

Χάρτες αιχώρος

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΟΜΟΣ 2
VOLUME 2

ΤΕΥΧΟΣ 1
ISSUE 1

ΜΑΪΟΣ 2003
MAY 2003



ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

ΚΟΚΚΩΣΗΣ ΧΑΡΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΓΟΥΣΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΜΠΕΡΙΑΤΟΣ ΗΛΙΑΣ

ΠΕΤΡΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ

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 (ΕΚΠΙΑ)
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

αειχώρος

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

Περιεχόμενα

	Εισαγωγή	4
	Λαμπριανίδης Λ.	6
Τοπικά προϊόντα ως μέσο για την υποβοήθηση της ανάπτυξης των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών της ευρωπαϊκής υπαίθρου	Μηριασούλη Ε.	36
Τα "κοινά" - πόροι συλλογικής ιδιοκτησίας και συλλογικής ευθύνης: έννοιες, προβλήματα και το ζήτημα της διαχείρισής τους	Μπεριάτος Η.	58
Σχεδιασμός και διαχείριση προστατευομένων περιοχών στην Ελλάδα: θεσμικές εξελίξεις, προβλήματα και προοπτικές	Ψυχάρης Ι., Γεωργίου Γ.	90
Το δημοσιονομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης μετά τη διεύρυνση και οι επιπτώσεις του στην περιφερειακή συνοχή	Λιαργκόβας Π., Γιαννιάς Δ. και Φωτόπουλος Γ.	114
Συγκλίσεις και αποκλίσεις της ποιότητας ζωής στην Ελλάδα: 1960-2000	Γαβρήλου Ε., Μπουρδάκης Β.,	130
Cube II - Hypercube: Η Νοηματική Ανασυγκρότηση του Χώρου: ο επαναπροσδιορισμός των "Αρχιτεκτονικών Σταθερών" και των Πρωταρχικών Δομών "Σωματικής Εμπειρίας"		
	ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	
	Στεφάνου Ι., Μιχάλαϊνα Ε.	146
Σχολιασμός στη Λευκή Βίβλο για την ενέργεια: η συμπληρωματικότητα τριών φαινομενικά αντικρουόμενων στόχων	Χατζηθεοδωρίδης Φ., Καζάκη Σ. και Πογιαρίδης Η.	160
Η Εφαρμογή των Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων Ανάπτυξης του Αγροτικού Χώρου στα Ελληνικά Νησιά		
	ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ	
	Κάρκα Ε.	182
William Lafferty - James Meadowcroft (επ.), Implementing Sustainable Development Strategies and Initiatives in High Consumption Societies		
	ΑΠΟΨΕΙΣ	198
Συνέντευξη με τον Louis Albrechts		200
Συνέντευξη με την Patsy Healey		206
Συνέντευξη με τον Ernest Alexander		216
Συνέντευξη με την Rachele Alterman		226
Συνέντευξη με τον Hans Mastop		234

Συνέντευξη με τον *Louis Albrechts*

Καθηγητή στο Πανεπιστήμιο της Louvain, Βέλγιο

"... ο σχεδιασμός θεωρείτο ότι μπορεί να οργανώσει και να παράγει έναν καλύτερο κόσμο και καλύτερο περιβάλλον. Η πραγματικότητα όμως είναι διαφορετική..."

(*L. Albrechts*)

Κοκκώσης: Παρατηρείται ένας συνεχώς μειούμενος ρόλος για το σχεδιασμό αλλά ταυτόχρονα ένας αυξανόμενος αριθμός ευκαιριών. Όλο και περισσότερο ο σχεδιασμός γίνεται μία κεντρική πλατφόρμα είτε προέρχεται από μια τομεακή οπτική, όπως η αγροτική πολιτική και η μετατόπισή της προς μία πολιτική υπαίθρου, είτε όχι. Ο σχεδιασμός επαναανακαλύπτεται ως μηχανισμός συντονισμού των δρώντων και εμπλεκόμενων, ως μηχανισμός δημιουργίας και ιεράρχησης προτεραιοτήτων, όχι με έναν τρόπο επίσημο όπως γινόταν μέχρι τώρα, αλλά πιο ελεύθερα. Θα θέλαμε να έχουμε τη γνώμη σας πάνω σε αυτό.

