αρχικής ιδέας και προσαρμογής στις συνθήκες που προέκυψαν κατά την πρώτη δεκαετία εφαρμογής του σχεδίου. Το ανατολικό τμήμα συνδέεται πιο χαλαρά με το κέντρο της πόλης και αρχικά λογίζονταν ως προαστιακού χαρακτήρα. Η καλή σύνδεση με το Μετρό και η σχετική ζήτηση από την πλευρά της αγοράς

οδήγησαν σε επαναπροσδιορισμό του προγραμματισμού από την Hafencity Hamburg GmbH σε συνεργασία με το τοπικό Υπουργείο και τους μελετητές του αρχικού Σχεδίου. Το σχέδιο γενικής διάταξης ενσωματώνει το ιστορικό συγκρότημα αποθηκών Speicherstadt που αποκτά νέες χρήσεις. Η όλη περιοχή οργανώνεται σε επιμέρους τομείς, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και το συνδυασμό των χρήσεων, την κτηριακή πυκνότητα, την εικόνα του χώρου, κ.ο.κ.

Εικόνα 3. Hafencity. Το κτήριο της νέας όπερας στο δυτικό άκρο της περιοχής ανάπτυξης



Πηγή: προσωπικό αρχείο του συγγραφέα (18.09.17).

Εικόνα 4. Hafencity. Άποψη της ενότητας Am Sandtorkai / Dalmannkai.



Πηγή: προσωπικό αρχείο του συγγραφέα (18.09.17).

Η υλοποίηση ξεκίνησε το 2001 στην ενότητα Am Sandtorkai/ Dalmannkai με το πρώτο κτήριο να κατοικείται το 2005. Ο πρώτος σταθμός του μετρό λειτουργήσε το 2012, το HafenCity University το 2014 και η Νέα όπερα (Elbphilharmonie) το 2017 (Εικόνες 3-4). Η υλοποίηση του σχεδίου γίνεται σε επίπεδο οικοπέδου. Ως τον Οκτώβριο του 2018 είχαν ολοκληρωθεί 68 σχετικά έργα και άλλα 71 βρίσκονταν σε διαδικασία υλοποίησης (HafenCity, 2018). Φανερή είναι η προσπάθεια δημιουργίας ισχυρών τοποσήμων στα άκρα της ενότητας. Στο δυτικό άκρο δεσπόζει το κτήριο της Elbphilharmonie, με την προσθήκη ενός φουτουριστικού σώματος στο κέλυφος μιας παλιάς αποθήκης (Σχ. 3). Στο ανατολικό άκρο θα κατασκευαστεί ένα ψηλό κτήριο γραφείων. Στην επιλογή της συγκεκριμένης χρήσης συνέβαλε και η αναμενόμενη όχληση εξαιτίας της γειτνίασης με την οδική αρτηρία Versmannstrasse και τη σιδηροδρομική γραμμή. Η καλή συγκοινωνιακή σύνδεση του HafenCity με την υπόλοιπη πόλη θα συμβάλει, ενδεχομένως, στη σταδιακή ανάπτυξη της επιδιωκόμενης συνεκτικότητας με τον υφιστάμενο αστικό ιστό. Η σταδιακή οικιστική ανάπτυξη της περιοχής επιτρέπει διορθωτικές κινήσεις με σκοπό την κατά το δυνατό προσαρμογή του όλου έργου στις κάθε φορά διαφαινόμενες συνθήκες και ανάγκες.

Οι δημόσιοι ανοικτοί χώροι στην περιοχή καλύπτουν έκταση μεγαλύτερη από 28 εκτάρια (συνολικά το 38% της επιφάνειας), συμπεριλαμβανομένου τμήματος του ιδιωτικού πρασίνου (14% του συνολικού πρασίνου) που είναι προσβάσιμο από το κοινό. Υπήρξε επιλογή του σχεδιασμού η διαμόρφωση πολλών μικρών και μεσαίων ανοιχτών χώρων οι οποίοι λειτουργούν ως δίκτυο ενώ ο σχεδιασμός των οικοδομικών τετραγώνων επιτρέπει τη διαμόρφωση εσωτερικών αυλών. Το κεντρικό δημόσιο πάρκο Lohsepark έχει έκταση 4.4 εκτ. Οι δημόσιοι χώροι του HafenCity διέπονται από ιδιότυπο καθεστώς και βρίσκονται υπό τον διακριτικό έλεγχο της HafenCity GmbH που θεωρείται απαραίτητος προκειμένου να διατηρηθεί ένα υψηλό επίπεδο καλής δημοσιότητας, ωστόσο προβληματίζουν πιθανοί περιορισμοί ως προς τη χρήση του δημόσιου χώρου (Ασπρογέρακας & Σερράος, 2011).

Η ιδιοκτησία της γης από το Δήμο επέτρεψε την άσκηση μιας ενεργής πολιτικής. Τη διαχείριση του έργου έχει η HafenCity Hamburg GmbH (ιδρύθηκε το 1997 ως «Εταιρεία Ανάπτυξης Λιμένος και Επιχειρήσεων») η οποία ανήκει εξ ολοκλήρου στην «Ελεύθερη και Χανσεατική Πόλη του Αμβούργου». Η εταιρεία διαχειρίζεται το "Ειδικό Ταμείο Περιουσιακών Στοιχείων της Πόλης και του Λιμανιού" το οποίο περιλαμβάνει ακίνητα στο HafenCity που ανήκουν στην πόλη του Αμβούργου. Οι πωλήσεις αυτών των περιουσιακών στοιχείων χρηματοδοτούν ένα μεγάλο μέρος των δημόσιων υποδομών, ιδίως δρόμους, γέφυρες, πλατείες, πάρκα, αποβάθρες και περιπάτους. Εκτός από τη χρηματοδοτική διαχείριση η HafenCity Hamburg GmbH έχει ως αρμοδιότητα την εκκαθάριση, εξυγίανση της γης (αν είναι απαραίτητο) και την επενδυτική ωρίμανση των ακινήτων προς διάθεση καθώς και το σχεδιασμό και διαμόρφωση δημόσιων χώρων και υποδομών.

Η ανάπτυξη του HafenCity, λόγω της σημασίας της για την πόλη κηρύχθηκε έργο προτεραιότητας το 2006. Έτσι, δεν εποπτεύεται από την περιφερειακή αρχή του Αμβούργου αλλά σε επίπεδο Δήμου. Το εποπτικό συμβούλιο της HafenCity Hamburg GmbH, υπό την προεδρία του δημάρχου, απαρτίζεται από μέλη της γερουσίας (senate). Οι πωλήσεις γης αλλά και οι επιλογές σχεδιασμού εγκρίνονται από την «Επιτροπή Γης», τα σχέδια χρήσεων γης (zoning) υποβάλλονται στο Υπουργείο Αστικής Ανάπτυξης και Στέγασης του κρατιδίου (περιφερειακό επίπεδο) και στη συνέχεια εγκρίνονται από την «Επιτροπή Αστικής Ανάπτυξης» που απαρτίζεται από εκπροσώπους του τοπικού κοινοβουλίου. Οι άδειες δόμησης εγκρίνονται από το Υπουργείο. Στους κριτές για τους πολεοδομικούς και αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς περιλαμβάνονται εκπρόσωποι του Υπουργείου Αστικής Ανάπτυξης και Στέγασης (προϊστάμενος σχεδιασμού), του περιφερειακού συμβουλίου, της HafenCity Hamburg GmbH, πολιτικών της περιοχής (Mitte) ή από το κοινοβούλιο της πόλης καθώς και ιδιώτες πολεοδόμοι, αρχιτέκτονες και εργολάβοι.

Από τα αρχικά στάδια του σχεδιασμού δόθηκε έμφαση στον πρότυπο χαρακτήρα της ανάπτυξης και στη σύμπραξη του Δήμου και ιδιωτών για την υλοποίησή της (Ασπρογέρακας κ.ά., 2007). Κατά τη διαμόρφωση του Σχεδίου Γενικής Διάταξης υπήρξε οργανωμένη διαδικασία διαβούλευσης (περισσότερες από 40 διαφορετικές εκδηλώσεις) με το κοινό και δρώντες-κλειδιά.

Η υλοποίηση του έργου γίνεται από ιδιώτες. Η επιλογή αυτή συναντάται από παλιότερα σε σχετικά εγχειρήματα όπως για παράδειγμα η ανάπτυξη του επιχειρηματικού κέντρου Defense στο Παρίσι. Στην περίπτωση αυτή την αποκλειστική ευθύνη ανάπτυξης ανέλαβε το 1958 η Etablissement Public d' Aménagement de la region de la Defense (EPAD), φορέας δημοσίου δικαίου "βιομηχανικού και εμπορικού χαρακτήρα" με αρμοδιότητα επίσης στην εκπόνηση πολεοδομικών μελετών και την κατασκευή των έργων υποδομής¹. Η μεταβίβαση του δικαιώματος δόμησης από το φορέα στους επενδυτές ήταν ένας από τους βασικούς πόρους της. Στην περίπτωση του HafenCity η αυτοχρηματοδότηση του έργου επιτυγχάνεται σε μεγάλο βαθμό καθώς περίπου 8,5 δις. € επενδύονται από τον ιδιωτικό τομέα. Η δημόσια δαπάνη, αναμένεται να φτάσει συνολικά τα 2,4 δισεκατ. €, εκ των οποίων 1,5 δις. € προέρχεται από την πώληση της γης.

Το οικονομικό αντίτιμο δεν αποτελεί το βασικό κριτήριο αξιολόγησης των προσφορών κατά τους διαγωνισμούς για τη διάθεση της γης για οικιστική ανάπτυξη. Δίνεται βαρύνουσα σημασία στην «ποιότητα του σχεδίου ανάπτυξης» (Ασπρογέρακας & Σερράος, 2011). Στην περίπτωση χώρων γραφείων προηγούνται οι επιχειρήσεις που επιθυμούν να αξιοποιήσουν το 60-70 % του χώρου για αυτοστέγαση. Την έγκριση του

¹ Αρχικά η διάρκεια της ήταν 30 χρόνια ωστόσο λειτούργησε ως το 2010 οπότε και συγχωνεύτηκε στην L'Établissement public d'aménagement de la Défense Seine Arche (EPADESA).

σχεδίου ακολουθεί μια περίοδος κατά την οποία ο ανάδοχος παραμένει δεσμευμένος ως προς την υποχρέωση να προχωρήσει στην υλοποίηση του έργου χωρίς όμως να απαιτείται ακόμα η καταβολή του αντιτίμου για την αγορά της γης. Σε αυτό το χρονικό διάστημα διενεργείται αρχιτεκτονικός διαγωνισμός και προχωρούν διαδικασίες ωρίμανσης του σχεδίου. Με τη διαδικασία αυτή επιτυγχάνονται οφέλη τόσο για το δημόσιο όσο και για τον επενδυτή. Η πόλη διατηρεί το δικαίωμα παρέμβασης κατά τη διαδικασία διαμόρφωσης των επιλογών φυσικού σχεδιασμού καθώς η άδεια δόμησης δεν έχει ακόμα εγκριθεί. Ο επενδυτής από την πλευρά του αναβάλλει τη χρηματοδότηση κατά 1-1,5 έτος που διαρκεί η διαδικασία και τελικά καταβάλλει το αντίτιμο μετά την έγκριση της άδειας δόμησης και ακριβώς πριν την έναρξη των έργων κατασκευής. Πρόκειται για μια διαδικασία που ενθαρρύνει τη συνεργασία βελτιώνοντας την ασφάλεια δικαίου (Walter, 2016).

