

Χάρτης αειχώρος

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΟΜΟΣ 1
VOLUME 1

ΤΕΥΧΟΣ 1
ISSUE 1

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2002
NOVEMBER 2002



ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

ΚΟΚΚΩΣΗΣ ΧΑΡΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΓΟΥΣΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΜΠΕΡΙΑΤΟΣ ΗΛΙΑΣ

ΠΕΤΡΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ

ΠΑΠΠΙΑΣ ΒΑΣΙΛΗΣ

ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

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

Διεύθυνση:

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας

και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ

Πεδίον Άρεως, 38334 ΒΟΛΟΣ

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

τηλ.: 24210 – 74456 fax: 24210 - 74380



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Επιστημονικό Περιοδικό

αειχώρας

Επιμέλεια έκδοσης: Άννα Σαμαρίνα - Παναγιώτης Πανταζής
Σχεδιασμός εξωφύλλου - Λαγούτ: Γιώργος Παρασκευάς
Εκτύπωση: Αλ. Ξουράφας
Κεντρική διάθεση: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Περιεχόμενα

Αειχώρος - αναζητώντας σκέψεις για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη στο χώρο	4
Αραβαντινός Α.	6
Δυναμικές και σχεδιασμός κέντρων στην πόλη των επόμενων δεκαετιών - πρὸς συγκεντρωτικά ή αποκεντρωτικά σχήματα;	
Βασενχόβεν Λ.	30
Η δημοκρατικότητα του σχεδιασμού του χώρου και η αμφισβήτηση του ορθολογικού "μοντέλου"	
Πρεβελάκης Γ.	50
Ο μητροπολιτικός σχεδιασμός στην Ελλάδα: η περίπτωση της Αθήνας.	
Φωτόπουλος Γ., Γιαννιάς Δ. και Λιαργκόβας Π.	60
Οικονομική ανάπτυξη και σύγκλιση στους νομούς της Ελλάδας 1970-1994: εναλλακτικές μεθοδολογικές προσεγγίσεις	
Κάβουρας Μ.	92
Γεωγραφικές οντολογίες και διαλειτουργικότητα	
ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	
Οικονόμου Δ.	116
Το δεσμικό πλαίσιο της χωροταξίας και οι περιπέτειές του	
Χονδρού - Καραβασίλη Μ.	128
Προς έναν αειφόρο σχεδιασμό του δομημένου περιβάλλοντος: Οικολογική δόμηση	
ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	
Σκάγιαννης Π.	142
AESOP, Βόλος, 2002	
Μπεριάτος Η.	146
ISOCARP, Αθήνα - Βόλος, 2002	
Ψυχάρης Ι.	156
ERSA, Dortmund, 2002	
ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ	
Δέφνερ Α.	160
Νέα Υόρκη: Μια ταινία ντοκιμαντέρ	
Σερράος Κ.	170
Martin Wentz (επ.), Die kompakte stadt	
ΑΠΟΨΕΙΣ	180
Συνέντευξη με τον Klaus Kunzmann	182
Συνέντευξη με τον Andreas Faludi	190
Louis Albrechts	196
Σκέψεις για το Σχεδιασμό	

Ο μητροπολιτικός σχεδιασμός στην Ελλάδα: η περίπτωση της Αθήνας.

Γεώργιος-Στυλιανός Πρεβελάκης

Καθηγητής, Πανεπιστήμιο της Σορβόνης (Paris 1)

Περίληψη

Η Αθήνα απέκτησε ανάγκες για μητροπολιτικό σχεδιασμό όταν έφτασαν οι πρόσφυγες από την Μικρά Ασία και το δίπολο Αθηνών-Πειραιώς μετατράπηκε σε πολεοδομικό συγκρότημα. Από τότε ως σήμερα, έγιναν πολλές προσπάθειες για την εισαγωγή του μητροπολιτικού σχεδιασμού - όλες όμως απέτυχαν. Η σημαντικότερη, η οποία επίσης δεν ευοδώθηκε, έγινε στα τέλη της δεκαετίας του 1970 με πρωτοβουλία του Στέφανου Μάνου και πολιτική κάλυψη του Κωνσταντίνου Καραμανλή. Ως συνέπεια η Αθήνα αντιμετωπίζει τραγικά προβλήματα. Η σημερινή εποχή είναι ένα νέο σταυροδρόμι καθώς τα δεδομένα αλλάζουν άρδην για την ελληνική πρωτεύουσα. Η ευρωπαϊκή κλίμακα, η παγκοσμιοποίηση και ταυτόχρονα η διαγραφόμενη επέκταση της αθηναϊκής μητροπολιτικής περιοχής πέραν του Λεκανοπεδίου διαμορφώνουν ένα νέο τοπίο κινδύνων και δυνατοτήτων. Τόσο η επέκταση της κρίσης όσο και η εξυγίανση είναι δυνατές. Η επιτυχία ή η αποτυχία της Αθήνας να εφαρμόσει μητροπολιτικό σχεδιασμό θα διαδραματίσει και πάλι τον καθοριστικό ρόλο στις εξελίξεις αυτές. Προς το παρόν δεν φαίνονται στον ορίζοντα οι δυνάμεις οι οποίες θα στηρίξουν μία νέα προσπάθεια για τον μητροπολιτικό σχεδιασμό.

Λέξεις κλειδιά

Αθήνα, μητροπόλεις, πολεοδομία, αστική κρίση.