Albrechts: Θα ήταν σκόπιμο να εξεταστεί η ερώτησή σας ιστορικά. Τη δεκαετία του '60 ο σχεδιασμός αντιμετωπιζόταν ως εργαλείο που συνέβαλε στη δημοκρατία, είχε ενδιαφέρον και συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη και αντανάκλασε τις νέες-φιλελεύθερες ιδέες. Στη δεκαετία του '80 ο σχεδιασμός θεωρήθηκε συχνά ως ενοχλητικό εμπόδιο στην ελευθερία του καθένα και στη λειτουργία της ελεύθερης αγοράς (ή ακόμα και ως δομικά ασυμβίβαστος με αυτήν). Στη δεκαετία του '90 είχαμε μια στροφή, οι άνθρωποι συνειδητοποίησαν ότι η πολεοδομία και χωροταξία ήταν απαραίτητα εργαλεία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων στις αστικές περιοχές που δεν μπορούσαν να αντιμετωπιστούν με αποσπασματικά μέσα όπως π.χ. μόνο με διαχείριση της κυκλοφορίας. Ο σχεδιασμός, είχε να αντιμετωπίσει την πρόκληση να συμβάλει στη λύση αυτών των προβλημάτων. Το 2000 πλέον, όπως έχω διαπιστώσει από διάφορα μέρη, η επίδραση του σχεδιασμού μειώνεται και πάλι. Σε έναν ορισμένο βαθμό αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο σχεδιασμός δεν "παρέδωσε αυτά που υποσχέθηκε". Στη δε-

καετία του '60 ο σχεδιασμός θεωρείτο ότι μπορεί να οργανώσει και να παράγει έναν καλύτερο κόσμο και καλύτερο περιβάλλον. Η πραγματικότητα όμως είναι διαφορετική καθώς το κράτος έχασε τον καθοριστικό του ρόλο και ο ιδιωτικός τομέας απέκτησε πολύ μεγαλύτερη επιρροή. Ταυτόχρονα άλλοι επιστημονικοί τομείς απέκτησαν μεγαλύτερη σημασία, όπως για παράδειγμα οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί κατέστησαν το περιβάλλον πολύ σημαντικό, η σύγχρονη οικονομία ανέδειξε τον σημαντικό ρόλο των μεταφορών, κ.ο.κ.. Τελευταία, ο σχεδιασμός, και ιδίως η πολεοδομία-χωροταξία πιστεύει ότι ως κινητήρια δύναμη του δημόσιου τομέα μπορεί να δώσει τις λύσεις για τα προβλήματα αυτά, αλλά συνεχώς απομονώνεται. Φαίνεται ότι είναι ιδιαίτερα δύσκολο για τους παραδοσιακούς πολεοδόμους χωροτάκτες να δεχθούν ότι θα έχουν και άλλοι δικαίωμα λόγου στη χωροταξία διότι στο φυσικό σχεδιασμό ο πολεοδόμος-χωροτάκτης αποφασίζει για όλα. Θα πρέπει να γίνει αντιληπτό όμως ότι και άλλοι επιστημονικοί χώροι μπορούν να συμβάλλουν όπως η πολεοδομία-χωροταξία μπορεί να συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη γενικότερα. Οι πολεοδόμοι-χωροτάκτες που δουλεύουν με τον παραδοσιακό τρόπο δεν μπορούν να προσφέρουν λύσεις. Πρέπει να υπάρξει συνεργασία επί ίσοις όροις με τους υπόλοιπους τομείς γύρω από το τραπέζι έτσι ώστε η οικονομία να έχει φωνή, ο σχεδιασμός να έχει φωνή, οι περιβαλλοντολόγοι να έχουν φωνή, οι συγκοινωνιολόγοι να έχουν φωνή ώστε τα προβλήματα να λυθούν μέσω μιας επικοινωνιακής διαδικασίας των διαφορετικών ειδικοτήτων σε ένα κλίμα συνεργασίας.

Κοκκώσης: Ποιές είναι οι βασικές γνώσεις και εργαλεία που θα έπρεπε να κατέχει ο πολεοδόμος-χωροτάκτης;

Albrechts: Η ικανότητα για επικοινωνία γίνεται πολύ σημαντική αλλά υπάρχουν και άλλες ιδιότητες. Χρειάζεται τεχνική κατάρτιση εάν θέλουμε να ακολουθήσουμε τις βέλτιστες λύσεις, δημιουργικότητα για να σχεδιάσουμε ένα καλύτερο και πιο δίκαιο μέλλον. Αλλά ο σχεδιασμός έχει άμεση σχέση με την πολιτική και έχει καταλυτικό ρόλο στο να βοηθήσει στη άρθρωση και διατύπωση αποφάσεων. Εάν εργάζεστε με προοπτική στο μέλλον, εργάζεστε για το καλύτερο μέλλον της πόλης ή της περιοχής. Μέσω μιας επικοινωνιακής διαδικασίας η κοινωνία αποφασίζει για που στοχεύει στο μέλλον και τι πρέπει να γίνει για να πραγματοποιηθεί αυτό το καλύτερο μέλλον για την πόλη ή την ευρύτερη περιοχή. Μέσα από αυτή τη διαδικασία λαμβάνονται οι αποφάσεις για το είδος της οργάνωσης (θεσμών) που απαιτούνται, τις δομές και τις προϋποθέσεις προκειμένου να πραγματοποιηθεί η εικόνα που έχουμε δημιουργήσει. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να ληφθούν συχνά ιδιαίτερα σκληρές αποφάσεις πολιτικής όπως για παράδειγμα λιγότερα αυτοκίνητα στην πόλη, περισσότερο πράσινο, ή ακόμα και διαφορετική πληθυσμιακή πυκνότητα.

Ο σχεδιασμός οφείλει επίσης να "παραδώσει" τα αγαθά που υποσχέθηκε. Ο σχεδιασμός πρέπει να είναι επιχειρησιακός και προσανατολισμένος στη δράση. Δεν αρκεί πλέον να γίνει ένα σχέδιο, πρέπει και να εφαρμοστεί και αυτό σημαίνει ότι πρέπει να υπάρξει συνεργασία

γασία με τους αρμόδιους για την εφαρμογή και αυτοί θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στη διαδικασία του σχεδιασμού. Διαφορετικά εάν δεν έχουν την αίσθηση του πλαισίου, και την αίσθηση της διαδικασίας, πώς είναι δυνατόν να περιμένουμε να έχουν την ευαισθησία που απαιτείται για να υλοποιήσουν το σχέδιο και να εφαρμόσουν τις ιδιομορφίες του. Η δημιουργία της εικόνας του μέλλοντος είναι μέρος της διαδικασίας και χρειάζεστε δημιουργικότητα για να γίνει, αλλά χρειάζεστε επίσης την τεχνική ικανότητα για την αναπαραγωγή μίας εικόνας με φυσικές δομές. Η εικόνα πρέπει να διαπραγματεύεται την ισότητα, τη βιώσιμη ανάπτυξη, και άλλα, και στη συνέχεια θα πρέπει να μεταφραστεί. Η εικόνα πρέπει να μεταφραστεί σε συγκεκριμένες στρατηγικές, φυσικές δομές, θεσμούς, και χωρικές οργανώσεις.

Κοκκώσης: Αυτό παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον, ιδιαίτερα τώρα που στην Αθήνα υπάρχει μία μεγάλη συζήτηση για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Η αρχική ιδέα ήταν να χρησιμοποιηθούν οι Ολυμπιακοί Αγώνες ως πλαίσιο-βάση για την κινητοποίηση της κοινωνίας, ώστε να δημιουργηθεί ένα όραμα και να οργανωθεί η πόλη με τέτοιο τρόπο ώστε να κατακτήσει μια καλύτερη θέση διεθνώς, όπως στην περίπτωση της Βαρκελώνης. Αυτό που είδαμε ήταν ότι η περίπτωση της Αθήνας ήταν διαφορετική διότι δεν ήμασταν αρκετά επιχειρησιακοί. Λειτουργούμε με έναν πολύ ξεπερασμένο και παλαιομοδίτικο τρόπο δημιουργώντας σχέδια κ.λπ. και δεν αφιερώσαμε αρκετό χρόνο για να προβληματιστούμε σε σχέση με την πρακτική και τα εργαλεία. Στερούμαστε των κινητηρίων δυνάμεων, ισχυρών πολιτικών, οραματιστών που θα κινητοποιήσουν την κοινωνία, αν και υπάρχουν πάντα οι πολιτικοί οι οποίοι όμως δεν έχουν πάντα μεγάλη επιρροή. Τέλος θα έλεγα ότι στερούμαστε των συγκυριών και των ευκαιριών που υπήρχαν στη Βαρκελώνη όπου κινητήρια δύναμη ήταν η ίδια Καταλωνική κοινότητα που θέλησε να διεκδικήσει την ταυτότητά της ως ξεχωριστή από αυτή του υπόλοιπου κράτους και βρήκε τους Ολυμπιακούς Αγώνες ως κατάλληλη ευκαιρία. Η Αθήνα είναι τελείως διαφορετική περίπτωση.

Albrechts: Οι πολίτες θα πρέπει να είναι υπερήφανοι για την πόλη τους: αυτό μας έχει διδάξει η εμπειρία της Βαρκελώνης και η Ελλάδα (και η Αθήνα) έχει μια πλούσια ιστορική παράδοση για την οποία μπορεί να είναι υπερήφανη. Ένα καλό παράδειγμα είναι η προσοχή που δίνει η Ιταλία στις πόλεις της. Ιστορικά η Ελλάδα είχε μια βαθιά επιρροή στην Ιταλία. Ενδεχομένως να είστε ανοικτοί αυτή τη φορά σε κάποια Ιταλική επιρροή.

Κοκκώσης: Η διαφορά στην Αθήνα είναι ότι δεν υπάρχει πίστη στην πολιτική και δεν υπάρχει αποτελεσματικός μηχανισμός για τον σχεδιασμό.

Δέφνερ: Υπάρχει επίσης ένας ψυχολογικός παράγοντας: οι περισσότεροι άνθρωποι ζουν στην Αθήνα επειδή εκεί είναι οι καλύτερες δουλειές και όχι επειδή την επιλέγουν ως επιθυμητή πόλη. Αυτός ο παράγοντας εξαρτάται και από το μέρος της πόλης όπου ζει κανείς, αν

και υπάρχουν μερικές πρόσφατες αλλαγές στην πόλη π.χ. το μοναδικό ψυχαγωγικό πάρκο (λούνα παρκ) βρίσκεται σε μια από τις "φτωχές" περιοχές, ένας από τους λόγους είναι η ύπαρξη ελεύθερου χώρου.

Κοκκώσης: Θα θέλαμε να σχολιάσετε το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Χωρικής Ανάπτυξης και τη συμβολή του στην αναδιάρθρωση του ευρωπαϊκού χώρου. Από ότι φαίνεται από τη διεθνή βιβλιογραφία υπάρχουν επιφυλάξεις για την αποτελεσματικότητά του και ακόμη και η Επιτροπή δεν φαίνεται να είναι πεισμένη για το πού θα πρέπει να κατευθύνεται παρόλο που έχει υιοθετήσει ένα πρόγραμμα δράσης το ESPON, που και αυτό έχει αναχθεί στην αναζήτηση ενός Παρατηρητηρίου για τη Χωροταξία, μόνο. Ποιός θα έπρεπε να είναι ο ρόλος ενός "οράματος χωρικής ανάπτυξης" για την Ευρώπη;

Albrechts: Πριν από το ΕΣΧΑ όλοι είχαμε κάποια μορφή ευρωπαϊκού σχεδιασμού αλλά ο σχεδιασμός θεωρείτο αυτονόητος, ήταν κατακερματισμένος, ασυντόνιστος, και διασκορπισμένος μέσα στις τομεακές πολιτικές (γεωργία, μεταφορές). Κανείς δεν μιλούσε για τις χωρικές επιπτώσεις των Διαρθρωτικών Ταμείων ή της αγροτικής πολιτικής και κανένας δεν προσπάθησε να συνδέσει αυτούς τους τομείς. Κατά τη γνώμη μου, το θετικό στοιχείο του ΕΣΧΑ είναι (και ξεκίνησε με το Europe 2000, και το Europe 2000+) ότι θα μπορούσε να λειτουργήσει ως μέσο για τη σύνδεση των διαφορετικών Ευρωπαϊκών πολιτικών και θα μπορούσε να ενισχύσει τη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων πολιτικών. Γιατί να μην συνδεθεί η αγροτική πολιτική με την πολιτική των Διαρθρωτικών Ταμείων και να εντοπιστεί ο βαθμός στον οποίο μπορούν να συμπράξουν. Αυτό φυσικά σημαίνει, ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα χρησιμοποιήσει το ΕΣΧΑ ως πλαίσιο και θα προσπαθήσει να προσαρμόσει τις διαφορετικές πολιτικές της μέσα σε αυτό το πλαίσιο. Όταν ήμουν σύμβουλος για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχα μιλήσει σε όλες τις Γενικές Διευθύνσεις και είχα προσπαθήσει να εξηγήσω το ΕΣΧΑ, τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει για κάποια Γενική Διεύθυνση αλλά και να διαπιστώσω μέχρι ποιο σημείο το ΕΣΧΑ (που δεν ήταν επίσημο κείμενο της Ευρωπαϊκής Ένωσης) θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και να ενσωματώσει τις πολιτικές και τα διαφορετικά προγράμματα της κάθε Γενικής Διεύθυνσης. Συμμετείχα για πρώτη φορά σε κάποιες από τις διυπηρεσιακές συναντήσεις των Γενικών Διευθύνσεων και παρατήρησα ότι υπήρχε προθυμία στο να αποδεχτούν ότι οι πολιτικές τους είχαν έναν αντίκτυπο πέρα από τον τομέα τους και ότι μπορεί να είναι ενδιαφέρον να συσχετιστούν οι πολιτικές μεταξύ τους. Είναι σαφές ότι εάν το ΕΣΧΑ θέλει να έχει έναν ευρύτερο αντίκτυπο πρέπει αρχικά να έχει αντίκτυπο μέσα στην Ε.Ε. και η Ένωση πρέπει να αποδείξει ότι είναι σε θέση να χρησιμοποιήσει το ΕΣΧΑ ως πλαίσιο για τις πολιτικές της. Πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι οι εθνικές επιπτώσεις του ΕΣΧΑ είναι μάλλον περιορισμένες. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, το ΕΣΧΑ χρησιμοποιείται ως πρόσχημα για την υποστήριξη του περιφερειακού σχεδιασμού, αλλά αυτό θα συνέβαινε ακόμα και χωρίς το ΕΣΧΑ. Στις

περισσότερες χώρες ένας πολύ περιορισμένος κύκλος ανθρώπων γνωρίζει για το ΕΣΧΑ και η πλειοψηφία των πολιτικών δεν γνωρίζει τίποτα για αυτό. Με είχαν καλέσει στη Σκανδιναβία για να παρουσιάσω στοιχεία του ΕΣΧΑ, όπου εμφανίστηκε για τις διαλέξεις ένας ικανοποιητικός αριθμός ακροατών (100-150) αλλά οι περισσότεροι από αυτούς ανήκαν στην επιστημονική κοινότητα και ήταν ήδη πεπεισμένοι για το περιεχόμενό του και τη χρησιμότητά του.

Προσωπικά πιστεύω ότι κάποια μορφή σχεδιασμού που δεν αποτελεί απειλή σε καμία από τις χώρες και είναι σε θέση να αντιμετωπίσει τα προβλήματα τα οποία οι χώρες από μόνες τους δεν είναι ικανές να αντιμετωπίσουν ή να λύσουν, μπορεί είναι χρήσιμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Εάν εξετάσουμε την οικολογία: η οικολογία και η φύση είναι διασυννοριακές εξορισμού. Πολλά οικολογικά προβλήματα που αντιμετωπίζουμε σήμερα δεν προκύπτουν σε μία μόνο χώρα αλλά σε διαφορετικές περιοχές. Όπως επίσης αντίστοιχα μια ευρωπαϊκή οπτική σχετικά με τη διασυννοριακή υποδομή (για παράδειγμα για τα τραίνα υψηλής ταχύτητας) είναι αναμφισβήτητη χρήσιμη.

Κοκκώσης: Ίσως και να μην είναι απαραίτητο να υπάρξει ένα γενικό σχέδιο. Οι ΗΠΑ δεν είχαν ποτέ ένα στρατηγικό όραμα για όλες τις Πολιτείες και του τρόπου που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους.

Albrechts: Έχουν όμως στρατηγικά οράματα για τις υποδομές τους. Όπως ανέφερα ήδη, ένα τέτοιο όραμα έχει σαφείς χωρικές επιπτώσεις που πιστεύω ότι είναι πολύ σημαντικό να ληφθούν υπόψη και σίγουρα αυτό δεν πρέπει να αφορά μόνο τους συγκοινωνιολόγους.

Κοκκώσης: Παρατηρούμε όλο και περισσότερο την ανάγκη να εφεύρουμε νέους μηχανισμούς για την αντιμετώπιση των προβλημάτων χωρικής ανάπτυξης σε κάποιες ειδικές περιοχές.

Albrechts: Πιστεύω ότι οφείλουμε να γνωρίζουμε καλά ως πολεοδόμοι-χωροτάκτες ότι πολύ λίγα προβλήματα μπορούν να επιλυθούν σε τοπικό επίπεδο. Πολλά προβλήματα έχουν μια περιφερειακή ή εθνική διάσταση, είναι λοιπόν ιδιαίτερα σημαντικό οι τοπικοί πολεοδόμοι-χωροτάκτες να συλλαμβάνουν αυτήν την μεγαλύτερη διάσταση και να την ενσωματώνουν στην εργασία που κάνουν. Αυτό σημαίνει ότι και στις τοπικές διαδικασίες είναι απαραίτητο να ενσωματωθούν οι εμπλεκόμενοι που είναι κυρίως ενεργοί σε περιφερειακό ή ακόμα και εθνικό επίπεδο.

Κοκκώσης: Παρατηρούμε όμως ότι σε πολλές χώρες, όπως π.χ. στο Ηνωμένο Βασίλειο ο σχεδιασμός ασκείται κυρίως στο χαμηλότερο επίπεδο.

Albrechts: Νομίζω ότι πρέπει να προσέξουμε ιδιαίτερα ότι στο Η.Β. (όπως και σε άλλες χώ-

ρες) είναι σαφές ότι η εθνική κυβέρνηση δεν ήταν ικανή να λύσει ορισμένα ειδικά προβλήματα. Αυτό που έκανε η κεντρική κυβέρνηση ήταν να μεταθέσει τις ευθύνες στις περιφέρειες ή στις τοπικές αυτοδιοικήσεις.

Κοκκώσης: Αυτό απαιτεί μια νέα ευαισθησία για να είναι σε θέση κάποιος να πάρει το μέλλον του στα χέρια του.

Albrechts: Το πρόβλημα είναι ότι υπάρχουν πολλές χώρες που δεν έχουν τις νομικές, θεσμικές παροχές σε περιφερειακό επίπεδο. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να ενισχυθεί η δυνατότητα τους πολιτικά και διοικητικά-οργανωτικά για να αναδειχθεί και η περιφερειακή διάσταση του σχεδιασμού.

Κοκκώσης: Αυτό που παρατηρείται συχνά είναι ότι καθυστερεί η ανάπτυξη τέτοιων συστημάτων και δυνατοτήτων ώστε τελικά όταν γίνεται η αλλαγή έχουν αλλάξει οι δυναμικές και οι "όροι του παιχνιδιού".

Albrechts: Δεν είναι αυτή η διαφορά μεταξύ κυβέρνησης και διακυβέρνησης στην οποία αναφέρθηκα παραπάνω; Θα πρέπει να δημιουργηθούν συστήματα όπου οι άνθρωποι μπορούν να αρχίσουν να συνεργάζονται χωρίς επίσημες δομές γιατί πιστεύω ότι δεν είναι απαραίτητο όλα να έχουν μια επίσημη δομή, τουλάχιστον στο ξεκίνημά τους. Αντιμετωπίζοντας τα προβλήματα, οι προκλήσεις μπορούν να υπάρξουν με έναν άτυπο τρόπο αλλά από ένα σημείο και μετά χρειάζονται οι επίσημες δομές. Όταν βρεθεί συγκεκριμένος τρόπος συνεργασίας και επίλυσης από κοινού των προβλημάτων, ενισχύεται η εμπιστοσύνη, η αμοιβαία κατανόηση και είναι πλέον εφικτό να γίνει προσπάθεια να ενσωματωθούν όλα αυτά σε μια επίσημη δομή. Θα πρέπει να γνωρίζουμε όμως, ότι οι επίσημες δομές είναι πολύ δύσκολο να αλλάξουν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι στη Γερμανία ή στο Ην. Βασίλειο όπου έχουν θεμελιωθεί παραδοσιακές δομές και εκ των υστέρων αναγκάστηκαν να δημιουργήσουν νέες δομές έξω από τις παραδοσιακές, αλλά είναι πολύ ακριβό, δηλαδή να υπάρξουν δύο δομές για τον ίδιο σκοπό.

Κοκκώσης: Στην Ελλάδα κάνουμε το ίδιο και δημιουργεί και εδώ πολλά προβλήματα. Στο σημείο αυτό θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για αυτή την πολύ ενδιαφέρουσα συζήτηση σχετικά με το σύγχρονο ρόλο του σχεδιασμού.