Μετά την εκκίνηση της διαδικασίας και καθώς οι πωλήσεις υπόσχονταν την επιτυχή πορεία της ανάπτυξης γεννήθηκε η ανάγκη παρέμβασης στην αγορά προκειμένου να επιτευχθεί εξισορρόπηση ως προς τη διαμόρφωση των τιμών. Προβλέφθηκε η ανάπτυξη κατοικιών με επιδότηση ενοικίου καθώς και η διάθεση γης για ανοικοδόμηση με συνεταιριστικά σχήματα². Με τον τρόπο αυτό επιδιώκεται η διαμόρφωση ενός περιβάλλοντος κοινωνικά ισορροπημένου και η αποφυγή της δημιουργίας μιας περίκλειστης ελιτίστικης κοινότητας. Για τον ίδιο λόγο διατίθενται διαφοροποιημένες κατοικίες με στόχο τη στέγαση οικογενειών, φοιτητών, ηλικιωμένων, κλπ. Αυτή η τεχνητή μίξη των χρήσεων, των κοινωνικών και εισοδηματικών στρωμάτων αποτελεί συνειδητή στρατηγική επιλογή του σχεδιασμού σε μια προσπάθεια να επιτευχθεί πολυμορφία, λειτουργικός πλουραλισμός και κοινωνική συνοχή (Ασπρογέρακας & Σερράος, 2011).

Η σταδιακή ανάπτυξη σε συνδυασμό με τον έλεγχο από το δημόσιο επέτρεψε την λειτουργία της περιοχής ως ένα εργαστήριο πολεοδομικών πειραματισμών με στόχο τη διαμόρφωση ενός πολυποίκιλου περιβάλλοντος. Με τη συγκέντρωση των μη γραφειοκρατικών/ επίσημων δράσεων σε μια αναπτυξιακή εταιρεία ειδικού σκοπού εξασφαλίστηκε αποτελεσματικότητα και έλεγχος της ποιότητας του έργου ενώ η οριζόντια και κάθετη εμπλοκή των τοπικών και περιφερειακών αρχών στοχεύει στην επίτευξη διαφάνειας και λογοδοσίας (HafenCity Hamburg GmbH, 2016).

2 Τον Οκτώβριο, 2018 είχαν διατεθεί 1.500–2.000 κατοικίες (από συνολικά 7.500) με επιδότηση ενοικίου. Η επιδότηση κυμαίνονταν από € 6,50 / m² (πρώτο επίπεδο) ως € 8,60 / m² (δεύτερο επίπεδο). Κτήρια στην περιοχή ανεγείρονται από τουλάχιστον έξι οικοδομικούς συνεταιρισμούς (Allgemeine Deutsche Schiffszimmerer- Genossenschaft, Altonaer Sparu, Hamburger Wohnen, Bauverein der Elbgemeinden, FLUWOG-NORDMARK και HANSA Baugenossenschaft) καθώς και άλλα συνεργατικά σχήματα. Συνολικά, οι τιμές ενοικίασης κυμαίνονταν στο τέλος του 2018 ως εξής: Οικοδομικοί Συνεταιρισμοί (housing cooperative rentals): € 9,50–14 / m² , Κατοικίες ελεγχόμενου ενοικίου (controlled price housing): € 11,50-13 / m², Ελεύθερη αγορά (rental market): € 12–20 / m² (HafenCity, 2018).

5. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

5.1 Εισαγωγή - Το θεσμικό πλαίσιο και η εφαρμογή του

Η πρακτική των αστικών παρεμβάσεων στην Ελλάδα έχει περιοριστεί σχεδόν αποκλειστικά σε αμυντικές παρεμβάσεις διαμορφώσεων στον ελεύθερο δημόσιο (κοινόχρηστο) χώρο με χαρακτήρα εξωραϊσμού και βασικό στόχο τη βελτίωση της ποιότητας και της λειτουργίας του σε επίπεδο αισθητικής και αστικού εξοπλισμού. Απουσιάζουν οι υλοποιημένες παρεμβάσεις με αναπτυξιακές κατευθύνσεις και ικανά εργαλεία χρηματοδότησης (πρβλ. στο Σεραός & Ασπρογέρακας, 2012). Το σημαντικότερο ίσως πρόγραμμα μεγάλων αστικών παρεμβάσεων στην Ελλάδα σχετίζεται με τη χωροθέτηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στην Αττική. Το εγχείρημα δεν έλαβε ωστόσο υπόψη τον ευρύτερο σχεδιασμό, προχώρησε κατά παρέκκλιση των χωροταξικών κατευθύνσεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας (ν.2730/1999), δεν αξιοποίησε εργαλεία του συστήματος σχεδιασμού της χώρας, ενώ κατά γενική ομολογία βασικό κριτήριο χωροθέτησης αποτέλεσε η διαθεσιμότητα γης (Serraos, Asprogerakas & Ioannou, 2009).

Το θεσμικό πλαίσιο αστικών παρεμβάσεων στην Ελλάδα περιλαμβάνει ως βασικά εργαλεία το Κεφάλαιο Β' (άρθρα 8-17) του ν.2508/1997 και τα «Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων» (ΣΟΑΠ) του ν.2742/1999 (άρθρο 12). Τα ΣΟΑΠ συνιστούν προγράμματα αναβάθμισης για αστικές ενότητες που μπορεί να περιλαμβάνουν και εκτάσεις εκτός σχεδίου, με στόχους ευρύτερους της πολεοδομικής αποκατάστασης και με όρους αστικής διακυβέρνησης (βλ παρουσίαση στο Ασπρογέρακας, 2017). Το εργαλείο έμεινε ανενεργό ως το 2012 οπότε εκδόθηκαν οι προδιαγραφές για τις σχετικές μελέτες (ΦΕΚ 1341/Β/24.04.12). Η πρώτη πιλοτική εφαρμογή αφορούσε στο κέντρο της Αθήνας (ΦΕΚ 64/Β/16.01.2015) και ήταν αποτέλεσμα Προγραμματικής Σύμβασης μεταξύ του Δήμου Αθηναίων, του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας και ερευνητικής ομάδας του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (Π+Χ, 2013). Τον Απρίλιο του 2020 είχε επίσης εγκριθεί ΣΟΑΠ για το Ηράκλειο Κρήτης, ενώ σε διαδικασία ολοκλήρωσης ήταν η ΚΥΑ των ΣΟΑΠ Δυτικής Αθήνας και Πειραιά και υπό κατάρτιση σχέδιο για τη Θήβα.

Οι διατάξεις του ν.2508/1997 προβλέπουν παρεμβάσεις φυσικού σχεδιασμού για κάλυψη πολεοδομικών αναγκών και θεραπεία προβλημάτων σε περιοχές εντός σχεδίου, στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης του οικιστικού περιβάλλοντος (μεγάλες κτηριακές πυκνότητες, ελλείψεις κοινόχρηστων χώρων, συγκρούσεις χρήσεων γης, σοβαρά προβλήματα στο απόθεμα των κατοικιών, κλπ) που δεν μπορούν να αντιμετωπισθούν μόνο με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και

των όρων και περιορισμών δόμησης. Οι περιοχές ανάπλασης καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού ΠΕΝ, εφόσον η ανάπλαση εναρμονίζεται με τις βασικές κατευθύνσεις του Πολεοδομικού Σχεδιασμού (επιπέδου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου) και καταρτίζεται για αυτές πρόγραμμα ανάπλασης που περιλαμβάνει χρονοδιάγραμμα, προϋπολογισμό, τεχνικές, πολεοδομικές και ιδιοκτησιακές λεπτομέρειες καθώς και πολεοδομική μελέτη ανάπλασης. Το εργαλείο δεν έχει ουσιαστικά ενεργοποιηθεί ως σήμερα. Ως βασικές αδυναμίες του αναγνωρίζονται η πολυπλοκότητα των σχετικών διαδικασιών αλλά και η μη πρόβλεψη ικανών χρηματοδοτικών εργαλείων.

Μετά το 2010, επιδιώχθηκε η διαμόρφωση ευέλικτων εργαλείων με τα οποία θα ήταν δυνατή η χωροθέτηση επενδύσεων και αναπτυξιακών προγραμμάτων κατά παρέκκλιση του καθολικού σχεδιασμού. Στο πλαίσιο της Χωροταξικής και Πολεοδομικής Μεταρρύθμισης (ν.4269/14, άρθρο 8) εισάγονται τα «Ειδικά Χωρικά Σχέδια» (ΕΧΣ) τα οποία παρά τις αντιδράσεις που δημιουργούν διατηρούνται και στην μετέπειτα αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου (ν.4447/16). Τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια αφορούν στη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη περιοχών ανεξαρτήτως διοικητικών ορίων που μπορεί να λειτουργήσουν ως υποδοχείς σχεδίων, έργων και προγραμμάτων υπερτοπικής κλίμακας ή στρατηγικής σημασίας καθώς και για προγράμματα αστικής ανάπτυξης.

Τα ΕΧΣ εντάσσονται στο ίδιο επίπεδο σχεδιασμού με τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια και οφείλουν να εναρμονίζονται με τον υπερκείμενο σχεδιασμό³. Λαμβάνουν υπόψη τις κατευθύνσεις των εγκεκριμένων Τοπικών Χωρικών Σχεδίων και Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (αρ. 8, παρ. 4β) αλλά μπορεί να τροποποιούν τις ρυθμίσεις τους (παρ.3), διάταξη που τα καθιστά ευέλικτα και ενδεχομένως ισχυρότερα αλλά σίγουρα ανταγωνιστικά. Στα ΕΧΣ εντάσσονται και προγενέστερα εργαλεία υποδοχής επενδύσεων όπως τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ) και τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ).

Η κινητοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων αλλά και συνολικά η συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα είναι εξαιρετικά περιορισμένη στην Ελλάδα σε σχέση με άλλες χώρες της Ευρώπης. Το θεσμικό πλαίσιο της χώρας προβλέπει τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ν.3389/2005) με στόχο την συντονισμένη αξιοποίηση πόρων από δημόσιες και ιδιωτικές πηγές για δημιουργία υποδομών, ώστε να απελευθερωθούν πόροι για κοινωνικές και αναπτυξιακές προτεραιότητες. Οι ως τώρα εφαρμογές δεν αφορούν σε προγράμματα αστικών αναπλάσεων. Στην περίπτωση ανάπτυξης υποδομών χρησιμοποιούνται επίσης οι συμβάσεις τύπου BOT, BOOT κλπ (π.χ. Διεθνές Αεροδρόμιο Αθήνας, Αττική Οδός, κ.ά.). Οι συμβάσεις είναι μακράς διάρκειας (εκτείνονται σε μια περίοδο περίπου 30 ετών), αλλά

3 Τα ΤΧΣ και ΕΧΣ μετονομάστηκαν σε Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια και Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια αντίστοιχα με το αρ.99 του ν.4685/2020.