Metropolitan planning in Greece: the case of Athens

The need for metropolitan planning developed in Athens after the arrival of the refugees from Asia Minor in the 1920s, when the bipolar system of Athens and Piraeus became a conurbation. Since then, many efforts to introduce metropolitan planning took place, without success. The most ambitious, in the late 1970s, under Minister Stefanos Manos and Prime Minister K. Karamanlis, was abandoned afterwards. As a result, Athens is facing today a disastrous situation. However Athens is again at crossroads as the environment of the Greek Capital is changing rapidly. The European and the global scales are in competition with the -predominant until now- national scale. At the same time, the Athens metropolitan area is escaping from the limits of the plain of Athens. A new environment of dangers and opportunities for Athens is arising. The perspective of a generalised urban crisis to a wider area coexists with the possibility to reorganise the metropolitan area in a more rational way. The critical element will be again the presence or absence of metropolitan planning. For the time being, there are very few signs that the necessary forces for this are or will be present.

Keywords

Athens, metropolitan area, urban planning, urban crisis.

Η βιομηχανική επανάσταση οδήγησε σε νέα αστικά φαινόμενα τα οποία δεν καλύπτει ο χαρακτηρισμός "πόλη". Η διαπίστωση αυτή ανάγεται στις πρώτες δεκαετίες του περασμένου αιώνα, με φυσική συνέπεια να δημιουργηθούν άλλοι θεσμοί για να διοικηθούν οι νέες αυτές οντότητες -πολεοδομικά συγκροτήματα ή μητροπολιτικές περιοχές- ιδιαίτερα ως προς τις υποδομές, τον πολεοδομικό σχεδιασμό κ.ο.κ.. Οι παραδοσιακοί θεσμοί, οι δήμοι και οι κοινότητες, δεν επαρκούσαν πλέον. Όμως, ανάμεσα στην αναγνώριση της ανάγκης και τις σχετικές μεταρρυθμίσεις παρεμβάλλεται πάντοτε ο πολιτικός παράγων καθώς και οι αδράνειες που σχετίζονται με τον γεωγραφικό χώρο και την εδαφικότητα. Έτσι, εκ των πραγμάτων, έχει επιβληθεί κατά περίπτωση ένας ιδιαίτερος συνδυασμός διοικητικών κλιμάκων. Αλλού επικρατεί πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων σε μικρές γεωγραφικές ενότητες, αλλού το Κράτος επιβλέπει άνωθεν τον σχεδιασμό και την πραγματοποίηση προγραμμάτων σε μητροπολιτική κλίμακα, αλλού, τέλος, υπάρχει σχετικά αυτόνομη μητροπολιτική διοίκηση και σχεδιασμός. Οι καταστάσεις αυτές είναι εξάλλου ρευστές - επηρεάζονται τόσο από τις εξελίξεις μέσα στις ίδιες τις μητροπολιτικές περιοχές όσο και από γενικότερα ιδεολογικά ρεύματα, όπως επί παραδείγματι η τάση για περιφερειοποίηση ή το νεοφιλελεύθερο ρεύμα.

Η ελληνική περίπτωση αντανακλά τις ιδιαιτερότητες αυτές, πολιτικές και άλλες, της χώρας. Παρά την καθυστέρηση της εκβιομηχάνισης, η Ελλάδα για λόγους γεωπολιτικούς βρέθηκε ήδη πριν από τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο αντιμέτωπη με την ανάγκη για μητροπολιτικό σχεδιασμό. Η άφιξη των προσφύγων μετά την Μικρασιατική καταστροφή προσέθεσε διακόσιες πενήντα χιλιάδες κατοίκους στην Αθήνα και στον Πειραιά, δύο χωριστές πόλεις οι οποίες συγκέντρωναν προηγουμένως λιγότερο από πεντακόσιες χιλιάδες κατοίκους. Η αύξηση αυτή κατά 50% του πληθυσμού άλλαξε όλα τα γεωγραφικά δεδομένα και οδήγησε στην μετατροπή του διπολικού συστήματος Αθηνών/Πειραιώς σε πολεοδομικό συγκρότημα. Ο χώρος ανάμεσα στις δύο πόλεις γέμισε από κατοικίες, ενώ ταυτόχρονα δημιουργήθηκαν νέες επεκτάσεις προς βορράν των Αθηνών για να καλύψουν τις ανάγκες των προσφύγων (Prevelakis, 1977: 256-307).

Η ροή πληθυσμού προς την Αθήνα συνεχίστηκε κατά την δεκαετία του 1930, καθώς πολλοί πρόσφυγες, αρχικά εγκαταστημένοι έξω από το λεκανοπέδιο της Αθήνας, συνέρεαν προς το κυριότερο κέντρο της χώρας. Η άφιξη των προσφύγων ανέτρεψε πλήρως τα πλαίσια του πολεοδομικού σχεδιασμού, ο οποίος υπαγόταν στους δύο Δήμους (Αθηναίων και Πειραιώς). Τα σχέδια για "εξωραϊσμούς" και "διαπλατύνσεις", επηρεασμένα από την παράδοση που δημιούργησε ο Βαρώνος Haussman στο Παρίσι, εγκαταλείφθηκαν προκειμένου να καλυφθούν οι στεγαστικές ανάγκες. Η πολεοδομία πέρασε στα χέρια των διαφόρων υπηρεσιών οι οποίες είχαν ως αρμοδιότητα την αποκατάσταση των προσφύγων. Λίγο πριν από τον πόλεμο, καθώς είχε πια κατακαθίσει κάπως το προσφυγικό, ο Κωνσταντίνος Δοξιάδης έθεσε για πρώτη φορά το θέμα του μητροπολιτικού σχεδιασμού, προτείνοντας να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα στην τότε "περιοχή Αθηνών, Πειραιώς και περιχώρων" κατά τρόπο συνολικό και σύγχρονο στα πλαίσια του "Ανωτάτου Πολεοδομικού Οργανισμού Πρωτεύουσας" που δημιουργήθηκε το 1937. Οι ιδέες του Δοξιάδη ήταν πρωτοποριακές όχι μόνο σε ελληνική αλλά και σε διεθνή κλίμακα. Οι Άγγλοι πολεοδόμοι κατά την διάρκεια του πολέμου, σχεδίαζαν την μεταπολεμική ανοικοδόμηση του Λονδίνου προς την κατεύθυνση αυτή - οι Γάλλοι συνάδελφοί τους καθυστέρησαν ακόμη περισσότερο, έως ότου ο Ντε Γκώλ έθεσε τις βάσεις του μητροπολιτικού σχεδιασμού για το Παρίσι.