αποτελούν κατά περίπτωση επιλογές χωρίς να βασίζονται σε ένα ευρύτερο θεσμικό πλαίσιο που να καθορίζει με σαφήνεια τις αρχές και προϋποθέσεις συνεργασίας (Βασενχόβεν κ.ά., 2010: Κεφ.7).

Την τελευταία δεκαετία δύο σημαντικές αστικές παρεμβάσεις με πρωτοβουλία ιδιωτών αποτέλεσαν κεντρικά θέματα στο διάλογο για την αναγέννηση της πόλης. Η πρώτη αφορά στην ανέγερση της νέας Εθνικής Βιβλιοθήκης και Εθνικής Λυρικής Σκηνής στο Φάληρο, με χορηγία του Ιδρύματος Νιάρχου, μια πρόθεση που διατυπώθηκε αρχικά τη δεκαετία του 1990 και πέρασε σε φάση υλοποίησης το 2006. Το έργο αναβάθμισε το παραλιακό μέτωπο και είχε ευρεία αποδοχή αν και στέρησε το κέντρο της πόλης από 2 εμβληματικές αστικές λειτουργίες πολιτισμού. Από το 2017 έχει περάσει στη διαχείριση του Ελληνικού Δημοσίου.

Η δεύτερη αφορά στην πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου με βάση τις μελέτες που εκπονήθηκαν από το Κοινωνικό Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης. Το 2012 διεξήχθη ο αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός RE-THINK ATHENS από τον οποίο προέκυψε και η βασική πρόταση διαμόρφωσης της περιοχής που περιλαμβάνει Έργα Συγκοινωνιακά/Κυκλοφοριακά (επέκταση της γραμμής τραμ) και έργα διαμόρφωσης χώρου. Το έργο είχε πολιτική αποδοχή και ευρεία δημοσιότητα ωστόσο αμφισβητήθηκε από μέρος της επιστημονικής κοινότητας ως προς τη σκοπιμότητα και το ευρύτερο κοινωνικό όφελος για την πόλη (βλ. χαρακτηριστικά το αφιέρωμα στο τεύχος 18 του επιστημονικού περιοδικού *Αειχώρος*, επιμ. Π. Σκάγιαννης, 2013). Οι αντιδράσεις⁴, η ακύρωση της Υπουργικής Απόφασης περιβαλλοντικών όρων του έργου από το ΣτΕ (απόφαση Ολομ. 2152/2015) και η μη εξασφάλιση σχετικής χρηματοδότησης οδήγησαν στην ματαίωσή του.

Οι περιπτώσεις αυτές παραπέμπουν σε παλαιότερες παρεμβάσεις - δωρεές «εθνικών ευεργετών», ωστόσο, διατυπώνεται ο προβληματισμός για τη διαμόρφωση μιας τάσης περιορισμού της πρωτοβουλίας του δημοσίου ενώ παράλληλα περιορίζεται και η δυνατότητα για διάλογο, διατύπωση διαφορετικών απόψεων και ευρύτερη συναίνεση από την κοινωνία των πολιτών (πρβλ. και στο Serraos et al., 2016).

5.2 Η περίπτωση του Ελληνικού

Σύντομο ιστορικό και προσπάθεια ένταξης στον Ευρύτερο Σχεδιασμό.

Το αεροδρόμιο του Ελληνικού άρχισε να κατασκευάζεται το 1938 στη περιοχή Χασάνι και μετά τον ΠΠ ΙΙ αποτέλεσε το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας και βασική πύλη της χώρας μέχρι το Μάρτιο του 2001, οπότε και η σχετική λειτουργία μεταφέρθηκε στο Διεθνές

4 Βλ. ενδεικτικά «επιστολή ομάδας επιστημόνων και ακαδημαϊκών προς τους αρμόδιους υπουργούς», Εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, 06.06.2013 (πρόσβαση 15.05.2020), και «54 Αθηναίοι στο ΣτΕ κατά της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου», Εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, 15.04.2014 (πρόσβαση 15.05.2020).

Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Η έκταση της περιοχής παρέμβασης είναι περίπου 6.200 στρέμματα και περιλαμβάνει το πρώην Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας (530 στρ.) καθώς και το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας Αγίου Κοσμά (426 στρ.). Διοικητικά εντάσσεται στην Περιφερειακή Ενότητα Νοτίου Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής και τους δήμους, Αλίμου, Ελληνικού – Αργυρούπολης και Γλυφάδας. Βρίσκεται σε σχετικά μικρή χιλιομετρική απόσταση από τους κύριους συγκοινωνιακούς κόμβους και πύλες της Περιφέρειας (27 χλμ. από το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, 15 χλμ. από το σταθμό Λαρίσης και 8 χλμ. από το λιμάνι του Πειραιά) και 12 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας.

Από τη δεκαετία του 1980, με την απόφαση δημιουργίας νέου αεροδρομίου για την Αθήνα (ν.811/1978, ΦΕΚ130 Α') και ενώ ακόμα το αεροδρόμιο βρισκόταν σε λειτουργία, διαμορφώθηκε μια σειρά από μελέτες και προτάσεις για την αξιοποίηση του χώρου. Για τις ανάγκες διοργάνωσης των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 χωροθετήθηκαν αθλητικές εγκαταστάσεις (ν.2730/1999)⁵ οι οποίες υπολειπονταν ή εγκαταλήφθηκαν μετά τους αγώνες (Εικόνα 5), ενώ κτήρια του αεροδρομίου φιλοξένησαν περιστασιακά διάφορες εκδηλώσεις (κυρίως εκθέσεις). Οι προτάσεις αξιοποίησης λαμβάνουν ουσιαστικά επιχειρησιακό χαρακτήρα στην αρχή της δεκαετίας του 2010 και ενώ στο μεταξύ η χώρα αντιμετώπιζε τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης (βλ. σχετ. Serraos κ.ά., 2016).

Εικόνα 5. Η εγκαταλελειμμένη εγκατάσταση του Canoe-kayak στο Ελληνικό.



Πηγή: προσωπικό αρχείο του συγγραφέα (12.02.15)

⁵ Στον χώρο του αεροδρομίου λειτούργησαν εγκαταστάσεις Canoe-kayak, καλαθοσφαίρισης, ξιφασκίας, μπίτζμπολ, σόφτμπολ και χόκεϊ και στον Άγιο Κοσμά το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας. Επιπλέον, ορίστηκε ότι μετά από τους Ολυμπιακούς Αγώνες η περιοχή θα λειτουργήσει ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής, ναυταθλητισμού και πολιτισμού.

Ως βασικοί λόγοι της αδυναμίας αξιοποίησης του χώρου αναφέρονται η πολυπλοκότητα του εγχειρήματος, η έλλειψη κατάλληλου θεσμικού πλαισίου και ιδίως η δυσκολία εξεύρεσης πόρων για τη χρηματοδότηση του έργου, πρωτόγνωρης κλίμακας για τα δεδομένα της χώρας (βλ. αιτιολογική έκθεση του ν.4062/2012). Η περιοχή αποκτά το ισχύον θεσμικό πλαίσιο με τον ν.4062/2012 «Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού», ο οποίος προβλέπει τη δημιουργία σε αυτό ενός «Μητροπολιτικού Πόλου» πολλαπλών λειτουργιών, εθνικής εμβέλειας και διεθνούς αναφοράς. Σύμφωνα με το νόμο η αξιοποίηση του ακινήτου συνιστά σκοπό "εντόνου δημοσίου συμφέροντος". Εκτός από πολεοδομικούς και περιβαλλοντικούς στόχους επιδιώκονται, μεταξύ άλλων, δημοσιονομικοί και αναπτυξιακοί στόχοι, προσέλκυση επενδύσεων και δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας, δημιουργία θέσεων εργασίας σε τομείς με υψηλή ανταγωνιστικότητα για την οικονομία (άρθρο 1). Στην Αιτιολογική Έκθεση του ν.4062/12, γίνεται με σαφήνεια αναφορά στην προώθηση μιας πρότασης "υπό συνθήκες πολύ διαφορετικές από αυτές που επικράτησαν κατά τις πρόσφατες δεκαετίες, με επίκεντρο τη μείζονα δημοσιονομική και οικονομική κρίση της χώρας" .

Οι γενικές πολεοδομικές κατευθύνσεις συνίστατο κυρίως σε περιορισμούς ως προς τη διαμόρφωση των επιφανειών, την κάλυψη και τις χρήσεις γης. Πιο συγκεκριμένα η πρόταση περιλαμβάνει Μητροπολιτικό Πάρκο που καταλαμβάνει περίπου το 1/3 της συνολικής έκτασης του ακινήτου ενώ περιλαμβάνονται επίσης Ζώνες Πολεοδόμησης και Ζώνες Ανάπτυξης. Σε δεύτερο επίπεδο το συνολικό σχέδιο γενικής διάταξης (βλ. ΣΟΑ, επόμενη ενότητα) εφαρμόζεται μέσω έκδοσης Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων για την έγκριση (α) του σχεδίου γενικής διάταξης του Μητροπολιτικού Πάρκου, (β) των πολεοδομικών μελετών για τις Ζώνες Πολεοδόμησης και (γ) του σχεδίου γενικής διάταξης των παρεμβάσεων και δραστηριοτήτων των Ζωνών Ανάπτυξης.

Το περιεχόμενο του νόμου υιοθετεί και ενσωματώνει στο χωροταξικό σχεδιασμό το μεταγενέστερο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/ Αττικής (ΡΣΑ, ν.4277/2014), το οποίο επέχει ταυτόχρονα και θέση Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου Αττικής (άρθρο 1 παρ. 4), συνελπώς αποτελεί υπερκείμενο επίπεδο σχεδιασμού για την ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πόλου. Το νέο ΡΣΑ καθορίζει τον Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού – Αγίου – Κοσμά ως Πόλο Διεθνούς και Εθνικής Εμβέλειας (άρθρο 11)⁶ με στόχο "την ανάδειξη της πρωτεύουσας σε σημαντικό κέντρο οικονομικής, περιβαλλοντικής και καινοτομικής ανάπτυξης και την ενίσχυση της Αθήνας ως τουριστικό προορισμό, επιχειρηματικό κέντρο και χώρο αναψυχής στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Στον χώρο αυτό προωθείται πρόγραμμα ολοκληρωμένης ανάπτυξης και μικτών λειτουργιών, το οποίο, πέραν του χώρου που θα

6 Άλλοι Πόλοι Διεθνούς και Εθνικής Εμβέλειας είναι: α) ο Πόλος Αθήνας- Πειραιά, β) το Σύστημα Συμπληρωματικών Πόλων Σταυρός – Παλλήνη – Σπάτα και Παιανία – Κορωπί στην ευρύτερη περιοχή του Διεθνούς Αερολιμένα και γ) ο Πόλος του Φαληρικού Όρμου.

διατεθεί για τη δημιουργία κεντρικού πάρκου, ..., μπορεί να περιλαμβάνει ενδεικτικές χρήσεις εκπαίδευσης, έρευνας και υγείας, τουρισμού – αναψυχής, αθλητισμού, πολιτισμού, εμπορικών δραστηριοτήτων, κοινωνικών εξυπηρετήσεων, υπηρεσιών, κατοικίας και επιχειρηματικού κέντρου". Αναφέρεται η ανάγκη λειτουργικής σύνδεσης του πόλου με τις οικιστικές περιοχές των παρακείμενων δήμων και ενίσχυσης της προσπέλασης του πόλου με τα μέσα σταθερής τροχιάς. Το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού εντάσσεται επίσης στις Μητροπολιτικές Παρεμβάσεις του ΡΣΑ (άρθρο 14), η έκτασή του προσδιορίζεται σε τουλάχιστον 2000 στρ. ενώ δύναται να αποτελέσει τον πυρήνα της σύνδεσης του θαλάσσιου μετώπου με τον Υμηττό.

Διαχείριση του έργου

Το 2011 συστάθηκε η «Ελληνικό – Εταιρεία Διαχείρισης και Αξιοποίησης ακινήτων Ελληνικού Αεροδρομίου ΑΕ» (ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΕ, ν.3943/2011, Άρ.42) με σκοπό την διοίκηση, διαχείριση και εκμετάλλευση του ακινήτου, των κτηρίων και εγκαταστάσεων του πρώην αερολιμένα. Στην έκταση αυτή προστέθηκε στη συνέχεια η παράκτια ζώνη του Αγίου Κοσμά (άρ. 7, ν.4062/2012). Το ακίνητο εντάσσεται στο Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015 (ν.3985, ΦΕΚ 151 Α'/01.07.2011) και με μια σειρά αποφάσεων της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΔΕΑΑ) το σύνολο των μετοχών της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΕ μεταβιβάστηκε στο Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)⁷. Στη συνέχεια, και μετά από διενέργεια δημόσιου διαγωνισμού⁸, το 2014 οι μετοχές μεταβιβάζονται σε Επενδυτικό σχήμα προκειμένου να προχωρήσει στην ανάπτυξη της περιοχής. Η Σύμβαση Αγοραπωλησίας Μετοχών κυρώθηκε αργότερα με Νόμο (ν.4422/2016, ΦΕΚ 181Α).

Το τίμημα ήταν € 915 εκατ. ενώ ο Επενδυτής ανέλαβε την υποχρέωση ανάπτυξης έργων υποδομής ενδεικτικού προϋπολογισμού € 1,5 δις⁹ συμπεριλαμβανομένου του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου, συγκοινωνιακές υποδομές, κύριες εγκαταστάσεις και δίκτυα κοινής ωφέλειας, κέντρο διαλογής ανακυκλώσιμων υλικών και σταθμό μεταφόρτωσης απορριμμάτων κλπ. Η συνολική επένδυση εκτιμάται σε € 8 δις με πρόβλεψη το 80% να ολοκληρωθεί σε 12 χρόνια και το Πάρκο να αποτελεί προτεραιότητα. Το δημόσιο αναμένεται να εισπράττει ποσοστό επί των κερδών της εταιρείας αν αυτά ξεπερνούν ένα συγκεκριμένο επίπεδο, καθ' όλη τη διάρκεια της παραχώρησης των 99 ετών. Με τη

7 Βλ. αναλυτικότερα τις με αριθμ. 187/06.09.2011 (ΦΕΚ Β' 2061/16.09.2011), 206/25.4.2012 (ΦΕΚ Β' 1363/26.04.2012) και 227/28.01.2013 (ΦΕΚ Β' 136/29.01.2013) αποφάσεις της ΔΕΑΑ.

8 Στο διαγωνισμό (2012) εκδήλωσαν ενδιαφέρον οκτώ εταιρίες και μία σύμπραξη εταιριών, από τις οποίες το ΤΑΙΠΕΔ έκρινε ότι πληρούν τα κριτήρια προεπιλογής τέσσερις και τους απηύθυνε Πρόσκληση Υποβολής Προσφορών. Τελικά, στις 27.02.2014 υποβλήθηκε μία μόνο προσφορά.

9 Βλ. σχετική ανάλυση: <https://thehellinikon.com/> (πρόσβαση 30.05.19).

συμφωνία ο Επενδυτής απέκτησε το πλεονέκτημα της πρωτοβουλίας διαμόρφωσης του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) με βάση τα προβλεπόμενα στον ν.4062/2012.

Τη διαχείριση των κοινοχρήστων χώρων και υποδομών ανέλαβε ο «Φορέας Διαχείρισης Κοινοχρήστων εντός του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά (ΦΕΚ Β' 4324/28-09-2018) που ελέγχεται από τους τρεις δήμους της περιοχής και έχει τη δυνατότητα εισπραξης και διαχείρισης ανταποδοτικών τελών. Ο Επενδυτής ανέλαβε την υποχρέωση να καλύψει τη συντήρηση και την ασφάλεια του Πάρκου Πράσινου. Στις περιοχές πολεοδομησης προκύπτουν κοινόχρηστοι χώροι οι οποίοι μεταβιβάζονται κατά κυριότητα στο δημόσιο. Ωστόσο, ρύθμιση νομοθετικού περιεχομένου (ΦΕΚ.145 Α', 2019) μεταθέτει τη παράδοση στους δήμους σε μη καθορισμένο χρόνο στο μέλλον, υπονομεύοντας το δημόσιο χαρακτήρα τους και προβληματίζοντας ως προς το τελικά επιδιωκόμενο καθεστώς του χώρου¹⁰.

Το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ)

Διάγραμμα 1. Αναπαράσταση του Σχεδίου Γενικής Διάταξης και ένταξη στην ευρύτερη περιοχή.



Πηγή: Αποθετήριο εικόνων, Επίσημη ιστοσελίδα έργου (<https://thehellinikon.com/>). Πρόσβαση 30.05.2020.

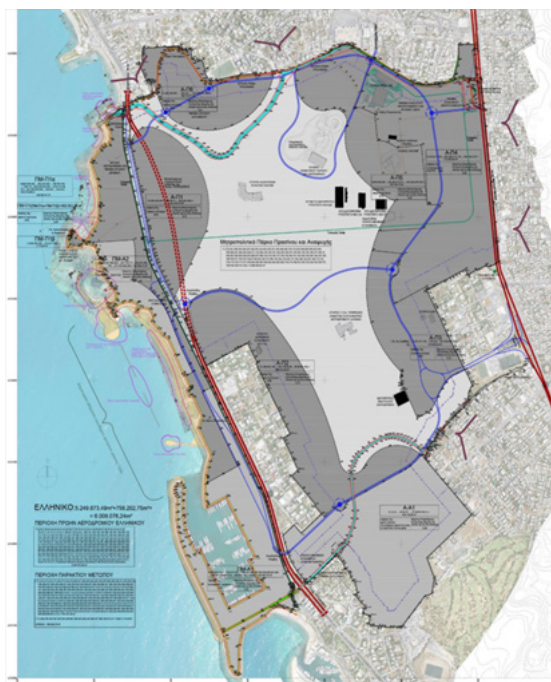
Το ΣΟΑ του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά εγκρίθηκε με Προεδρικό Διάταγμα την 01.04.2018 (ΦΕΚ 35/01.03.2018). Ακολούθησε τις κατευθύνσεις του νομικού πλαισίου προβλέποντας ένα συνδυασμό χρήσεων γης που κατανέμονται κατά περιοχές προς πολεοδομηση και ζώνες ανάπτυξης (βλ. άρθρο 3). Ως αρχές του σχεδιασμού

¹⁰ βλ. και σχετικό δημοσίευμα: «Ελληνικό: ερωτήματα για τους δημόσιους χώρους», εφημερίδα ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 04.10.2019 (πρόσβαση 15.05.2020).

αναφέρονται (α) η μίξη χρήσεων και η οργανωμένη πολεοδομική ανάπτυξη και δόμηση, (β) η μετατροπή του αστικού κενού σε τόπο προορισμού με επίκεντρο το Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής και τα υψηλά και μη κτίρια ειδικής αρχιτεκτονικής σχεδίασης που λειτουργούν ως τοπόσημα της συνολικής έκτασης, (γ) η σύνδεση με τον υφιστάμενο αστικό ιστό, (δ) ο περιορισμός του περιβαλλοντικού αποτυπώματος με τη δημιουργία εκτεταμένων ελεύθερων χώρων και τη διείσδυση των χώρων πρασίνου εντός του οικιστικού ιστού, (ε) η συντήρηση, αποκατάσταση και ανάδειξη ιστορικής σημασίας κτηρίων καθώς και η αναβίωση και διευθέτηση των υφισταμένων υδατορεμάτων.

Ο μικτός συντελεστής δόμησης προσδιορίζεται σε 0,5 (σύμφωνα με το άρθρο 2 του ν.4062/2012) και η μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη σε 35% στο σύνολο της έκτασης, και περιορίζεται σε 15% στην περιοχή του παρακτίου μετώπου και σε 10% στο Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής. Το Μητροπολιτικό Πάρκο έχει έκταση 2.000 στρέμματα (Διάγραμμα 2).

Διάγραμμα 2. Τοπογραφικό Διάγραμμα έγκρισης του ΣΟΑ.



Πηγή: ΦΕΚ 35/01.03.2018. Σημ.: Διακρίνονται οι Ζώνες προς πολεοδόμηση (σκούρο γκρι) και οι Ζώνες ανάπτυξης (ανοιχτό γκρι). Στο μέσο διακρίνεται το Μητροπολιτικό Πάρκο.

Στις περιοχές προς πολεοδόμηση οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι ανέρχονται τουλάχιστον σε 50% ενώ συγκεκριμένες εκτάσεις θα διατεθούν για χρήσεις «κοινής ωφέλειας και κοινωνικής ανταποδοτικότητας». Επιδιώκεται η διατήρηση μεγάλων ελεύθερων πράσινων χώρων, κατά το δυνατόν ενοποιημένων με το Μητροπολιτικό Πάρκο ή με άλλους παρακείμενους κοινόχρηστους χώρους. Στις περιοχές αυτές επιτρέπονται οι χρήσεις της κατηγορίας «γενική κατοικία» (βλ. άρ.3 του από 23.2./6.3.1987 π.δ., ΦΕΚ.Δ.166) με ορισμένες εξαιρέσεις και περιορισμούς¹¹. Στην παραλιακή ζώνη προβλέπεται η κατασκευή πρότυπου ενυδρείου- κέντρου θαλασσιών ερευνών και τουριστικού καταφυγίου.