Δεν είναι λοιπόν περίεργο ότι οι ιδέες του Κωνσταντίνου Δοξιάδη δεν βρήκαν απήχηση και αντιμετωπίστηκαν εξαιρετικά αρνητικά από τους εκπροσώπους της επίσημης πολεοδομίας στην Αθήνα¹.

Η μεταπολεμική περίοδος, αντί να αμβλύνει τα προβλήματα τα οποία είχε δημιουργήσει το προσφυγικό, τα ενέτεινε. Η ροή πληθυσμού προς την Αθήνα συνεχίστηκε, αυτή τη

¹ Για περισσότερες πληροφορίες καθώς και για μια γεύση από τις αντιπαραθέσεις της εποχής βλ. Μπίρης, 1995: 327-8.

φορά υπό την μορφή της εσωτερικής μετανάστευσης. Επί τρεις περίπου δεκαετίες ο πληθυσμός του πολεοδομικού συγκροτήματος αυξανόταν με ρυθμούς τριτοκοσμικής πόλης (πάνω από 3% τον χρόνο). Μπροστά στην συνεχιζόμενη πλημμυρίδα, οι δημοτικές αρχές απεδείχθησαν πλήρως ανήμπορες. Οι δύο κύριοι δήμοι (Αθηναίων και Πειραιώς) περιθωριοποιήθηκαν τελείως. Στην κοινή αντίληψη ο Δήμαρχος της πόλης με την μεγαλύτερη αίγλη στον κόσμο, της Αθήνας, είχε ως κύριο έργο την συγκομιδή των απορριμμάτων και κρινόταν ως προς την αποτελεσματικότητά του στο έργο αυτό. Η περιθωριοποίηση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σχετίζεται βέβαια και με ένα παλαιότερο φαινόμενο, δηλαδή τον συγκεντρωτισμό του ελληνικού κράτους, οι ρίζες του οποίου ανάγονται στην εποχή της βασιλείας του Όθωνος (Πρεβελάκης, 1998: 123-6). Έκτοτε, η αφαίρεση αρμοδιοτήτων, ή, ακριβέστερα, η απορρόφηση όλων των νέων αρμοδιοτήτων από την κεντρική διοίκηση, συνεχίστηκε σταθερά (Πρεβελάκης, 2001: 77-98). Το γενικό αυτό φαινόμενο εκδηλώθηκε με ιδιαίτερη ένταση στην περίπτωση της Αθήνας και του Πειραιά, καθώς παρουσιάστηκαν προβλήματα, η αντιμετώπιση των οποίων υπερέβαινε τις εδαφικές δικαιοδοσίες των δύο δημάρχων.

Έτσι, μεταπολεμικά η αρμοδιότητα για τον μητροπολιτικό σχεδιασμό πέρασε ολοκληρωτικά στα χέρια της κεντρικής διοίκησης. Καθώς το κύριο αυτό ζήτημα είχε ως αφετηρία την Πρωτεύουσα του Κράτους, η συγκέντρωση των σχετικών αρμοδιοτήτων στην Κυβέρνηση φαινόταν φυσική. Εξάλλου, ποια άλλη δυνατότητα υπήρχε; Ασφαλώς, σταδιακά, το λεκανοπέδιο των Αθηνών γέμιζε από κτίσματα και αποκτούσε την ενότητα ενός συνεχούς πολεοδομικού συγκροτήματος. Δεν υπήρχε, όμως, κοινωνία μητροπολιτικού επιπέδου ικανή να στηρίξει μια αυτόνομη μητροπολιτική διοίκηση. Οι κοινωνίες της Αθήνας και του Πειραιά είχαν η καθεμιά την δική τους ζωή. Πέρα από αυτές ζούσε μια λαοθάλασσα από ανθρώπους ξεριζωμένους οι οποίοι δεν είχαν τον χρόνο να συνδεθούν με τον καινούργιο τους τόπο και να συγκροτήσουν εδαφικά κοινωνικά δίκτυα. Οι περισσότεροι ήταν ακόμη μετανάστες που ζούσαν σε μια προσωρινότητα, κοινωνική και γεωγραφική.