Στη «Ζώνη ανάπτυξης» ορίζεται Σ.Δ 0,40 και χρήση «τουρισμός - αναψυχή» και «επιχειρηματικό πάρκο»¹² προκειμένου να διαμορφωθεί ένα ενιαίο σύμπλεγμα υποδομών και κτηριακών εγκαταστάσεων τουρισμού, αναψυχής και επιχειρηματικής ανάπτυξης. Στη ζώνη αυτή θα λειτουργήσει Ολοκληρωμένο Τουριστικό Συγκρότημα/ Καζίνο μετά τη διενέργεια σχετικού δημόσιου διαγωνισμού. Το σχέδιο προβλέπει την ανέγερση 6 κτηρίων με ύψος ως 200 μέτρα και μη προσδιορισμένο αριθμό κτηρίων ύψους έως 50 μέτρα τα οποία προορίζονται να λειτουργήσουν ως σημεία προορισμού της συνολικής έκτασης (τοπόσημα) (Διάγραμμα 3).

Διάγραμμα 3. "Τοπόσημα" κοντά στη Λ. Βουλιιάγμενης



Πηγή: Αποθετήριο εικόνων, επίσημη ιστοσελίδα του έργου (<https://thehellinikon.com/>). Πρόσβαση 30.05.2020.

¹¹ Το ποσοστό της κατοικίας δε μπορεί να είναι μικρότερο του 60% της συνολικώς επιτρεπόμενης δόμησης. Ποσοτώσεις καθορίζονται ως προς τις ειδικές χρήσεις «ξενοδοχεία μέχρι 100 κλίνες και ξενώνες», «εμπορικά καταστήματα» και «εστιατόρια - αναψυκτήρια».

¹² Των περιπτώσεων 1 και 2 αντίστοιχα της παραγράφου Β του άρθρου 11 του ν.3986/2011.

Της έγκρισης προηγήθηκε η σχετική γνωμοδότηση από το Συμβούλιο της Επικρατείας (Ολομ. ΣτΕ αριθμ. 29/2018). Οι αναφορές του ν.4062/2012 στην οικονομική κρίση, την μείωση του δημοσίου χρέους, την καταπολέμηση της φτώχειας και της ανεργίας καθώς και η επίκληση εξυπηρέτησης σκοπού «εντόνου» δημόσιου συμφέροντος αποτέλεσαν το έρισμα για την αποδοχή των παρεκκλήσεων «από τις πάγιες πολεοδομικές διατάξεις ως προς τους όρους δόμησης και τη δυνατότητα κατασκευής υψηλών κτηρίων.

Ενδιαφέρουσες είναι οι παρατηρήσεις της Ειδικής Επιτροπής Εμπειρογνομόνων που κατατέθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν.4062/2012 (στις 23.11.2017), όπου επισημαίνονται οι ενδεχόμενες ουσιαστικές αδυναμίες του Σχεδίου αν και τελικά, η Επιτροπή, συμφωνεί στην ανάγκη προώθησης της παρέμβασης χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση (Βασενχόβεν, 2018: 330-332):

- η κύρια πολεοδομική σύλληψη χαρακτηρίζεται από εσωστρέφεια
- Το πάρκο κινδυνεύει να λειτουργήσει ως εσωτερικός χώρος των νέων γειτονιών και θα πρέπει να είναι περισσότερο προσβάσιμο.
- Το ιδιόμορφο σχήμα πολλών γειτονιών δεν εξασφαλίζει χωρική και κοινωνική συνεκτικότητα όπως επιδιώκεται.
- Η σχέση κοινόχρηστου πάρκου και ιδιωτικών ελεύθερων χώρων είναι συγκεχυμένη.
- Το επιχειρηματικό πάρκο μπορεί να προκαλέσει σοβαρή όχληση στις γειτονικές κατοικημένες περιοχές.
- Οι παράκτιες οικιστικές αναπτύξεις κινδυνεύουν να αποκόψουν την παραλιακή ζώνη.
- Το παράκτιο μέτωπο είναι υπερβολικά φορτισμένο ενώ ο διαχωρισμός του σε ζώνες περίπλοκος και μη λειτουργικός.

Για την εξειδίκευση του ΣΟΑ εκδόθηκαν στη συνέχεια σχετικές ΚΥΑ για το «Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής» και τις Ζώνες Ανάπτυξης στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου καθώς και του παράκτιου μετώπου και η έγκριση των πολεοδομικών μελετών για την οικιστική ανάπτυξη σε επίπεδο Οικοδομικού Τετραγώνου¹³.

¹³ Βλ. σχετικά: ΚΥΑ υπ' αριθ. 74502 ΕΞ 2019/3-7-2019 ΕΜΠ (2792 Β') για την Έγκριση γενικής οργάνωσης του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου, η οποία στη συνέχεια τροποποιήθηκε με την υπ' αριθ. 93298 ΕΞ 2019/28-8-2019 ΚΥΑ (ΦΕΚ 3294 Β'). ΚΥΑ υπ' αριθ. 93620 ΕΞ 2019/29.08.2019 – (ΦΕΚ Β' 3347) για τη Ζώνη Ανάπτυξης που βρίσκεται στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου και σχετίζεται με το διαγωνισμό χορήγησης άδειας λειτουργίας καζίνο. ΚΥΑ υπ' αριθ. 96572 ΕΞ 2019/05.09.2019 – (ΦΕΚ Β' 3405) για τις Ζώνες Ανάπτυξης στην περιοχή του παράκτιου μετώπου. ΚΥΑ υπ' αριθ. 109171 ΕΞ 2019 (ΦΕΚ 3687/Β), "Έγκριση Πολεοδομικών Μελετών των περιοχών προς πολεοδόμηση ... του Μητροπολιτικού πόλου ελληνικού - Αγίου Κοσμά και των περιβαλλοντικών όρων της εφαρμογής του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης".

Ο δημόσιος διάλογος

Οι διαχρονικές προσπάθειες να προχωρήσει η παρέμβαση στο χώρο του πρώην αεροδρομίου συνάντησαν, εκτός της αναμενόμενης ίσως αρνητικής στάσης της κατά καιρούς αντιπολίτευσης, αντιδράσεις από Συλλογικότητες, Οργανώσεις Πολιτών αλλά και την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Οι αντιδράσεις αυτές εντάθηκαν μετά το 2010 και τη διαφαινόμενη επίσπευση των διαδικασιών¹⁴. Η τοπική αυτοδιοίκηση υπήρξε από επιφυλακτική έως αρνητική στους σχεδιασμούς αξιοποίησης όπως διατυπώθηκαν από τις υπηρεσίες του κεντρικού κράτους με βασική θέση τη μετατροπή του συνόλου της έκτασης σε μητροπολιτικό πάρκο υψηλού πρασίνου με ήπιες πολιτιστικές, αθλητικές και άλλες κοινωφελείς χρήσεις για την εξημερέωση τοπικών αναγκών¹⁵.

Από τις οργανώσεις πολιτών που ανέλαβαν πρωτοβουλίες για το χώρο ιδιαίτερα δραστήρια υπήρξε η «Επιτροπή Αγώνα για το Μητροπολιτικό Πάρκο στο Ελληνικό» που ιδρύθηκε το 2011. Συμμετείχαν σε αυτή ακαδημαϊκοί, πολιτικοί, αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι αλλά και αριθμός απλών πολιτών. Η Επιτροπή προχώρησε σε δράσεις, διαμαρτυρίες, εκδηλώσεις ενημέρωσης αλλά και κατάθεση προτάσεων όπως π.χ. στο πλαίσιο της διαδικασίας Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης. Σε πολλές περιπτώσεις συντονίστηκε ή συνεργάστηκε με άλλες ακτιβιστικές και κοινωνικές οργανώσεις αλλά και φορείς, ακαδημαϊκά ιδρύματα τοπικές οργανώσεις πολιτικών κομμάτων και μεμονωμένους πολιτικούς¹⁶. Η «Πρωτοβουλία για έναν Αυτοδιαχειριζόμενο Αγρό στο Ελληνικό», δημιουργήθηκε από μια ανεξάρτητη ομάδα πολιτών με στόχο τη διαχείριση ενός αστικού αγρού μετά την παραχώρηση έκτασης 2,5 στρ. από το Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης στην πρώην Αμερικάνικη Βάση. Η πρωτοβουλία αγκαλιάστηκε από πολίτες αλλά και την Τοπική Αυτοδιοίκηση που παρείχε τεχνική υποστήριξη.

14 Βλ. ενδεικτικά προσφυγές στο ΣτΕ κατά του από 28.2.2018 ΠΔ για την «έγκριση του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού-Αγίου Κοσμά περιφέρειας Αττικής» οι οποίες έχουν κατατεθεί μεταξύ άλλων και από τους Σύλλογο Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών -Τμήμα Αττικής, Ελληνικό Δίκτυο Φίλοι της Φύσης, Σύλλογο Κατοίκων Κάτω Ελληνικού, Πανελλήνιο Δίκτυο Οικολογικών Οργανώσεων, κ.ά. Το ΠΔ κρίθηκε αρχικά Συνταγματικό και νόμιμο (απόφαση ΣτΕ 29/2018).

15 Βλ. ενδεικτικά: (α) ημερίδα της Νομαρχίας Αθηνών με θέμα «Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού». Δευτέρα, 13 Ιουλίου 2009, (β) «Επιστολή των δημάρχων Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού-Αργυρούπολης για το πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού στον Πρέσβη του Κατάρ στην Αθήνα. Αργυρούπολη 14-3-2011».

16 Για περισσότερες πληροφορίες βλ ιστοσελίδα «Επιτροπή Αγώνα για το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού» (πρόσβαση 27.05.19): <http://parkoellinikou.blogspot.com/> και ενδεικτικά ημερίδα: «Το πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού και η ακτή του Αγ.Κοσμά. Το παρόν και το μέλλον ενός Μητροπολιτικού Πάρκου», που οργάνωσαν οι Δήμοι, Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού-Αργυρούπολης, το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας και η Επιτροπή Αγώνα για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, 20 Απριλίου 2013, καθώς και το υπόμνημα με τις απόψεις και τις αντιρρήσεις κοινής επιτροπής φορέων και πολιτών ενόψει της συνεδρίασης του ΣτΕ, τη Δευτέρα 29 Ιανουαρίου 2018, για το σχέδιο ΠΔ του ΣΟΑ: <https://parkoellinikou.blogspot.com/2018/01/blog-post.html>

Η παρέμβαση στον χώρο του Ελληνικού υπήρξε πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης χωρίς μάλιστα να διαπιστώνονται ενδείξεις για διάλογο, υποχωρήσεις ή διάθεση συναίνεσης. Ενδεικτική είναι η οξεία αντιπαράθεση με αφορμή την προστασία των αρχαιοτήτων εντός της έκτασης, οξύτητα η οποία όπως επισημαίνει ο Λ. Βασενχόβεν (2018: σελ. 288-302) δεν δικαιολογείται από τις πραγματικές διαστάσεις του ζητήματος ωστόσο προσφέρθηκε για τη δημιουργία εντυπώσεων και από τις δύο πλευρές. Παρά αυτή τη διαχρονική αδυναμία διαμόρφωσης δημιουργικού διαλόγου το νομοσχέδιο για την κύρωση της σύμβασης αξιοποίησης του Ελληνικού, ψηφίστηκε από την Ολομέλεια της Βουλής, με ευρεία πλειοψηφία το Σεπτέμβριο του 2016¹⁷, ενώ στο μεταξύ είχε γίνει αποδεκτή η ολοκλήρωση της διαδικασίας ως προαπαιτούμενο για τη συνέχιση του δανειοδοτικού προγράμματος της χώρας.

6. ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Οι πολεοδομικές επιλογές

Συνολικά, είναι φανερό και στις δύο περιπτώσεις που μελετήθηκαν η προσπάθεια μετουσίωσης του πολεοδομικού περιβάλλοντος σε εμπορικό προϊόν. Τις παρενέργειες της πολιτικής αυτής επιχειρούν να αντιμετωπίσουν οι επιλογές διαμόρφωσης ενός πλαισίου κοινωνικής συνοχής για την αποφυγή δημιουργίας μιας περικλειστης ελιτίστικης κοινότητας στην περιοχή του HafenCity. Δεν προκύπτουν ενδείξεις υιοθέτησης παρόμοιων πρακτικών στην περίπτωση του Ελληνικού ενδεχομένως και εξαιτίας της διαφοροποίησης ως προς το συνολικό όραμα που, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική συγκυρία, θέτει σε προτεραιότητα ευρύτερους οικονομικούς - εισπρακτικούς στόχους ενώ παραμένει ελλειμματική η κοινωνική διάσταση στην περιοχή παρέμβασης. Άλλωστε, η παραχώρηση της πρωτοβουλίας για την εξειδίκευση του σχεδιασμού στον ιδιωτικό τομέα στερεί το δημόσιο από τη δυνατότητα ενεργής πολιτικής γης στη συνέχεια.

Η επιλεγμένη λύση στην περίπτωση της παρέμβασης στο Ελληνικό, παραπέμπει στα διεθνοποιημένα υποδείγματα επιχειρηματικής αστικής ανάπτυξης χωρίς κάποια αναφορά στα ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά σε περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο. Σίγουρα δεν διαθέτει την έμπνευση της πρότασης που απέσπασε το πρώτο βραβείο του Διεθνούς Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών του 2003 και η οποία βασίστηκε σε μια αρχιτεκτονική - τοπική σύνθεση με βάση την οικο-συστημική προσέγγιση.

Η σύνδεση με τον υφιστάμενο αστικό ιστό και το υγρό στοιχείο αποτέλεσαν βασικό στόχο των πολεοδομικών επιλογών στην περίπτωση του HafenCity ώστε αυτό να

¹⁷ Υπέρ ψήφισαν οι βουλευτές των ΣΥΡΙΖΑ, ΝΔ, Δημοκρατική Συμπράταξη, Ποτάμι, ΑΝΕΛ και Ένωση Κεντρώων. Κατά του νομοσχεδίου ψήφισαν ΚΚΕ και Χρυσή Αυγή.

αποτελέσει επέκταση του κέντρου. Στο Ελληνικό η θάλασσα διαμορφώνει το πλαίσιο για την ανάπτυξη προνομιακής ενότητας κατοικίας ενώ παραμένει ασαφές πώς θα επιτευχθεί η σύνδεση με τον ευρύτερο αστικό ιστό των γειτονικών περιοχών. Η σχεδιασμένη μίξη χρήσεων κατοικίας – επαγγελματικών χώρων αποτελεί κοινή επιλογή με τις ζώνες ανάπτυξης να διαφοροποιούνται στην περίπτωση του Ελληνικού διαμορφώνοντας υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Ο σχεδιασμός για την παρέμβαση στο Ελληνικό ακολουθεί ειδικό θεσμικό πλαίσιο όπως και η προγενέστερη παρέμβαση για τη χωροθέτηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων. Καθώς δεν υπήρχε, το 2012, εργαλείο παράκαμψης του καθολικού σχεδιασμού, επιλέγεται η λύση της ρύθμισης με τυπικό νόμο. Οι κατευθύνσεις του ΡΣΑ, καλύπτουν την ανάγκη ένταξης στο στρατηγικό σχεδιασμό ενώ το ΣΟΑ και οι υπουργικές αποφάσεις εξειδίκευσης του ανταποκρίνονται στα δύο επίπεδα του τυπικού πολεοδομικού σχεδιασμού διαμορφώνοντας και το χαρακτήρα της παρέμβασης που αποτελεί ουσιαστικά κατά ζώνες ανάπτυξη πολεοδομημένης επιφάνειας (περιοχές κατοικίας) και παραγωγικών δραστηριοτήτων με έμφαση στον τριτογενή τομέα (πιν.1).

Πίνακας 1. Το Θεσμικό πλαίσιο παρέμβασης του «Ελληνικού» και αντιστοίχιση στο Σύστημα Χωρικού Σχεδιασμού

Περιφερειακός Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΡΣΑ)	N.4062/2012, Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας
Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια, Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια	Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης Ελληνικού (ΣΟΑ)
Πολεοδομικά Σχέδια Εφαρμογής	ΚΥΑ εξειδίκευσης του ΣΟΑ

Πηγή: Διαμόρφωση από το συγγραφέα.

Το Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής βρίσκεται χωρικά στον πυρήνα της ανάπτυξης, νομικά δε συνιστά κοινόχρηστο χώρο αλλά «πάρκο» ανοιχτό στο κοινό, ενώ λειτουργικά δεν είναι ακόμα σαφές πώς θα ενσωματωθεί στον ευρύτερο αστικό ιστό και συνολικά στο λεκανοπέδιο της Αθήνας. Συγκεκριμένη παραμένει και η λειτουργική αξιοποίηση των ιδιωτικών ελεύθερων χώρων. Στο HafenCity είναι αποδεκτή η έννοια του ιδιωτικού χώρου ελεύθερης πρόσβασης αλλά και η διακριτική «περιοριστική διαχείριση» του κοινόχρηστου χώρου για την προστασία της «εικόνας» της επένδυσης. Το ασαφές ως σήμερα πλαίσιο διαχείρισης των κοινόχρηστων χώρων του Ελληνικού προβληματίζει, ιδίως στην περίπτωση των πολεοδομούμενων εκτάσεων, θέτοντας ερωτηματικά ως προς τον δημόσιο χαρακτήρα τους στο μέλλον.

Οι επιλογές ως προς την πυκνότητα των χρήσεων που καθορίζουν και τους επιμέρους όρους και περιορισμούς δόμησης, αν και έτυχαν έντονης αντιπαράθεσης στο

παρελθόν, δεν σχολιάζονται στην παρούσα εργασία καθώς γίνεται αποδεκτό ότι στη βάση αυτοχρηματοδότησης των παρεμβάσεων οι όροι αυτοί υποδεικνύονται από τις τρέχουσες ισορροπίες της αγοράς και τις ανάγκες διαμόρφωσης ενός βιώσιμου επιχειρηματικού πλάνου. Συνολικά, διαπιστώνεται η ανάγκη υιοθέτησης εργαλείων διαμόρφωσης διακριτής ταυτότητας (τοπόσημα, διακριτή αρχιτεκτονική, κλπ) καθώς είναι κοινός ο στόχος οι παρεμβάσεις να αποτελέσουν προορισμό για επενδυτές, επιχειρήσεις και κατοίκους. Τις ευρύτερες τάσεις ακολουθούν και οι επιλογές «πράσινων» τεχνολογικών και πολεοδομικών λύσεων που συμβάλουν και στη διαμόρφωση της «ταυτότητας» της παρέμβασης.

Η σημασία του αποτελεσματικού διαλόγου και της έγκαιρης λήψης των αποφάσεων

Ο δημόσιος διάλογος γύρω από το Ελληνικό και τα σενάρια αξιοποίησής του κινήθηκε σε συγκρουσιακό επίπεδο με εμφανή την ιδεολογική πόλωση (βλ. Βασενχόβεν, 2018: 354-356), περιορισμένη δημιουργική ανταλλαγή απόψεων και μάλλον αδύναμη παρουσία της κοινωνίας των πολιτών. Δεν έχει αξιολογηθεί ως τώρα το κόστος για την κοινωνία της μη χρήσης του χώρου για σχεδόν δύο δεκαετίες έως τώρα, παράμετρος που γενικά υποτιμάται στην Ελλάδα (βλ. και πρβλ. Βασενχόβεν, 2018: 358). Η περίπτωση του Tempelhof αποτελεί ένα ενδιαφέρον παράδειγμα άμεσης αξιοποίησης με τη διάθεση σε δημόσια χρήση και ως την τελική διαμόρφωση του σχεδιασμού. Αποτελεί επίσης ένα ενδιαφέρον παράδειγμα αποτελεσματικής παρέμβασης από την πλευρά της κοινωνίας των πολιτών.

Βέβαια, δεν πρέπει να παραγνωρίζεται ότι η Γερμανία είναι ένα ομόσπονδο κράτος με σύστημα σχεδιασμού και διακυβέρνησης σαφώς διαφορετικό από αυτό της Ελλάδας και σημαντική παράδοση τοπικής αυτοδιοίκησης. Το «επείγον» της υλοποίησης του σχεδίου, στην περίπτωση του Αμβούργου, σημαίνει αποκέντρωση και ανάληψη της ευθύνης σε τοπικό επίπεδο, κίνηση η οποία υπήρξε επιτυχημένη, κρινόμενη εκ του ως τώρα αποτελέσματος.

Στην περίπτωση του Ελληνικού, η κεντρική λήψη αποφάσεων είναι δεδομένη και σε μεγάλο βαθμό αποδεκτή. Τα περιθώρια πρωτοβουλίας από την πλευρά της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι εξαιρετικά περιορισμένα στο πλαίσιο του ελληνικού συστήματος σχεδιασμού που ελέγχεται από την κεντρική διοίκηση. Οι μελέτες που εκπονήθηκαν κατά καιρούς σε συνεργασία ή με πρωτοβουλία της τοπικής αυτοδιοίκησης χαρακτηρίζονται από την έμφαση σε ηπιότερες παρεμβάσεις με περιορισμένη εμπορική εκμετάλλευση του χώρου, την κάλυψη τοπικών αναγκών σε σχέση με την επικρατούσα τελικά μητροπολιτική θεώρηση αλλά και την περιορισμένη αναφορά σε ρεαλιστικά υποδείγματα χρηματοδότησης του εγχειρήματος (βλ. αναφορά σε σειρά μελετών στο Βασενχόβεν, 2018: 18-23, 71-76, 80-81, 169-172, 182-194).

Η αντιπαράθεση δημόσιου - ιδιωτικού τομέα και η αδυναμία ουσιαστικής συνεργασίας

Στη Γερμανία η αναγκαιότητα κινητοποίησης ιδιωτικών κεφαλαίων για την αστική ανάπτυξη εντάθηκε μετά την επανένωση. Η σχετική εμπειρία ως σήμερα έκανε φανερή την απαίτηση για έλεγχο του ιδιωτικού κεφαλαίου ενώ ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός θα πρέπει να αποτελεί ευθύνη του δημόσιου τομέα (αναφορά στο Asprogerakas, 2016). Σε αυτές τις αρχές φαίνεται να δομείται η διαμόρφωση του υποδείγματος ανάπτυξης του HafenCity. Το δημόσιο κρατά τον έλεγχο υλοποίησης του Σχεδίου Γενικής Διάταξης ενώ το σχέδιο διαχείρισης και ωρίμανσης των προς διάθεση ακινήτων στοχεύει στη διευκόλυνση των επενδυτών.

Ο Jörn Walter¹⁸ αναφερόμενος στην περίπτωση του «Ελληνικού» επισημαίνει ότι σε μια περίοδο περιορισμένων δυνατοτήτων χρηματοδότησης από την πλευρά του δημοσίου μόνο μια «λαμπρή ιδέα» θα ήταν προτιμότερη της αδράνειας (Asprogerakas, 2016: 120). Η ιστορική συγκυρία οδήγησε στη λήψη των σχετικών αποφάσεων υπό την πίεση στόχων πολιτικής με έμφαση στην επιχειρηματική αποτελεσματικότητα και τη διαμόρφωση εσόδων για τα άδεια δημόσια ταμεία.

Ως αποτέλεσμα παραχωρείται στον ιδιωτικό τομέα η πρωτοβουλία σχεδιασμού και από την πλευρά του δημοσίου διατηρείται η υψηλή επίβλεψη της ανάπτυξης μέσω των επιμέρους γραφειοκρατικών διαδικασιών. Λόγοι «δημοσίου συμφέροντος» οδηγούν τους κρατικούς φορείς στο να απεμπολήσουν το ισχυρό διαπραγματευτικό εργαλείο της διαχείρισης του Σχεδίου Γενικής Διάταξης που πηγάζει από την κυριότητα της γης, με στόχο ίσως την επιτάχυνση των διαδικασιών ολοκλήρωσης του έργου. Μέσω αυτής της εμφανώς αντιφατικής στάσης φαίνεται να γίνεται αποδεκτή ως δεδομένη και μη αναστρέψιμη η περιορισμένη επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα του δημοσίου και εμμέσως αναλαμβάνεται η ευθύνη της μακροχρόνιας φλύαρης διαχείρισης και ουσιαστικής απραξίας των προηγούμενων δεκαετιών και παρά το γεγονός ότι τουλάχιστον στο τέλος της δεκαετίας του 2000 φάνηκε να είναι ώριμη η υλοποίηση της παρέμβασης.

Με δεδομένη και την έλλειψη παράδοσης και ικανών εργαλείων για τη σύμπραξη/συνεργασία δημόσιου - ιδιωτικού τομέα ίσως είναι αναμενόμενη η ακραία επιλογή ανάθεσης της συνολικής ανάπτυξης σε ένα μεμονωμένο επενδυτικό σχήμα. Το ρίσκο ενδεχόμενης εμπλοκής κατά τη μακροχρόνια περίοδο υλοποίησης (προσδιορίζεται σε 25 χρόνια) αυξάνει από τη μη διασπορά κινδύνου. Επιπλέον χάνεται η δυνατότητα άμεσης διαχείρισης της ενδεχόμενης υπεραξίας από τη σταδιακή διάθεση της γης προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος.

¹⁸ Ο Καθ. Jörn Walter υπήρξε την περίοδο 1999-2017 Διευθυντής Πολεοδομικού Σχεδιασμού (Oberbaudirektor) του Αμβούργου.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η αμφισβήτηση και υποχώρηση του ορθολογικού - στρατηγικού σχεδιασμού έδωσε περιθώριο διαμόρφωσης νεοφιλελεύθερων προσεγγίσεων στην ανάπτυξη των πόλεων. Έκφραση της τάσης αυτής αποτέλεσε, κατά τη δεκαετία του 1980, η πρακτική του «σχεδιασμού των έργων» σε μια εποχή ανόδου του αστικού ανταγωνισμού ενώ ήταν φανερή η ανάγκη παρέμβασης και αστικής αναγέννησης σε εγκαταλελειμμένες και υποβαθμισμένες πρώην βιομηχανικές περιοχές των πόλεων της Δύσης. Η οπτική της χωρικής διακυβέρνησης καλύπτει βασικές πτυχές του σχετικού προβληματισμού, αναδεικνύοντας τις συμμετοχικές προσεγγίσεις στον σχεδιασμό και τις συμπράξεις στην εφαρμογή του προκειμένου να καταστεί δυνατή η ολοκληρωμένη διαχείριση πολυδιάστατων και σύνθετων προβλημάτων του χώρου.

Οι επιλογές στην περίπτωση της παρέμβασης στο Ελληνικό παραπέμπουν στα διεθνοποιημένα υποδείγματα επιχειρηματικής αστικής ανάπτυξης χωρίς έμφαση στη σύνδεση με το τοπίο και τον ευρύτερο αστικό χώρο. Αμφιλεγόμενη είναι και η αντιμετώπιση του δημόσιου χώρου με ερωτηματικά ως προς το χαρακτήρα του και υιοθέτηση διεθνοποιημένων προτύπων «ασφαλούς» λειτουργίας.

Ο δημόσιος διάλογος γύρω από το Ελληνικό και τα σενάρια αξιοποίησής του αποδεικνύεται μάλλον αναποτελεσματικός καθώς έχει διαρκέσει σχεδόν δύο δεκαετίες από όταν ο χώρος ήταν διαθέσιμος και τέσσερις δεκαετίες από την αρχική απόφαση μετακίνησης του αεροδρομίου ενώ η συνεισφορά του στις τελικές επιλογές προκύπτει μάλλον περιορισμένη. Η παρουσία της κοινωνίας των πολιτών υπήρξε αδύναμη ενώ και η παρέμβαση της τοπικής αυτοδιοίκησης έχει περιορισμένο εύρος στόχων αλλά και αμφισβητήσιμες δυνατότητες στο πλαίσιο λειτουργίας ενός συγκεντρωτικού συστήματος χωρικής διακυβέρνησης.

Η ιστορική συγκυρία οδήγησε στη λήψη των σχετικών αποφάσεων υπό την πίεση στόχων πολιτικής με έμφαση στην επιχειρηματική αποτελεσματικότητα και τη διαμόρφωση εσόδων για τα άδεια δημόσια ταμεία. Η πρωτοβουλία για την εξειδίκευση του σχεδιασμού και την ανάπτυξη της περιοχής πέρασε στον ιδιωτικό τομέα περιορίζοντας τη δυνατότητα μελλοντικής ενεργής πολιτικής από την πλευρά του δημοσίου που θα μπορούσε ενδεχομένως να ενισχύσει την ελλιπή κοινωνική διάσταση και περιβαλλοντικούς στόχους της παρέμβασης.

Εν κατακλείδι, η περίπτωση του Ελληνικού μπορεί να αναδειχθεί ως παράδειγμα υποχώρησης από την πλευρά του δημόσιου κεντρικού σχεδιασμού σε μια εποχή αμφισβήτησης του ορθολογικού - καθολικού υποδείγματος στην Ελλάδα. Δεν αποτέλεσε ωστόσο η επιλογή αυτή απλά αποτέλεσμα της έμφασης σε νεοφιλελεύθερες πολιτικές εξαιτίας του αυξημένου αστικού ανταγωνισμού που ευνοεί την κινητικότητα του κεφαλαίου

και την υιοθέτηση σχετικής στοχοθεσίας από τις πολιτικές αστικής ανάπτυξης. Προκύπτει και ως αναπόφευκτο αποτέλεσμα της αδυναμίας διαμόρφωσης πλαισίου αποτελεσματικής χωρικής διακυβέρνησης, κάθετα μεταξύ των επιπέδων διοίκησης και σχεδιασμού και οριζόντια ως προς την αποτελεσματική εμπλοκή των συμβαλλομένων στην προσπάθεια ανάδειξης και υλοστήριξης ενός κοινού οράματος.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αραβαντινός Α. (1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Συμμετρία, Αθήνα.
- Ασπρογέρακας Ε. (2004) «Μηχανισμοί Διαμόρφωσης του Αστικού Περιβάλλοντος στη Μεταμοντέρνα Πόλη, Αναφορά στην Ελληνική Εμπειρία», στο Οικονόμου Δ., Σαρηγιάννης, Γ., Σερράος, Κ. (επιμ.), *Πόλη και Χώρος από τον 20^ο στον 21^ο αιώνα*, ΕΜΠ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΣΕΠΟΧ, Αθήνα, σελ. 41-52.
- Ασπρογέρακας Ε. (2004β) «Ο Τομέας των Υπηρεσιών ως Πεδίο Αστικού Ανταγωνισμού: Ο Ρόλος των Πόλεων Μεσαίου Μεγέθους», *Γεωγραφίες*, 8, σελ. 50-66.
- Ασπρογέρακας Ε. (2014) "Business Improvement Districts: προοπτικές και προβληματισμοί με αφορμή τη διαμόρφωση Ανοιχτών Κέντρων Εμπορίου." στο «*Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη: σύγχρονες προκλήσεις*», 12ο Τακτικό Επιστημονικό Συνέδριο Ers - GR, Πρακτικά Συνεδρίου, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, 27-28 Ιουνίου 2014, Αθήνα.
- Ασπρογέρακας Ε. (2016) Προσεγγίσεις ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων στην Ελλάδα: εργαλεία & στοιχεία διακυβέρνησης, *Αιχώρος*, Τεύχος 26, σελ.4-36, Σεπτέμβριος.
- Ασπρογέρακας Ε., Σερράος Κ. (2011) «Οργανωμένη πολεοδομική ανάπτυξη. Η εμπειρία του Αμβούργου: από τη δεκαετία του 1950 στο πέρασμα στον 21ο αιώνα», *Αιχώρος*, 16, σελ. 30-59.
- Ασπρογέρακας Ε., Σερράος Κ., Βούλελης Π. (2017) "Χωρική Διακυβέρνηση και Διαμόρφωση της Ταυτότητας της Πόλης: Η Εμπειρία της Γερμανίας στις Συμμετοχικές Διαδικασίες για το Σχεδιασμό και την Ανάπτυξη", στο *2^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Marketing και Branding του Τόπου*, (Πρακτικά Συνεδρίου) Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Δ. Λαρισαίων, 31/03-02/04.
- Ασπρογέρακας Ε., Σερράος Κ., Σοφιανόπουλος Δ. (2007) «Χωρικές μεταβολές και πολιτικές ανασχεδιασμού παράκτιων αστικών περιοχών», *8^ο Πανελλήνιο*

Γεωγραφικό Συνέδριο, Αθήνα, 4 – 7 Οκτωβρίου 2007, Πρακτικά Συνεδρίου, Τόμος 3, σελ. 126–138.