Οι παλαιότερες κοινωνικές δομές που ξεπεράστηκαν και η ρευστότητα του νέου κοινωνικού τοπίου παρέδωσαν τα ηνία στο Κράτος. Ο μητροπολιτικός σχεδιασμός (ο όποιος και ο όσος) διαμορφώθηκε διαδοχικά μέσα από την προσπάθεια να συντονιστούν οι κρατικές αρμοδιότητες οι σχετικές με τον αστικό χώρο. Κύρια κληρονομιά του παρελθόντος ήταν το οικιστικό πρόβλημα και οι σχετικές εμπειρίες. Η αποκατάσταση των προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής στην οποία προσετέθη κατόπιν η πολιτική για να καλυφθούν οι οικιστικές ανάγκες που προέκυψαν κατά την δεκαετία του 1940 είχε συστήσει μια σημαντική υποδομή στην ελληνική διοίκηση. Το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, αρμόδιο για τα θέματα Οικισμού, κινητοποιήθηκε για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, ο οποίος περιλάμβανε βέβαια, ως κύριο αντικείμενο, τον σχεδιασμό στην "περιοχή πρωτευούσης", δηλαδή τον μητροπολιτικό σχεδιασμό (Μπίρης, 1995: 358-9). Οι αγγλικές ιδέες επηρέασαν σημαντικά την προσπάθεια αυτή, της οποίας ηγείτο ο Προκόπης Βασιλειάδης, πολεοδόμος με σπουδές στην Αγγλία του

1950 (Υπουργείο Δημοσίων Έργων, 1964).

Όμως τα σχέδια τα οποία εκπονήθηκαν στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων δεν είχαν σχεδόν καμία επίδραση στην εξέλιξη του πολεοδομικού ιστού. Οι πολεοδόμοι επεξεργάζονταν σχέδια εμπνευσμένα από τους ευρωπαϊκούς προβληματισμούς και δεν είχαν κανένα μέσο για να εμποδίσουν την άναρχη επέκταση μέσω της παράνομης δόμησης ή τις ad hoc αποφάσεις των Υπουργών σχετικά με οδικές ρυθμίσεις. Ένας ολόκληρος κόσμος έγγειας κερδοσκοπίας, με πελατειακές συναλλαγές και κυκλώματα γύρω από τα Δημόσια Έργα κατηύθυνε τις τύχες της πόλης, ερήμην της επίσημης πολεοδομίας, η οποία κατά κανόνα νομιμοποιούσε τετελεσμένες καταστάσεις (Πρεβελάκης, 2001: 23-40).

Ενώ οι περισσότεροι αρμόδιοι και πολιτικοί εφησύχαζαν, το 1960 ο Κωνσταντίνος Δοξιάδης σήμανε τον κώδωνα του κινδύνου με το προφητικό του βιβλίο Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της (Δοξιάδης, 1960) στο οποίο επεσήμανε με σαφήνεια τους κινδύνους και πρότεινε τις απαραίτητες ενέργειες για να αποτραπούν οι καταστροφικές εξελίξεις. Οι προβλέψεις του διάσημου πολεοδόμου δεν άργησαν να επιβεβαιωθούν. Η εκτεταμένη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου κατά το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του 1960 αποδιοργάνωσε την λειτουργία της πόλης και υποβάθμισε τις συνθήκες ζωής. Σταδιακά εγκαταστάθηκε μια πραγματική αστική κρίση, η οποία από τότε επιδεινώνεται συνεχώς (Πρεβελάκης, 2001: 41-52).

Η Αθήνα έχασε λοιπόν την ευκαιρία να διαμορφώσει έναν μητροπολιτικό σχεδιασμό εκ παραλλήλου με τις ευρωπαϊκές πόλεις. Αντίθετα με την κρατούσα αντίληψη, δεν έφταιξαν οι πολεοδόμοι, οι οποίοι και σχέδια εκπόνησαν και την κοινή γνώμη και τους αρμοδίους προειδοποίησαν (Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, 1974). Όμως το πρόβλημα του μητροπολιτικού σχεδιασμού εν μέρει μόνο είναι τεχνικό. Είναι κυρίως πολιτικό. Την κρίσιμη περίοδο, δηλαδή κατά την δεκαετία του 1960, δεν υπήρχαν οι πολιτικές προϋποθέσεις οι οποίες θα επέτρεπαν στην Ελλάδα να κινηθεί σε ευρωπαϊκά και όχι σε τριτοκοσμικά πλαίσια. Η πολιτική αστάθεια στις αρχές της δεκαετίας του 1960 και κατόπιν η δικτατορία εξηγούν εν μέρει την αποτυχία αυτή. Έλειψαν οι ηγετικές πολιτικές μορφές για να στηρίξουν την κατ'ανάγκη μακροπρόθεσμη προσπάθεια για μητροπολιτικό σχεδιασμό. Την εποχή κατά την οποία ο Ντε Γκωλ στο Παρίσι έθετε τα θεμέλια για την επιτυχή λειτουργία της μητροπολιτικής αυτής περιοχής επί δεκαετίες, στην Ελλάδα κυβερνούσαν οι συνταγματάρχες.

Η μεταπολίτευση έγινε ακόμη μια χαμένη ευκαιρία. Η επιστροφή του Κωνσταντίνου Καραμανλή στην Ελλάδα προσέγγισε το γαλλικό πρότυπο στην ελληνική πραγματικότητα. Η πολιτική του βούληση επέτρεψε στους πολεοδόμους να ευελπιστούν ότι η Αθήνα θα εγκατέλειπε την κατηγορία των τριτοκοσμικών χωρών. Από το 1977 ανέλαβε τα πολεοδομικά πράγματα ο Στέφανος Μάνος με πλήρη πολιτική κάλυψη του Πρωθυπουργού. Τα πρώτα δείγματα γραφής, όπως επί παραδείγματι η μείωση των συντελεστών δομήσεως, αντικατέστησαν την απλή πολεοδομική ρητορεία με μια σοβαρή προσπάθεια να ανατραπούν τα κακώς κείμενα.

Το κύριο αντικείμενο της πολιτικής αυτής ήταν να διαμορφώσει έναν πραγματικό μητροπολιτικό σχεδιασμό για την Αθήνα. Το Σχέδιο-Πλαίσιο Πρωτεύουσα 2000 το οποίο παρουσιάστηκε στο κοινό το 1979 υπήρξε τομή για τα πολεοδομικά πράγματα (Υπουργείο Δημοσίων Έργων, 1979). Κατ' αρχήν εισήγαγε στην Ελλάδα την λογική του δημοσίου διαλόγου, ενώ προηγουμένως τα πολεοδομικά σχέδια εξεπονούντο κεκλεισμένων των θυρών. Η πολεοδομία, από τεχνοκρατική προσέγγιση αναγόταν σε πολιτικό ζήτημα. Την μυστικότητα διαδέχθηκε ο δημόσιος διάλογος. Εκτός από την αλλαγή αυτή στο status της Πολεοδομίας στην Ελλάδα, το Σχέδιο-Πλαίσιο Πρωτεύουσα 2000 εισήγαγε μια σειρά από παρεμβάσεις με σαφή στρατηγικό μητροπολιτικό χαρακτήρα. Το Σχέδιο-Πλαίσιο δεν περιλάμβανε αποκλειστικά καινούργιες ιδέες. Πολλές προϋπήρχαν: Αεροδρόμιο στα Σπάτα, Μετρό, Δευτερεύοντα Κέντρα, περιφερειακό δίκτυο αξόνων ταχείας κυκλοφορίας κ.λπ.. Για πρώτη φορά, όμως, παρουσιάζονταν συσχετισμένες μεταξύ τους, ώστε να καθορίσουν μίαν ορισμένη δομή για την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, μέσα σε ένα καθορισμένο χρονικό ορίζοντα (Πρεβελάκης, 1984 και 2001: 63-70).

Η προσπάθεια κατά την περίοδο αυτή είναι μια πραγματική τομή για τον πολεοδομικό σχεδιασμό στην Ελλάδα. Όμως, η νέα κατάσταση ίσχυσε μόνον όσο υπήρχε η απαραίτητη πολιτική κάλυψη, η αναγκαία πολιτική βούληση. Μόνο με τον τρόπο αυτό ήταν δυνατόν να προχωρεί μια μεταρρυθμιστική παρέμβαση η οποία αναπόφευκτα προκαλούσε αντιδράσεις, καθώς έθιγε συμφέροντα και ανέτρεπε καθιερωμένους τρόπους σκέψης και δράσης.

Η αποχώρηση του Κωνσταντίνου Καραμανλή από την Πρωθυπουργία το 1980 σήμανε το τέλος της προσπάθειας αυτής. Η πολιτική στην Ελλάδα επέστρεψε στην μικροκομματική αντιμετώπιση των πολεοδομικών προβλημάτων. Κάθε μακροπρόθεσμη προσπάθεια, κάθε απόπειρα να διαμορφωθούν νέα, ευρύτερα πλαίσια για τον σχεδιασμό, φαινόταν ως απώλεια για ένα πολύτιμο πολιτικό και εκλογικό κεφάλαιο. Η αποτυχία του Στέφανου Μάνου να εκλεγεί βουλευτής στις εκλογές του 1981 έγινε ένα σοβαρό μάθημα για όσους φιλοδοξούσαν να θίξουν τα κακώς κείμενα (Πρεβελάκης, 1982). Κατά την δεκαετία του 1980, η κατάσταση είχε επανέλθει στην προ του Μάνου εποχή. Εξακολούθησαν να εκπονούνται σχέδια. Στα πλαίσια πάντοτε της κεντρικής διοίκησης, συστήθηκε ένας νέος φορέας με σαφή εξειδίκευση στον μητροπολιτικό σχεδιασμό της Πρωτεύουσας (ο Οργανισμός Αθήνας). Οι πρωτοβουλίες αυτές όμως δεν είχαν καμία επίδραση στις κρίσιμες αποφάσεις τις οποίες διίπαν μικροπολιτικά κριτήρια, χωρίς όραμα και χωρίς μακροπρόθεσμη προοπτική. Η πολεοδομία, άγνωστη ουσιαστικά ως τότε στο ευρύτερο κοινό άρχισε να γνωστοποιείται μέσα από διαφημιστικά μηνύματα. Όμως, καθώς ο σχεδιασμός ήταν αποκομμένος από την πραγματικότητα, η επίσημη πολεοδομική δραστηριότητα λειτουργούσε ως άλλοθι: περισσότερο διευκόλυνε παρά εμπόδιζε την λειτουργία των δικτύων τα οποία αντλούσαν οφέλη από την ασυδοσία και το χάος. Από μέσο για μητροπολιτικό σχεδιασμό, η Πολεοδομία μετατράπηκε σε ένα όργανο που νομιμοποιούσε την απραξία (Πρεβελάκης, 2001: 70-4). Όπως και στον "υπαρκτό σοσιαλισμό", το όραμα

ενός φωτεινού μέλλοντος, το οποίο απεικόνιζαν οι αφίσες της Πολεοδομίας, κάλυπτε την συνεχή υποβάθμιση της καθημερινότητας. Έτσι χάθηκε και στον πολεοδομικό τομέα μία εξαιρετικά κρίσιμη δεκαετία και ακυρώθηκε η προσπάθεια να εισαχθεί ο μητροπολιτικός σχεδιασμός στην Ελλάδα. Κατά το διάστημα αυτό, η κυκλοφοριακή συμφόρηση επηρέασε πια την ίδια την δομή του πολεοδομικού συγκροτήματος και εισήγαγε μίαν άναρχη αποσυγκέντρωση ως προς τις κατοικίες και τις απασχολήσεις. Δεν αναπτύχθηκαν δευτερεύοντα κέντρα βάσει σχεδιασμού, ώστε να συνδέονται μεταξύ τους με λειτουργικές γραμμές μέσω μαζικής μεταφοράς, όπως προέβλεπε το Σχέδιο-Πλαίσιο Πρωτεύουσα 2000. Κεντρικές δραστηριότητες συγκεντρώθηκαν γύρω από σημαντικούς άξονες κυκλοφορίας και στα κέντρα παλαιών οικισμών οι οποίοι απορροφήθηκαν μέσα στον αστικό ιστό. Αυξήθηκαν εκθετικά οι ανάγκες για μετακινήσεις, τις οποίες μπορούσε να ικανοποιήσει μόνον το ΙΧ αυτοκίνητο (Πρεβελάκης, 2001).

Έτσι, η υποβάθμιση των συνθηκών ζωής η οποία χαρακτήρισε την δεκαετία του 1970 εξελίχθηκε σε κρίση κατά την δεκαετία του 1980. Η πρώτη μεταψυχροπολεμική δεκαετία βρέθηκε μπροστά σε μια καταστροφική κληρονομιά, την οποία περιόρισε κάπως η μείωση στον ρυθμό της αύξησης του πληθυσμού από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 (Πρεβελάκης, 1981). Η απρόβλεπτη αυτή σχετική πληθυσμιακή σταθεροποίηση της μητροπολιτικής περιοχής επιβεβαιώθηκε και κατά την δεκαετία του 1990, παρά την νέα εισροή από τις τέως κομμουνιστικές χώρες. Η μερική εφαρμογή ορισμένων από τις προτάσεις του Σχεδίου-Πλαισίου Πρωτεύουσα 2000 (Μετρό, Αεροδρόμιο κ.ά.) δεν απέτρεψε την επιδείνωση της κατάστασης. Σήμερα, η Αθήνα, πόλη-διοργανώτρια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, αντιμετωπίζει κυκλοφοριακή συμφόρηση γενικευμένη στο σύνολο του λεκανοπεδίου, αυξανόμενες τάσεις προς χωρικό διαχωρισμό των κοινωνικο-οικονομικών ομάδων ("γκετοποίηση"), πλήρη ασυναρτησία ως προς το αστικό τοπίο, έλλειψη από κάθε είδους "νόημα" ή "όραμα" το οποίο να συνδέει τους κατοίκους σε μια ενιαία κοινωνία.

Πώς παρουσιάζεται ο απολογισμός μισού αιώνα πολεοδομικής ιστορίας για την μόνη πραγματική μητροπολιτική περιοχή της Ελλάδας; Από το νέο ξεκίνημα της δεκαετίας του 1950 ως σήμερα η ελληνική πρωτεύουσα τετραπλασίασε σχεδόν τον πληθυσμό της και πολυπλασίασε ασύγκριτα περισσότερο το επενδεδυμένο κεφάλαιο. Από την άποψη του συγκεντρωμένου πλούτου, κατατάσσεται αναμφίβολα στις μεγαλουπόλεις του ανεπτυγμένου κόσμου. Η λειτουργία της, τα περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά της προβλήματα, οι αναγνώσιμες στο τοπίο κοινωνικές ανισότητες και η κοινωνικο-πολιτισμική της ασυναρτησία την τοποθετούν, όμως, εξίσου αναμφίβολα, στις μεγαλουπόλεις του Τρίτου Κόσμου. Η αντίθεση αυτή ανάμεσα στα οικονομικά μέσα και γενικότερα το οικονομικό δυναμικό της Αθήνας και την τριτοκοσμική της όψη είναι σε μεγάλο βαθμό το προϊόν της ανεπάρκειας του πολεοδομικού σχεδιασμού. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η αποτυχία αυτή οφείλεται σε σημαντικούς δομικούς παράγοντες. Η εγγενής αντίθεση Κέντρου και Περιφέρειας σε μίαν εθνική και κρατική οικο-

δόμηση η οποία πραγματοποιήθηκε κάτω από αντίξοες γεωπολιτικές συνθήκες η κατάρρευση του εθνικού οράματος με το τέλος της Μεγάλης Ιδέας - η κληρονομιά της τραγικής δεκαετίας του 1940 - η συνεχής "φυγή προς τα εμπρός" με την "πολυκατοικιοποίηση" και την παράνομη δόμηση: όλα αυτά συνιστούν εξηγητικούς παράγοντες των οποίων η σημασία είναι αντικείμενο βαθύτερης έρευνας (Πρεβελάκης, 2001: 77-98).

Όμως, πέρα από αυτές τις σοβαρές δυσκολίες, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η Αθήνα απέτυχε κατ' επανάληψη να αξιοποιήσει τις όσες και όποιες δυνατότητες διέθετε. Έτσι η ανακοπή της πολιτικής Μάνου το 1980 και η ανατροπή της μετά το 1981 καθόρισαν την εξέλιξη της ως σήμερα. Όποιος και αν είναι ο απολογισμός του παρελθόντος, μια περίοδος τελειώνει και μια νέα αρχίζει σήμερα. Η λειτουργία του αεροδρομίου στα Σπάτα αποτελεί ένα συμβολικό και ουσιαστικό ορόσημο. Τα δεδομένα αλλάζουν εκ νέου για την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, καθώς νέες γεωγραφικές κλίμακες αντικαθιστούν τις παλαιές ως πεδία τριβής ή συνεργασίας διαφόρων συμφερόντων στο χώρο της Πρωτεύουσας. Ως προς το γεωπολιτικό πλαίσιο, η εθνική κλίμακα δεν διατηρεί τον αποκλειστικό καθοριστικό ρόλο τον οποίο διαδραμάτισε από την εγκατάσταση της πρωτεύουσας στην Αθήνα. Σήμερα μοιράζεται την επιρροή της με άλλες, ευρύτερες κλίμακες: κλίμακα ευρωπαϊκή, κλίμακα της παγκοσμιοποίησης. Η θεώρηση της Αθήνας δεν απορρέει πια από την εικόνα ενός "υδροκέφαλου" ελληνικού αστικού δικτύου. Σ ένα δίκτυο από ευρωπαϊκά μητροπολιτικά συγκροτήματα, η Αθήνα μοιάζει μικρότερη ενώ ως προς τις οικονομικές δυνατότητες και τα περιβαλλοντικά προβλήματα δείχνει "πτωχός συγγενής". Από την άλλη, ο συμβολικός χαρακτήρας της Αθήνας στην Ευρώπη εγείρει όλο και περισσότερες απαιτήσεις από τους διαχειριστές της τύχης της. Η αισθητική αθλιότητα η οποία περιβάλλει και πλαισιώνει σε ακτίνα δεκάδων χιλιομέτρων το σημαντικότερο αρχιτεκτονικό μνημείο της Ανθρωπότητας, την Ακρόπολη, αποτελεί ένα όνειδος με αντίκτυπο στην Ευρώπη και στον κόσμο. Όμως η παγκοσμιοποίηση προσφέρει στην Αθήνα διεξόδους από τον θανάσιμο εναγκαλισμό ενός παρακμιακού ελλαδικού κράτους. Τόσο η ελληνική διασπορά, όσο και η γεωγραφική της θέση στο επίκεντρο της Ανατολικής Μεσογείου προσφέρουν στην Αθήνα νέες δυνατότητες για οικονομική και πολιτισμική ανάπτυξη.

Η αλλαγή της κλίμακας ως προς τον περίγυρο συνοδεύεται από μια άλλη αλλαγή κλίμακας ως προς τον ίδιο τον μητροπολιτικό χώρο. Οι παλαιές ευρωπαϊκές πόλεις κατεδάφισαν κάποια στιγμή τα τείχη τους και απλώθηκαν στις γύρω πεδιάδες. Έτσι δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για την διαμόρφωση πολεοδομικών συγκροτημάτων, καθώς και για την εσωτερική τους εξυγίανση, μετά από αιώνες όπου οι κατοικίες συσσωρεύονταν στον περιορισμένο χώρο "εντός των τειχών". Με τον ίδιο τρόπο η Αθήνα είναι έτοιμη να διαρρήξει τα όρια του λεκανοπεδίου και να επεκταθεί σε νέους γεωγραφικούς χώρους, δημιουργώντας έτσι μια νέα κλίμακα, η οποία θα υπερβαίνει κατά πολύ την κλίμακα του πολεοδομικού συγκροτήματος. Δύο χώροι θα απορροφήσουν ένα μεγάλο μέρος από την έκρηξη αυτή: η πεδιάδα των Μεσο-

γείων και ο νησιωτικός χώρος ο οποίος συνδέεται συγκοινωνιακά εύκολα με την Αθήνα.

Η δεύτερη αυτή αλλαγή κλίμακας θέτει σε νέα βάση το ζήτημα του μητροπολιτικού σχεδιασμού. Ο συνδυασμός των δύο θεμελιακών αυτών αλλαγών διαγράφει ένα νέο πεδίο κινδύνων και ευκαιριών για την ελληνική πρωτεύουσα. Προβάλλει το φάσμα της επανάληψης των λαθών του παρελθόντος σε ακόμα ευρύτερη κλίμακα: η ενδεχόμενη μετατροπή της πεδιάδας των Μεσογείων σε ένα δεύτερο λεκανοπέδιο της Αθήνας με έντονα φαινόμενα ρύπανσης, κυκλοφοριακής συμφόρησης και αισθητικής υποβάθμισης. Πρόκειται για μια προοπτική εξαιρετικά ανησυχητική και, δυστυχώς, ήδη ορατή. Ο νησιωτικός χώρος μπορεί να απειληθεί διαφορετικά: να καταληφθεί από μίαν εύπορη κοσμοπολιτική και ευρωπαϊκή τάξη η οποία δυνάμει θα τον μετατρέψει σε μια σειρά από φυσικές (λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα) gated communities. Όμως, οι νέες εξελίξεις προσφέρουν και τις προϋποθέσεις για την πλήρη αναδιάρθρωση της μητροπολιτικής περιοχής. Η γεωγραφική διεύρυνση επιτρέπει την εκτόνωση του λεκανοπεδίου, όπως η κατεδάφιση των τειχών επέτρεψε την εξυγίανση των παλαιών μεσαιωνικών πόλων. Ο νέος ευρωπαϊκός και διεθνής ρόλος της Αθήνας της επιτρέπει να ακολουθήσει μίαν αναπτυξιακή τροχιά, απαραίτητη προϋπόθεση για την πολεοδομική αναδιάρθρωση.

Ο μητροπολιτικός σχεδιασμός αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα στην προσπάθεια να αποτραπούν οι αρνητικές εξελίξεις και να αξιοποιηθούν οι νέες δυνατότητες ώστε να επιλυθούν τα παλαιά προβλήματα. Είναι φανερό ότι αν οι τάσεις αφεθούν ελεύθερες, θα επιβραβιωθεί το χειρότερο σενάριο. Χωρίς συνολική στρατηγική με εφαρμογή μεθοδική και επίμονη, ανεξάρτητα από πολιτικές συγκυρίες και επί μέρους αντιστάσεις, η νέα διευρυμένη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας θα πάρει τη μορφή ενός γιγάντιου λεκανοπεδίου σε κρίση. Όπως και κατά την δεκαετία του 1970, τα τεχνικά και τα οικονομικά μπόδια για μια νέα μητροπολιτική στρατηγική δεν είναι ανυπέρβλητα. Οι πολιτικές δυσκολίες είναι σήμερα μικρότερες, εφόσον έχει πλέον αναπτυχθεί κάποια συνείδηση ότι η πολεοδομική ασυδοσία έχει υψηλό κόστος. Οι δημοκοπικές παρεμβάσεις για την ακύρωση κάθε μεταρρυθμιστικής προσπάθειας δεν έχουν την ίδια απήχηση. Τα μπόδια είναι σήμερα μικρότερα, παράλληλα όμως έχουν εξασθενήσει και οι δυνάμεις για να προωθηθεί μια ανανεωτική μητροπολιτική πολιτική. Κατά την δεκαετία του 1970 υπήρχε ακόμα μια αθηναϊκή αστική τάξη, έστω και σε παρακμή. Σήμερα οι κάτοικοι του λεκανοπεδίου αποτελούν μίαν άμορφη μάζα, η οποία τείνει να οργανώνεται σε τοπική βάση ιδιαίτερα στα πολυτελή προάστια-αδιαφορώντας για την τύχη του συνόλου της μητροπολιτικής περιοχής. Με την κληρονομιά μιας πανελλαδικής έχθρας προς την Πρωτεύουσα και το "Κράτος των Αθηνών", την αποσάθρωση της αθηναϊκής αστικής τάξης και την κοινωνική και γεωγραφική πολυδιάσπαση της Πρωτεύουσας, πού θα βρεθεί το πολιτικό σώμα, το θεμέλιο για μίαν αισιόδοξη, ανοικτή και θαρραλέα προσπάθεια για την εκ βάθρων ανανέωση της αθηναϊκής μητροπολιτικής περιοχής;

Σήμερα, περισσότερο παρά ποτέ, προβάλλει η ανάγκη για μητροπολιτικό σχεδιασμό στην Ελλάδα. Ο μητροπολιτικός σχεδιασμός θα καθορίσει αν η Αθήνα θα βυθισθεί ακόμα περισσότερο στην κρίση ή αν θα ξεκινήσει μια τροχιά ανανέωσης. Η προοπτική αυτή μοιάζει όμως περισσότερο απόμακρη παρά ποτέ. Στην αρχαία τραγωδία, στις καταστάσεις αδιεξόδου παρενέβαινε ο από μηχανής Θεός. Στην σύγχρονη τραγωδία της Αθήνας ο Deus ex machina δεν διαφαίνεται ακόμα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Δοξιάδης Κ. (1960), *Η Πρωτεύουσά μας και το μέλλον της*, Αθήνα.
- Μπίρης Κ. (1995), *Αι Αθήναι από του 19^{ου} εις τον 20^{ον} αιώνα*, Αθήνα: Μέλισσα (επανεκδοση, αρχική έκδοση: Καθίδρυμα Πολεοδομίας και Ιστορίας των Αθηνών, 1966).
- Prevelakis G. S. (1977), *Evolution et organisation spatiale de la capitale grecque de 1830 e la veille de la deuxième guerre mondiale*, Παρίσι: Universite de Paris-Sorbonne (Paris IV) (δακτυλόγραφο).
- Πρεβελάκης Γ. (1981), "Γεωγραφικές προοπτικές της ελληνικής πρωτεύουσας και σχεδιασμός του χώρου. Προς μια κάμψη της αθηναϊκής ανάπτυξης", *Πολίτης*, 44: 30-38.
- Πρεβελάκης Γ. (1982), "Ο προσωρινός οικιστικός νόμος του κ. Τρίτση και η οριστική καταστροφή του οικιστικού περιβάλλοντος ή εμπρός στο δρόμο που χάραξε ο Πλυτάς", *Πολίτης*, 49: 30-35.
- Πρεβελάκης Γ. (1984), "Πρόσφατες προσπάθειες για την οργάνωση του αστικού χώρου στην Ελλάδα", στο Αραβαντινός Αθανάσιος (1984) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός*, Αθήνα: Ε.Μ.Π., 285-320.
- Πρεβελάκης Γ. (1998), *Γεωπολιτική της Ελλάδας*, Αθήνα: Libro.
- Πρεβελάκης Γ. Σ. (2001), *Επιστροφή στην Αθήνα, Πολεοδομία και Γεωπολιτική της Ελληνικής Πρωτεύουσας*, Αθήνα: Εστία.
- Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (1974), "Τα Προβλήματα της Μειζονος Περιοχής Αθηνών", Πρακτικά πέμπτου πανελλήνιου συνεδρίου Αρχιτεκτόνων (Αθήνα 16-23 Ιανουαρίου 1966), Αθήνα.
- Υπουργείο Δημοσίων Έργων (1979), "Πρωτεύουσα 2000: Καλύτερες Συνθήκες Ζωής", Αθήνα.
- Υπουργείον Δημοσίων Έργων (1964), *Ρυθμιστικόν Σχέδιον Αθηνών*, Αθήνα.

*Georges Prevelakis, Professeur
Universite de Pantheon-Sorbonne (Paris 1), Institut de Geographie
191, rue Saint-Jacques, F-75005, Paris, France
E-mail: Georges.Prevelakis@univ-paris1.fr*