- Βασενχόβεν Λ. (1995) «Αστικές αναπλάσεις σε μια σύγχρονη μεγαλούπολη: Η περίπτωση του Ελαιώνα» στο Γεωργούλης Δ. (επιμ.) *Κείμενα στη θεωρία και στην εφαρμογή του Πολεοδομικού και του Χωροταξικού Σχεδιασμού*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Βασενχόβεν Λ. (2002) "Η δημοκρατικότητα του σχεδιασμού του χώρου και η αμφισβήτηση του ορθολογικού "μοντέλου", *Αειχώρος*, Τόμος 1, Τεύχος 1, Νοέμβριος, σελ. 30-49.
- Βασενχόβεν Λ. (2018) *ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ... πάθος: Η ανάπτυξη του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.
- Βασενχόβεν Λ., Σαπουντζάκη Κ., Ασπρογέρακας Ε., Γιαννίρης Η., Παγώνης Θ. (2010) *Χωρική Διακυβέρνηση: Θεωρία, Ευρωπαϊκή Εμπειρία και η Περίπτωση της Ελλάδας*, σελ. 352, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.
- Γιαννακούρου Γ., Καυκαλάς Γ. (2014) "Επανεξετάζοντας τη χωροταξία σε περίοδο κρίσης: αναγκαιότητα, περιεχόμενο και προϋποθέσεις της μεταρρύθμισης", στο Μ. Μασουράκης και Χ. Γκόρτσος (επιμ.), *Ανταγωνιστικότητα για Ανάπτυξη: Προτάσεις Πολιτικής*, Αθήνα: Ελληνική Ένωση Τραπεζών, σελ. 511-522.
- Π+Χ (2013) *Διερεύνηση Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης στο Κέντρο της Αθήνας, Παραδοτέο Α2: Πλήρης πρόταση και Πρόγραμμα Δράσης*, Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Δήμος Αθηναίων, ΟΡΣΑ.
- Σερράος Κ. & Ασπρογέρακας Ε. (2012) «Σχεδιασμός και ταυτότητα του τόπου. Αναζήτηση αποτελεσματικών εργαλείων αστικής ανάπτυξης στην Ελλάδα της οικονομικής κρίσης». Στο Δέφνερ Α., & Καραχάλης Ν., (επιμ.) *Marketing και Branding Τόπου, Η Διεθνής Εμπειρία και η Ελληνική Πραγματικότητα*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σελ. 57-81.
- Σκάγιαννης Π., (2013) "RETHINK Πανεπιστημίου: ο αντίλογος" (επιμ.). Αφιέρωμα στο ειδικό τεύχος "Υποδομές και Ανάπτυξη", *Αειχώρος*, τ. 18.

Ξενόγλωσση

- Albrechts L. (2006), Bridge the Gap: From Spatial Planning to Strategic Projects, *European Planning Studies*, 14:10, 1487-1500, <http://dx.doi.org/10.1080/09654310600852464>.
- Arefi M., Kickert C. (επ.) (2019) *The Palgrave Handbook of Bottom-Up Urbanism*. Palgrave Macmillan, Cham.
- Asprogerakas E., (2016) "Metropolitan interventions in the centre of Athens", in Serrao, K., & Greve T. (eds) *Metropolitan Interventions. Athens 2021. Exchange of*

- European experiences*, Conference proceedings (Round table Rapporteur). Athens: PROPOBOS Editions, pp. 116-122.
- Asprogerakas E., Mountanea K. (2020) Spatial strategies as a place branding tool in the region of Ruhr. *Place Brand Public Dipl.* <https://doi.org/10.1057/s41254-020-00168-1>.
- Begg I. (επιμ.) (2002) *Urban Competitiveness; Policies for Dynamic Cities*. Bristol: The Policy Press.
- Brenner N., Peck J., Theodore N. (2010) After Neoliberalization? in *Globalizations September*, Vol. 7, No. 3, pp. 327–345.
- Dorsey J. W. (2003) Brownfields and Greenfields: The Intersection of Sustainable Development and Environmental Stewardship. In *Environmental Practice*, 5(1), 69–76. doi:10.1017/s1466046603030187.
- Getimis P., Reimer M., & Blotevogel H. (2014) "Conclusions: multiple trends of continuity and change" in M. Reimer, P. Getimis and H. Blotevogel (eds), *Spatial planning systems and practices in Europe: a comparative perspective on continuity and changes*. London: Routledge.
- Gleeson B., & Low N. (2000) "Revaluing planning: Rolling back neo-liberalism in Australia." in *Progress in Planning*, 53(2), pp. 83–164.
- Gualini E. & Majoor S. (2007) Innovative Practices in Large Urban Development Projects: Conflicting Frames in the Quest for "New Urbanity", *Planning Theory & Practice*, 8:3, 297-318, DOI: 10.1080/14649350701514637.
- HafenCity (2016) *HafenCity Hamburg. Essential Quarters Projects*, HafenCity Hamburg GmbH, March, Hamburg.
- HafenCity (2018) *Important information about HafenCity: Facts and figures*, HafenCity Hamburg GmbH, October, Hamburg. Διαθέσιμο (28.09.19): https://www.HafenCity.com/upload/files/artikel/HafenCity_Hamburg_Fact_Sheet_October_2018.pdf.
- Heberle L. & Wernstedt K. (2006) "Understanding brownfields regeneration in the US, Local Environment", in *The International Journal of Justice and Sustainability*, 11:5, 479-497, DOI: 10.1080/13549830600853064.
- Jensen-Butler C. Shachar A. & van Weesep J. (επιμ.) (1997) *European Cities in Competition*, European Science Foundation, Aldershot: Ashgate.
- Karadimitriou N., (2013) "Planning policy, sustainability and housebuilder practices: The move into (and out of?) the redevelopment of previously developed land", in *Progress in Planning*, Volume 82, May 2013, pp. 1-41.

- Knieling J., Othengrafen F. & Vladova G., (2016) "Cities in Crisis: Setting the scene for reflecting urban and regional futures in times of austerity" in Knieling J., Othengrafen F. (eds) *Cities in Crisis, Socio-spatial impacts of the economic crisis in Southern European cities*. London: Routledge, pp. 1-9.
- Morçöl G., Hoyt L., Meek J., Zimmermann U. (2008) *Business Improvement Districts: Research, Theories, and Controversies, Chapter 1: Editorial*, Boca Raton, FL Auerbach Publications.
- Oatley N. (1998) *Cities Economic Competition and Urban Policy*, London: Chapman.
- Paddison R. (1993) «City marketing, Image Reconstruction and Urban Regeneration», *Urban Studies*, 30(2), pp. 339-350.
- Sager T. (2011) "Neo-liberal urban planning policies: A literature survey 1990–2010" *Progress in Planning*, 76, pp. 147–199.
- Schubert D. (2016) "Shifts from ships to chips: Waterfront (re-) development in Europe – projects, experiences and tasks" in Serrao K., & Greve T. (eds) *Metropolitan Interventions. Athens 2021. Exchange of European experiences*, Conference proceedings, Athens: PROPOBOS Editions, pp. 82-103.
- Serrao K., Asprogerakas E. (2019) Typologies of Bottom-Up Planning in Southern Europe: The Case of Greek Urbanism During the Economic Crisis. In: Arefi M., Kickert C. (eds) *The Palgrave Handbook of Bottom-Up Urbanism*. Palgrave Macmillan, Cham.
- Serrao K., Asprogerakas E., Ioannou B. (2009) "Planning Culture and the interference of major events. The recent experience of Athens", in Knieling J. & Othengrafen F. (eds) *Planning Cultures in Europe Decoding Cultural Phenomena in Urban and Regional Planning*. Ashgate, pp. 203-218.
- Serrao K., Asprogerakas E., Chazapis A., Gkoumopoulou G. and Voulelis P. (2017) "Civil society and institutional practices towards democratization of urban planning: case studies on three German cities", in "Changing Cities: Spatial, Design, Landscape & Socio-economic Dimensions", Conference proceedings, Department of Planning & Regional Development School of Engineering, University of Thessaly, Syros Islands, Greece, 26-30 June, Greece.
- Serrao K., Greve T., Asprogerakas E., Balampanidis D, Chani A. (2016) "Athens, a capital in crisis. Tracing the spatial impacts", in Knieling J., Othengrafen F. (eds) *Cities in Crisis, Socio-spatial impacts of the economic crisis in Southern European cities*. London: Routledge
- Sousa DE, C., (2004) "The Greening of Brownfields in American Cities", in *Journal of Environmental Planning and Management*, Vol. 47, No. 4, pp. 579–600.

- Walter J. (2016) “Strategies for the urban development of Hamburg”, in Serrao, K., & Greve T. (eds) *Metropolitan Interventions. Athens 2021. Exchange of European experiences*, Conference proceedings. Athens: PROPOBOS Editions, pp. 56-62.
- Ward S. (1998) *Selling Places. The marketing and promotion of towns and cities 1850-2000*, London: E & FN Spon.

Ευάγγελος Ασπρογέρακας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 38 334, Βόλος
e-mail: asprogerakas(AT)prd.uth.gr

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΟΛΕΩΝ
ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ
ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ
ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΟΛΓΑ
ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ
ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ 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 Παύλος	- Χαροκόπειο 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 Παύλος	- 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.	- Université de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Χαστάογλου Βίλμα	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)

αιχώρος

ΤΕΥΧΟΣ 31 ΕΤΟΣ 2020
ISSUE YEAR

Π. Σκάγιαννης 4

Εισαγωγή

G. Petrakos 10

Geographies of Growth and Integration in Europe: old and new challenges for regional policy

Σ. Πολύζος 23

Διερεύνηση των Διαθρωπτικών Μεταβολών της Ελληνικής Οικονομίας την Περίοδο της Οικονομικής Κρίσης με Χρήση της Ανάλυσης Εισροών - Εκροών

Ε. Ασπρογέρακας, Δ. Καλλιώρας 62

Χωρικός και Αναπτυξιακός Σχεδιασμός στην Ελλάδα: ζητήματα σύμπλεξης

Κ. Λαλένης, Σ. Βεζυριαννίδου 94

Ο Χωρικός Σχεδιασμός και οι Συναφείς Απόπειρες Θεσμικών Μεταρρυθμίσεων στην Ελλάδα, την Εποχή της Οικονομικής Κρίσης: αξιολόγηση αναγκαιότητας και αποτελεσμάτων

Α. Δέφνερ, Ν. Μαντάς, Ε. Ψαθά, Ν. Βογιαζίδης 119

Προσβασιμότητα στον Πολιτισμό και την Κληρονομιά: ο σχεδιασμός για όλους

Α. Τράμπα 145

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και η Συσχέτιση με το Θεσμικό Πλαίσιο Χωρικού Σχεδιασμού: ευρωπαϊκή και ελληνική πραγματικότητα

Ε. Ασπρογέρακας 171

Πολιτική Στρατηγικών Παρεμβάσεων και Χωρική Διακυβέρνηση: η περίπτωση του «Ελληνικού»

Π. Σκάγιαννης, Θ. Καναρέλης 206

Οι Πλατείες της Αθήνας: μια διαδρομή προκλήσεων και ανατροπών

ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ

Π. Σκάγιαννης 236

Παύλος Λουκάκης (2017) Πολεοδομικές & Χωροταξικές Εξελίξεις. Ελλάδα 1952-2012: εμπειρίες δράσης. Επιμέλεια τόμου Ι. Μωραΐτου. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας