

**ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ**

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

**Η οικολογική θεωρία και πρακτική ως εργαλείο για
αντιμετώπιση ζητημάτων πολλαπλών επιπέδων σχεδιασμού**

**Μελέτη περίπτωσης: Η δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων
στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών**

Διδακτική ομάδα: Ντ. Βαΐου, Θ. Παγώνης Μ. Μαντουβάλου, Μ. Μαυρίδου

Εκπόνηση εργασίας: Βασίλης Τσεσμετζής

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ
2015-2016

Περιεχόμενα

1.	Εισαγωγή.....	3
2.	Το ζήτημα της κρίσης.....	4
2.1.	Οικολογική κρίση	4
2.2.	Πληθυσμιακή κρίση.....	5
2.3.	Η αστική παλίρροια.....	6
3.	Οικολογική θεωρία.....	7
3.1.	Γενικά για την οικολογία ως επιστήμη	7
3.2.	Αστική οικολογία.....	8
4.	Βιώσιμη ανάπτυξη.....	9
4.1.	Θεωρίες της βιώσιμης ανάπτυξης	9
4.2.	Βιώσιμη αστική ανάπτυξη.....	13
5.	Η δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών.....	15
5.1.	Εισαγωγικά για το ερευνητικό πρόγραμμα	15
5.2.	Προκλήσεις	16
5.3.	Το πλαίσιο των αστικών πολιτικών στο ευρωπαϊκό επίπεδο	16
5.4.	Αντικείμενο και στόχοι των Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων Αστικής Παρέμβασης Μητροπολιτικού Επιπέδου	18
5.5.	Οι αστικές λεωφόροι / πράσινοι διάδρομοι / πολιτιστικοί διάδρομοι	19
5.6.	Μελέτη περίπτωσης: Λεωφόρος Συγγρού – Αστική λεωφόρος.....	24
5.7.	Επιτόπια έρευνα-καταγραφή της Λεωφόρου Συγγρού.....	26
6.	Συμπεράσματα	27
6.1.	Γενικά για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών.....	27
6.2.	Για τη λεωφόρο Συγγρού	28
6.3.	Για την οικολογική διάσταση του σχεδιασμού	28

1. Εισαγωγή

Η εργασία αυτή ασχολείται με την επιρροή που έχουν σύγχρονες θεωρήσεις της οργάνωσης της πόλης στο πεδίο του σχεδιασμού, και ειδικά στον αστικό σχεδιασμό που αποτελεί ένα από τα βασικά επίπεδα παρέμβασης στο χώρο στην εποχή μας. Σκοπίμως στα πλαίσια της εργασίας έχει συνδυαστεί η οικολογική θεώρηση και πρακτική στην αστική παρέμβαση στις πόλεις. Θα επιχειρήσουμε να συνδέσουμε τις έννοιες αυτές μεταξύ τους να αναζητήσουμε τους λόγους ανάδυσης τους στο διάλογο για την πόλη και να προσδιορίσουμε μέσα από μια μελέτη περίπτωσης αυτή της δικτύωσης των αστικών παρεμβάσεων του μητροπολιτικού κέντρου των Αθηνών να διατυπώσουμε ερωτήματα για την πόλη και το σχεδιασμό.

Σημαντικά πεδία διερεύνησης της εργασίας είναι η παρούσα κατάσταση του διοικητικού θεσμικού πλαισίου από την ευρωπαϊκή μέχρι και την τοπική κλίμακα, όπως και την οικονομική διάσταση της ανάπτυξης του χώρου μέσα από μίγματα δημοσίου και ιδιωτικού. Είναι δεδομένο ότι στη διερεύνηση αυτή βασικό πλαίσιο αναφοράς θα είναι η οικονομική και κοινωνική κρίση όπως και από την άλλη πλευρά η περιβαλλοντική και ενεργειακή.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο των πολλαπλών κρίσεων ο αστικός σχεδιασμός καταστρώνει δράσεις μέσα από χειρονομίες με χωρικό προσδιορισμό και σε μεγάλη απόσταση από τις τοπικές ιδιαιτερότητες, και κατά βάση λειτουργεί καταλυτικά στην αλλαγή της κατάστασης της περιοχής συνήθως με άγνωστα αποτελέσματα. Η οικολογική θεωρία προσφέρει διαχρονικά στις κοινωνικές επιστήμες αλλά και συγκεκριμένα στις επιστήμες του χώρου όρους και μεθόδους που βοηθούν στη διάγνωση της πολυπλοκότητας των συστημάτων της πόλης. Το ζήτημα που εγείρει αυτή η εργασία είναι κατά πόσο μπορούμε να προσομοιάζουμε την πόλη με ένα οικοσύστημα και αν ναι με πιο τρόπο μπορεί ένας σχεδιασμός βασισμένος σε αυτή τη διαπίστωση να υπερβεί την **ιεραρχική** ή ακόμα πιο σημαντικά την **επιστημονική** του διάρθρωση και να επιτρέψει μια ισόρροπη διαμόρφωση του σχεδιασμού των παρεμβάσεων στην πόλη από όλα τα **επίπεδα ανάλυσης και οπτικές των φαινομένων**.

Η εργασία διαρθρώνεται σε δύο μέρη. Το πρώτο μέρος ξεκινά με την ιδιαιτερότητα της οικολογίας ως επιστήμης και στοχεύει σε ένα σχετικά νέο κλάδο της αστικής οικολογία. Κάτι που τίθεται διαρκώς από την οικολογία είναι το θέμα της βιωσιμότητας και κατ' επέκταση η **βιώσιμη ανάπτυξη**. Όπως θα παρουσιαστεί, υπάρχουν πολλές προσεγγίσεις της βιώσιμης ανάπτυξης σχετικά με δυο παράγοντες, το μέγεθος και της κατανομής των πόρων. Συχνό είναι το φαινόμενο θεώρησης ης μεγέθυνσης ως λύσης των προβλημάτων βιωσιμότητας. Οι πόλεις συνεχώς εξελίσσονται και προσπαθούν να παράγουν πολιτικές και δράσεις

αντιμετώπισης των νέων προκλήσεων. Επομένως παρατηρούμε διάφορες προσπάθειες υλοποίησης των στρατηγικών της βιώσιμης ανάπτυξης στον αστικό χώρο. Από τις πιο πράσινες στις λιγότερο, όλες οι προσεγγίσεις συσχετίζουν την αστική μορφή και δομή με την κατανομή των πόρων και των δικτύων μέσα σε ένα χωρικό πλαίσιο που περικλείει της εκάστοτε οικοσυστηματικές ροές.

Η μελέτη περίπτωσης που έχει επιλεγεί, αν και δεν αναφέρεται σε μια περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος ενέχει μέσα της την προβληματική της αποκλιμάκωσης ενός ευρύτερου στρατηγικού σχεδιασμού σε αυτή του αστικού σχεδιασμού μέσα από κυρίαρχα μεθοδολογικά εργαλεία για το πράσινο, την αειφόρο ανάπτυξη, την βιώσιμη κινητικότητα κλπ. Κατά ένα μεγάλο βαθμό αποτελεί μια προσπάθεια οργάνωσης των επιμέρους νεοφιλελεύθερων δράσεων που κατά κανόνα απορρυθμίζουν την πόλη, αλλά, παράλληλα κρατά μεγάλη απόσταση από την τοπική κλίμακα και είναι αμφίβολο αν η ιεράρχηση των προτεραιοτήτων αυτού του στρατηγικού σχεδιασμού μπορούν και θέλουν να καλύψουν τις ανάγκες των τοπικών κοινοτήτων.

2. Το ζήτημα της κρίσης

2.1. Οικολογική κρίση

Με τον όρο οικολογική κρίση περιγράφουμε τα φαινόμενα όπου το περιβάλλον ενός είδους ή ενός πληθυσμού αλλάζει στο βαθμό που τον αποσταθεροποιεί. Αυτό ίσως να οφείλεται στην υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος σε σχέση με τις ανάγκες του είδους, μετά από μία αλλαγή ενός αβιοτικού οικολογικού παράγοντα (για παράδειγμα, αύξηση της θερμοκρασίας, λιγότερες βροχοπτώσεις). Ως επακόλουθο το περιβάλλον γίνεται δυσμενές για την επιβίωση ενός είδους (ή πληθυσμού) οφειλόμενο στη αυξανόμενη πίεση που προκαλείται από τη δράση των αρπακτικών ειδών (για παράδειγμα η υπεραλίευση). Τέλος, είναι πιθανό η κατάσταση να αποβαίνει εις βάρος της ποιότητας ζωής του είδους (ή του πληθυσμού) λόγω της αύξησης των μελών του (υπερπληθυσμός).

Οι οικολογικές κρίσεις μπορεί να είναι περισσότερο ή λιγότερο οξείες, με τη διάρκειά τους να κυμαίνεται μεταξύ λίγων μηνών και μερικών εκατομμυρίων ετών. Επίσης η προέλευσή τους μπορεί να είναι φυσική ή ανθρώπινη. Μπορεί να έχουν σχέση με ένα μοναδικό είδος ή, αντιθέτως, με ένα μεγαλύτερο αριθμό ειδών. Τέλος, μια οικολογική κρίση μπορεί να είναι τοπικής εμβέλειας (όπως η διαρροή πετρελαίου) ή παγκόσμιας, (όπως η άνοδος της στάθμης του νερού που σχετίζεται με την πλανητική υπερθέρμανση).

Ανάλογα με το βαθμό ενδημισμού της, μια τοπική κρίση μπορεί να έχει περισσότερο ή λιγότερο σημαντικές επιπτώσεις, από το θάνατο πολλών ατόμων, ως τον πλήρη αφανισμό του είδους. Όποια και αν είναι η προέλευσή της, η εξαφάνιση ενός ή περισσότερων ειδών συχνά προκαλεί

ρήγμα στην τροφική αλυσίδα, έχοντας έτσι μεγαλύτερο αντίκτυπο στην επιβίωση των υπόλοιπων ειδών.

Στην περίπτωση της παγκόσμιας κρίσης, οι συνέπειες μπορεί να είναι πολύ πιο σημαντικές. Σε κάποια περιστατικά αφανισμού εξαφανίστηκε πάνω από το 90% των υπαρχόντων ειδών της εποχής εκείνης. Ωστόσο, η εξαφάνιση κάποιων ειδών, όπως οι δεινόσαυροι, επέτρεψε την ανάπτυξη και τη διαφοροποίηση των θηλαστικών, μέσω της απελευθέρωσης μιας οικολογικής περιοχής. Έτσι λοιπόν, μια οικολογική κρίση παραδόξως ευνόησε την βιοποικιλότητα.

Μερικές φορές μια οικολογική κρίση μπορεί να αποτελέσει ένα συγκεκριμένο και αναστρέψιμο φαινόμενο στην κλίμακα του οικοσυστήματος. Αλλά γενικά, ο αντίκτυπος των κρίσεων έχει διάρκεια. Πράγματι, συνήθως είναι μια αλληλουχία γεγονότων, που πραγματοποιείται μέχρι ένα τελικό σημείο. Από αυτό το σημείο, η επιστροφή στην προηγούμενη σταθερή κατάσταση δεν είναι δυνατή, και μια νέα σταθερή κατάσταση θα δημιουργηθεί σταδιακά.

Τέλος, αν μια οικολογική κρίση μπορεί να προκαλέσει αφανισμό, μπορεί επίσης, απλά να μειώσει την ποιότητα ζωής των ατόμων που έχουν απομείνει. Έτσι, ακόμα και αν η βιοποικιλότητα του ανθρώπινου πληθυσμού θεωρείται μερικές φορές απειλούμενη (βλέπε κυρίως αυτόχθονες πληθυσμοί), λίγοι άνθρωποι οραματίζονται την εξαφάνιση των ανθρώπων σε σύντομο χρονικό διάστημα. Ωστόσο, οι επιδημίες, οι λιμοί, ο αντίκτυπος στην υγεία από τη μόλυνση της ατμόσφαιρας, οι διατροφικές κρίσεις, η μείωση του ζωτικού χώρου, η αφομοίωση τοξικών ή μη-διαλυτών αποβλήτων, η απειλή εξαφάνισης βασικών ειδών (γορίλλες, πάντα, φάλαινες), είναι επίσης παράγοντες που επηρεάζουν την ευημερία των ανθρώπων.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, αυτή η αυξανόμενη ευθύνη της ανθρωπότητας σε κάποιες οικολογικές κρίσεις, έχει ξεκάθαρα παρατηρηθεί. Λόγω της ανάπτυξης της τεχνολογίας και της ταχείας πληθυσμιακής αύξησης, οι άνθρωποι έχουν περισσότερη επιρροή στο δικό τους περιβάλλον από οποιοδήποτε άλλο παράγοντα του οικοσυστήματος.

2.2. Πληθυσμιακή κρίση

Ο ανθρώπινος υπερπληθυσμός προκύπτει, εάν ο αριθμός των ατόμων μιας ομάδας υπερβαίνει τη φέρουσα ικανότητα της περιοχής που καταλαμβάνεται από αυτή την ομάδα. Υπερπληθυσμός μπορεί περαιτέρω να θεωρηθεί, σε μια μακροπρόθεσμη προοπτική, όταν ένας πληθυσμός δεν μπορεί να διατηρηθεί δεδομένου της ταχείας εξάντλησης των μη ανανεώσιμων ενεργειακών πόρων ή να εξαντληθεί η ικανότητα του περιβάλλοντος για να στηρίξει τον πληθυσμό.

Ο όρος ανθρώπινος υπερπληθυσμός αναφέρεται συχνά στη σχέση μεταξύ του συνολικού ανθρώπινου πληθυσμού και του περιβάλλοντος του, τη Γη, ή σε μικρότερες γεωγραφικές περιοχές όπως οι χώρες.

Υπερπληθυσμός μπορεί να προκύψει από την αύξηση των γεννήσεων, μείωση των ποσοστών θνησιμότητας, την αύξηση της

μετανάστευσης, ή μια μη βιώσιμη συμπεριφορά και την εξάντληση των πόρων.

2.3. Η αστική παλίρροια

Τα αστικά εδάφη παρουσιάζουν μια ευρεία ποικιλία μορφών σε όλο τον κόσμο. Ακόμη και εντός των περιοχών που εκτείνονται σε διαφορετικά είδη ιστών, από τα παραδοσιακά βόρεια εύκρατα ψηφιδωτά που περιλαμβάνουν κέντρα των πόλεων με αραιά *exurbs*, ενώ στον παγκόσμιο Νότο, η μορφή της πόλης περιλαμβάνει συχνά άτυπους οικισμούς όπως φαβέλες και παραγκουπόλεις. Αυτό το φάσμα των αστικών περιοχών ήδη φιλοξενεί πάνω από το ήμισυ του παγκόσμιου πληθυσμού, και σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη, θα φιλοξενήσει πάνω από το 80% όλων των ανθρώπων σε λίγες δεκαετίες.

Αυτή η αξιοσημείωτη αστική παλίρροια οδηγείται από την **αύξηση του πληθυσμού και τη μετανάστευση**, καθώς και από τις λιγότερο ορατές απαιτήσεις των παγκόσμιων ιδρυμάτων και χρηματοπιστωτικών φορέων (Sassen, 2001). Ο παγκόσμιος πληθυσμός αναμένεται να αυξηθεί κατά τρία δισεκατομμύρια πριν σταθεροποιηθεί γύρω στα 10 δισεκατομμύρια στις επόμενες δεκαετίες. Η αύξηση αυτή είναι ισοδύναμη με τον αριθμό των προβλεπόμενων νέων κατοίκων των πόλεων, κατά την ίδια περίοδο (Ταμείο των Ηνωμένων Εθνών για τον Πληθυσμό, 2007).

Συμπερασματικά όλοι οι νέοι άνθρωποι στον πλανήτη θα είναι κάτοικοι πόλεων, και οι περισσότεροι θα ζουν σε **αναπτυσσόμενες χώρες**. Οι άνθρωποι έλκονται από τις πόλεις λόγω των ευκολιών που θεωρούν ότι παρέχουν, όπως η υπόσχεση των θέσεων εργασίας, η πρόσβαση στην εκπαίδευση ή την επιθυμία για ένα πιο υγιεινό και πιο εύκολο τρόπο ζωής (Glaeser, 2011). Για πολλούς, οι πόλεις είναι η μόνη επιλογή, λόγω των περιβαλλοντικών κινδύνων, τις συγκρούσεις, και μειωμένη πρόσβαση στις παραδοσιακούς τρόπους ζωής κάνει την αγροτική ζωή δύσκολη. Πολλές κυβερνήσεις έχουν προσπαθήσει να σταματήσουν την αστική παλίρροια, συχνά με απαγόρευση της αστικής μετανάστευσης κατ' αποκοπή ή με μείωση της παροχής υπηρεσιών για τους κατοίκους μη εξουσιοδοτημένους (Ταμείο Πληθυσμού των Ηνωμένων Εθνών, 2007).

Η αύξηση του απόλυτου αριθμού των πόλεων αυτή περιλαμβάνει πόλεις που ιδρύονται εκ νέου.

Δεύτερον, το μέγιστο μέγεθος των πόλεων θα συνεχίσει να αυξάνεται. Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (2007) καλεί τις πόλεις με περισσότερους από 20 εκατομμύρια κατοίκους «*metacities*» ή «*hypercities*». Αυτές οι ονοματοθεσίες αντανάκλουν «τον Πληθωρισμό της πόλης» δεδομένου ότι κατά το παρελθόν η μεγαλύτερη κατηγορία των πόλεων ήταν οι «*megacities*» οι οποία υπερέβαιναν τα 10 εκατομμύρια ανθρώπους. Παρά την ανάπτυξη των μεγαλύτερων πόλεις, η πλειοψηφία της αστικής ανάπτυξης θα λάβει μέρος σε μεσαίου μεγέθους πόλεις που έχουν από 500.000 έως 1 εκατομμύριο πληθυσμό (Ταμείο Πληθυσμού των

Ηνωμένων Εθνών, 2007). Αυτό δεν είναι απαραίτητα ένα καλό πράγμα, όπως μικρότερες πόλεις του Νότου μπορεί να μην έχουν τους πόρους για να παρέχουν υγιή, λειτουργικά αστικά συστήματα. Στις ενδιάμεσου μεγέθους πόλεις μπορεί οι πιο βιώσιμες ιδέες να εξισορροπήσουν καλύτερα την αλλαγή να αφομοιώσουν το νέο (Childers et al., 2013). Με άλλα λόγια, οι μικρές και μεσαίου μεγέθους πόλεις μπορούν να υπερπηδήσουν τις παραδοσιακές τους αστικές δομές και λειτουργίες για να προωθήσουν πιο αποτελεσματική και βιώσιμη τροχιά.

3. Οικολογική θεωρία

3.1. Γενικά για την οικολογία ως επιστήμη

Η **επιστήμη** έχει ως στόχο να εμβαθύνει την κατανόησή μας για το φυσικό κόσμο. Η πρόοδος στην επιστήμη ανακύπτει μέσα από την ένταση μεταξύ επαγωγής και αφάιρεσης, εμπειρισμό και θεωρίας. Τα δεδομένα που συγκεντρώνονται μέσω της παρατήρησης και του πειραματισμού παρέχουν ενδείξεις σχετικά με τη δομή και τη λειτουργία του φυσικού κόσμου, και η θεωρία οργανώνει τα υπάρχοντα δεδομένα και τις νέες ιδέες σε ένα συνεκτικό εννοιολογικό πλαίσιο τόσο για να εξηγήσει τις υφιστάμενες παρατηρήσεις όσο και στο να κάνει νέες προβλέψεις. Η θεωρία μειώνει την φαινομενική πολυπλοκότητα του φυσικού κόσμου, γιατί αποτυπώνει τα βασικά χαρακτηριστικά ενός συστήματος, παρέχει αφηρημένες απεικονίσεις, και κάνει προβλέψεις για φαινόμενα που δεν έχουν ακόμα παρατηρηθεί.

Γενικά, ορίζουμε μια θεωρία ως ένα ιεραρχικό πλαίσιο που περιέχει σαφώς διατυπωμένα αξιώματα, με βάση ένα ελάχιστο σύνολο υποθέσεων, από τα οποία ακολουθούν μια σειρά από λογικές προβλέψεις. Η θεωρία είναι εγγενώς επαγωγική. Οι πρόοδοι στη συλλογή δεδομένων τονώνουν τη θεωρία, και η νέα θεωρία εκλεπτύνεται, επεκτείνει και αντικαθιστά την παλιά θεωρία και διορθώνονται έτσι ατέλειες, εξηγώντας και προβλέποντας φαινόμενα στον τομέα στον οποίο εφαρμόζονται. Ως εκ τούτου, η εξέλιξη μιας επιτυχούς θεωρίας είναι για να γίνει πιο γενική, και να οδηγήσει σε λεπτομερή μοντέλα που εφαρμόζουν την θεωρία σε μια πιο εστιασμένες κατηγορίες φαινομένων σε ένα πιο περιορισμένα πεδία.

Η **οικολογία** αποτελεί μια διακλαδική επιστήμη. Επειδή επικεντρώνεται στα υψηλότερα επίπεδα οργάνωσης της ζωής και στις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των οργανισμών και του περιβάλλοντός τους, βασίζεται έντονα σε πολλούς άλλους επιστημονικούς κλάδους, ιδιαίτερα στη γεωλογία, τη γεωγραφία, τη μετεωρολογία, την εδαφολογία, τη χημεία και τη φυσική. Επομένως, η οικολογία θεωρείται ολιστική επιστήμη, καθώς υπερκαλύπτει παλαιότερους κλάδους, όπως η βιολογία, οι οποίοι κατ'

αυτήν την έννοια γίνονται βοηθητικοί κλάδοι και συμβάλλουν στην οικολογική γνώση.

Ως επιστήμη, η οικολογία δεν υπαγορεύει ποιες πρακτικές είναι «σωστές» ή «λανθασμένες». Εντούτοις, η διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλοι ανάλογοι οικολογικοί στόχοι αποτελούν την επιστημονική βάση για την έκφραση των στόχων του οικολογικού κινήματος, ενώ η οικολογική επιστήμη βοηθά στην αντιμετώπιση των οικολογικών προβλημάτων παρέχοντας επιστημονικές μεθοδολογίες, μετρήσεις και ορολογία.

Η **οικολογία** αποτελεί κλάδο των φυσικών επιστημών. Θεωρείται κλάδος της Βιολογίας, της γενικής επιστήμης που μελετά τους ζωντανούς οργανισμούς. Είναι η μελέτη του μεγέθους και της διάδοσης των πληθυσμών των ζώντων οργανισμών, καθώς και του τρόπου με τον οποίο οι ιδιότητες αυτές επηρεάζονται από την αλληλεπίδραση μεταξύ των οργανισμών και του περιβάλλοντός τους.

Η οικολογία είναι ένα διεπιστημονικό πεδίο που περιλαμβάνει την επιστήμη της βιολογίας και την επιστήμη της Γης. Ο όρος *oekologie* δημιουργήθηκε στα 1866 από το Γερμανό βιολόγο Ερνστ Χέκελ, από τις ελληνικές λέξεις οίκος και λόγος που σημαίνει κυριολεκτικά «μελέτη του φυσικού οίκου». Οι αρχαίοι Έλληνες φιλόσοφοι, όπως ο Ιπποκράτης και ο Αριστοτέλης, έθεσαν τα θεμέλια της επιστήμης της οικολογίας στις μελέτες τους με θέμα τη φυσική ιστορία. Η σύγχρονη οικολογία μετατράπηκε σε μία πιο τυπική επιστήμη στα τέλη του 19ου αιώνα. Οι εξελικτικές έννοιες της προσαρμογής και της φυσικής επιλογής έγιναν ακρογωνιαίοι λίθοι για τη σύγχρονη οικολογική θεωρία. Οι οικολόγοι επιζητούν να εξηγήσουν:

- βιολογικές διαδικασίες, αλληλεπιδράσεις και προσαρμογές
- τη διακίνηση των στοιχείων και της ενέργειας διαμέσου των κοινοτήτων των ζωντανών οργανισμών
- την επιτυχημένη εξέλιξη των οικοσυστημάτων, και
- την αφθονία και την κατανομή των οργανισμών και της βιοποικιλότητας στο πλαίσιο του περιβάλλοντος.

Η οικολογία είναι, επίσης, μία ανθρωπιστική επιστήμη. Υπάρχουν πολλές πρακτικές εφαρμογές της οικολογίας στην βιολογία διατήρησης, τη διαχείριση των υδροτόπων, τη διαχείριση των φυσικών πόρων (αγροοικολογία, γεωργία, δασοκομία, γεωργοδασοκομία, αλιεία), το σχεδιασμό πόλεων (αστική οικολογία), την υγεία της κοινότητας, την οικονομία, τη βασική και εφαρμοσμένη επιστήμη, και την ανθρώπινη κοινωνική αλληλεπίδραση (ανθρώπινη οικολογία).

3.2. Αστική οικολογία

Σύμφωνα με τους Sukopp & Wittig (1998), ο όρος «αστικής οικολογίας» μπορεί να οριστεί με δύο τρόπους.

Εντός των **φυσικών επιστημών**, η αστική οικολογία αντιμετωπίζει βιολογικά πρότυπα και συναφείς περιβαλλοντικές διεργασίες στις αστικές

περιοχές, ως κλάδος της βιολογίας και της οικολογίας. Με αυτή την έννοια, η αστική οικολογία επιδιώκει να αναλύσει τις σχέσεις μεταξύ φυτικών και ζωικών πληθυσμών και των κοινοτήτων τους, καθώς και τις σχέσεις τους με περιβαλλοντικούς παράγοντες συμπεριλαμβανομένου της ανθρώπινης επιρροής. Από αυτή την άποψη, η έρευνα δεν περιορίζονται σε ανθρωποκεντρικές αξιολογήσεις.

Ωστόσο, ο δεύτερος, συμπληρωματικός, ορισμός συνεπάγεται την **ανθρωποκεντρική προσέγγιση**. Εδώ, η αστική οικολογία είναι κατανοητή ως μια διεπιστημονική προσέγγιση για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης για τον ανθρώπινο πληθυσμό στις πόλεις, αναφερόμενος στις οικολογικές λειτουργίες των αστικών οικοτόπων ή οικοσυστημάτων για τους ανθρώπους και, συνεπώς, συμπεριλαμβάνει τις κοινωνικές και κυρίως τις επιστήμες του σχεδιασμού.

Από μια ακόμα ευρύτερη άποψη, οι πόλεις μπορούν να θεωρηθούν ως αναδυόμενα φαινόμενα τοπικής κλίμακας, δυναμικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των κοινωνικό-οικονομικών και βιοφυσικών δυνάμεων. Αυτές είναι οι δύο πολύπλοκες οικολογικές οντότητες που έχουν τους δικούς τους μοναδικούς και εσωτερικούς κανόνες συμπεριφοράς, την **ανάπτυξη** και την **εξέλιξη**, και σημαντική παγκόσμια οικολογική επιρροή (Alberti et al. 2003). Η αστική οικολογία είναι η μελέτη των οικοσυστημάτων που περιλαμβάνει ανθρώπους που ζουν σε πόλεις και αστικά τοπία. Διερευνά οικοσυστηματικές λειτουργίες που συνδέονται στενά με τα **πρότυπα της αστικής ανάπτυξης** (Alberti 2005).

Η αστική οικολογία είναι ένα διεπιστημονικό πεδίο που υποστηρίζει τις προσπάθειες των κοινωνιών για να γίνουν πιο **βιώσιμες**. Έχει βαθιές ρίζες σε πολλούς επιστημονικούς κλάδους συμπεριλαμβανομένης τη γεωγραφία, κοινωνιολογία, την πολεοδομία, την αρχιτεκτονική τοπίου, τη μηχανική, την οικονομία, ανθρωπολογία, κλιματολογία, τη δημόσια υγεία και την οικολογία. Λόγω του διεπιστημονικής της φύσης και τη ιδιαίτερη εστίαση στον άνθρωπο και τα φυσικά συστήματα μέσα σε αστικοποιημένες περιοχές, η αστική οικολογία έχει χρησιμοποιηθεί ποικιλοτρόπως για να περιγράψει τη μελέτη των ανθρώπου στη πόλη, τη φύση στις πόλεις, και τις σχέσεις ανθρώπων και φύσης (Marzluff et al.).

4. Βιώσιμη ανάπτυξη

4.1. Θεωρίες της βιώσιμης ανάπτυξης

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης είναι βασική σε όλες τις πολιτικές για το χώρο. Αποτελεί ένα θεωρητικό και πρακτικό εργαλείο για τους σχεδιαστές και τους θεσμικούς φορείς, που προσπαθούν να εφαρμόσουν βιώσιμες πολιτικές και σχέδια «διαφυλάττοντας ότι οι στόχοι για οικονομική, περιβαλλοντική, και κοινωνική ανάπτυξη θα επιτευχθεί ισόρροπα.

Η εννοιολογική αοριστία επιτρέπει σε διάφορους φορείς να υποστηρίζουν τις δικές τους προτάσεις από τη δική τους οπτική περιορίζοντας ή αδιαφορώντας για τις προτάσεις των άλλων ως μη βιώσιμες (Harvey, 1996a).

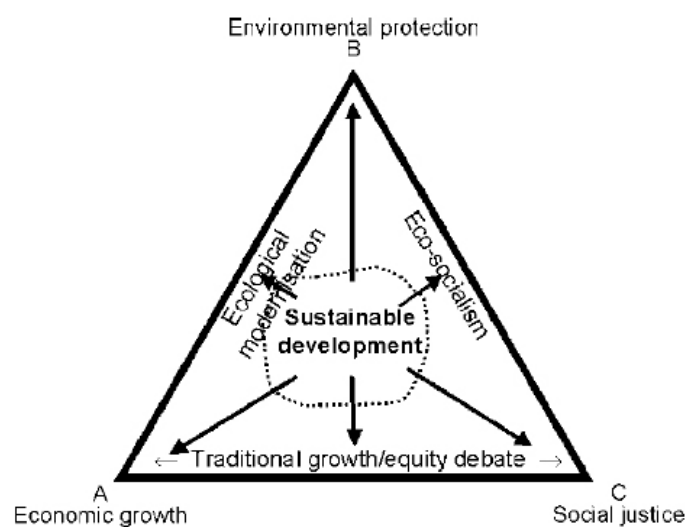
Ο πιο διαδεδομένος και κοινώς αποδεκτός ορισμός της βιώσιμης ανάπτυξης είναι αυτός που είχε παρουσιαστεί στο Bruntland Report (WCED, 1987, pp. 43) που την περιγράφει ως: **ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος, χωρίς να περιορίζει την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες**. Παρότι είναι ένας ορισμός ευρέως αποδεκτός παραμένει πολύ ανοιχτός σε ερμηνείες λόγω του ότι η έννοιες «ανάπτυξη» και «ανάγκες» είναι πολύ αόριστες

Τρεις αρχές μπορούν να αντληθούν από το ορισμό (Haughton and Hunter 1994):

1. Η δια-γενεακή δικαιοσύνη (χρονική διάσταση)
2. Κοινωνική δικαιοσύνη ή ενδο-γενεακή δικαιοσύνη (κοινωνική διάσταση)
3. Διασυνοριακή ευθύνη (χωρική διάσταση)

Ο ορισμός διατυπώθηκε στη συνέχεια με περισσότερη λεπτομέρεια από των Pearce et. al. (1989), όπου όρισε την ανάπτυξη ως τη βελτίωση της ευημερίας των ανθρώπων, μέσα από τον συνδυασμό και την συμβατότητα της οικονομικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής ανάπτυξης.

Ο Connolly (2007) υποθέτει ότι η βιώσιμη ανάπτυξη καταλαμβάνει μια ασαφή περιοχή στο κέντρο ενός τριγωνικού πεδίου, όπου τις γωνίες καταλαμβάνουν η οικονομική ανάπτυξη, η κοινωνική δικαιοσύνη και η περιβαλλοντική προστασία.



Source: Connolly (2007, pp. 270)

Πάρα ταύτα είναι πολύ δύσκολο έως αδύνατο να αναγνωρίσουμε την ένταση που δίνεται στους τρεις αναπτυξιακούς στόχους, όπου μπορεί

να εκπροσωπούν τρία διαφορετικά συμφέροντα και άρα τρεις συγκρούσεις (Campbell, 1996).

Πολλοί επιστήμονες, θεωρούν αδύνατη τη ιδέα της συμβατότητας των στόχων, κατατάσσοντας αυτού του είδους τον ορισμό καθαρά ανθρωποκεντρικό. Έχουν την τάση να κατατάσσουν τις διάφορες θεωρήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης σε μια κλίμακα δέσμευσης στους περιβαλλοντικούς στόχους, που κυμαίνονται από αδύναμη σε ισχυρή βιωσιμότητα.

Στα δυο άκρα της κλίμακας είναι ο «Οικολογικός Εκσυγχρονισμός» (Ecological Modernization) και «Κοινωνία Κρίσης» (Risk Society).

Ο **Οικολογικός Εκσυγχρονισμός** βλέπει την οικονομική ανάπτυξη ως βασική στην επίτευξη της πολυπόθητης περιβαλλοντικής προστασίας, μέσα από της εισαγωγή νέων πιο «πράσινων» τεχνολογιών και περιβαλλοντικών περιορισμών. Είναι μια οπτιμιστική προσέγγιση σχετική με την παρούσα οικονομική και πολιτική (δημοκρατική) συστημική πρακτική, που βασίζεται στην επιστήμη και την τεχνολογική καινοτομία (θετικισμός) για τη βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος.

Από την άλλη πλευρά η **Κοινωνία Κρίσης** αναγνωρίζει την ασυμβατότητα μεταξύ την εφαρμοσμένη οργάνωση της παραγωγής και του περιβάλλοντος. Δίνει προτεραιότητα στο περιβάλλον και προτάσσει μια μεγάλη κοινωνική αλλαγή. Αυτή η προσέγγιση είναι κριτική, και δηλώνει ο μόνος τρόπος για την αποτροπή των τεράστιων κοινωνικών και περιβαλλοντικών καταστροφών είναι η αλλαγή του παραγωγικού μοντέλου από αυτό που δημιούργησε ο εκσυγχρονισμός (Davoudi 2000).

Η ενδιάμεση προσέγγιση είναι αυτή της **Οικονομίας Σταθερής Κατάστασης** (Steady State Economics) (Daly, 1991, 1992). Αναπτύχθηκε μέσα από τα εννοιολογικά σχήματα της Φέρουσας Ικανότητας (Carrying Capacity) και του Οικολογικού Αποτυπώματος (Ecological Footprint) (Wackernagel and Rees, 1996).

Ο Daly δηλώνει ένα οικολογικό σύστημα δεν είναι κλειστό αλλά ένα ανοιχτό υποσύστημα ενός μεγαλύτερου πεπερασμένου, της Βιόσφαιρας. Ως εκ τούτου, υπάρχει πάντα διακίνηση **ροών** που διατρέχουν αυτό το σύστημα που περιγράφονται με δυο τρόπους, το **μέγεθος** και την **κατανομή**. Η αγορά μπορεί να ορίσει τη «σωστή» ή «βέλτιστη» κατανομή, συνήθως μέσα από την τιμολόγηση, αλλά όχι το μέγεθος καθόσον η ιδέα της ανάπτυξης οδηγεί σε μια συνεχή αύξηση της κλίμακας του μεγέθους ενός συστήματος και τελικά και το μέγεθος της διακίνησης. Υπό αυτή την έννοια ο Daly παρουσιάζει την ιδέα της Οικονομίας Σταθερής Κατάστασης, βασισμένης στα κριτήρια ότι πρέπει να έχει τέτοιο μέγεθος ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει με τους περιορισμένους διαθέσιμους πόρους της Βιόσφαιρας. Σύμφωνα με τον Daly:

«Μια Οικονομία Σταθερής Κατάστασης είναι αυτή όπου η διακίνηση παραμένει σταθερή και δεν

εξαντλεί το περιβάλλον πέραν της ικανότητας ανατροφοδότησης του, ούτε το μολύνει πέρα από την ικανότητα του να την απορροφήσει ... Η βιώσιμη ανάπτυξη είναι ανάπτυξη χωρίς μεγέθυνση, μια πραγματική Οικονομία Σταθερής Κατάστασης που μπορεί να αναπτύξει μεγαλύτερες δυνατότητες στην ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών μέσω της αύξησης της αποδοτικότητας της χρήσης των πόρων, χωρίς την αύξηση της διακίνησης των πόρων».

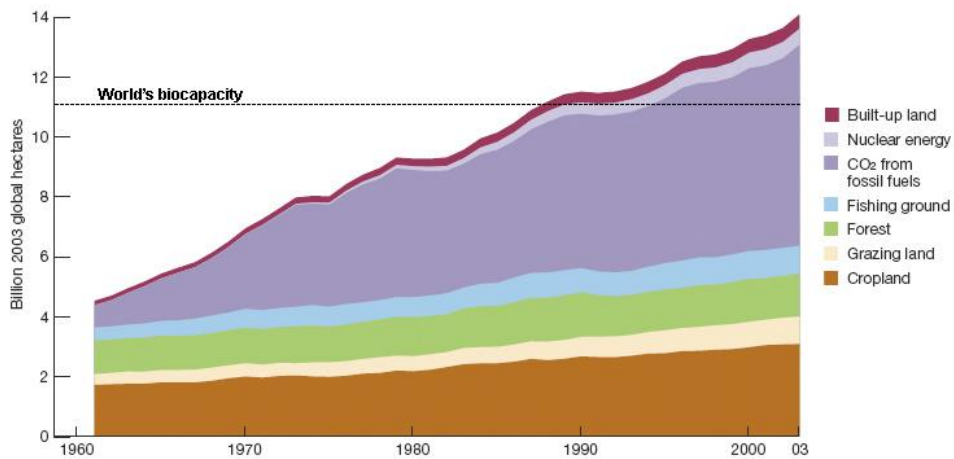
Υπάρχει διάκριση μεταξύ μεγέθυνσης (growth) και ανάπτυξης (development), όντας ο πρώτος έχει ποσοτική και ο δεύτερος ποιοτική διάσταση. Ως εκ τούτου, ανεγείρει την ιδέα της βέλτιστης κλίμακας μιας οικονομίας, που μπορεί να καταστεί λειτουργική μέσα από το εννοιολογικό σχηματισμό της φέρουσας ικανότητας του συστήματος.

Η **φέρουσα ικανότητα** είναι ένας όρος άμεσα αναφερόμενος από την οικολογία, και μπορεί να ορισθεί ως η μέγιστο μέγεθος ενός πληθυσμού που μπορεί να υποστηριχθεί από ένα συγκεκριμένο οικοτόπο χωρίς να τον καταστρέφει.

«Για τους ανθρώπινους πληθυσμούς, η φέρουσα ικανότητα μπορεί να ερμηνευτεί ως ο μέγιστος βαθμός κατανάλωσης και παραγωγής αποβλήτων που μπορεί να ανταπεξέλθει μόνιμα σε μια συγκεκριμένη περιοχή χωρίς την σταδιακή αλλοίωση της λειτουργικής δομής και παραγωγικότητας των συσχετιζόμενων οικοσυστημάτων.»(Rees, 1992, pp.125)

Υπό αυτή την έννοια αποτελεί ένα σχήμα με μετρήσιμες παραμέτρους, επιτρέποντας την θέσπιση του μέγιστου ορίου πόρων και ρύπων που μια κοινωνία μπορεί να καταναλώσει και να παράγει, δεδομένης της εξάρτησης της από το οικοσύστημα. Η θεώρηση αυτή, ταυτίζεται σε μεγάλο βαθμό με την έκθεση «Τα Όρια της Ανάπτυξης» (Limits to Growth report) (Meadows et. al., 1972), μια από τις πρώτες θεμέλιους λίθους του διάλογο για την βιώσιμη ανάπτυξη, που αφύπνισε για τη μέγιστη φέρουσα ικανότητα του πλανήτη να ανταπεξέλθει την οικονομική ανάπτυξη. Ο Rees (1992) προτείνει τη χρήση της αντίστροφης

έννοιας της φέρουσας ικανότητας ως μετρήσιμη ένδειξη, ορίζοντας την ως το **οικολογικό αποτύπωμα** της κοινωνίας.



Source: adapted from WWF (2006, pp.15)

4.2. Βιώσιμη αστική ανάπτυξη

Οι πόλεις διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην βιωσιμότητα της ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο, αν σκεφτούμε ότι ο αστικός πληθυσμός έχει αυξηθεί από το 13% το 1900 (220 εκ.) σε 49% το 2005 (3200 εκ.), και προβλέπεται να φτάσει το 60% μέχρι το 2030 (ESA-UN, 2006).

Αν και ο πληθυσμός τείνει να γίνεται δυνητικά αστικός, οι πόλεις διαφέρουν πολύ μεταξύ τους όχι μόνο σε σχέση με το μέγεθος, την αστική μορφή και τα δίκτυα αλλά και την αστική δομή και την κοινωνική τους οικολογία. Με μια τέτοια ποικιλία των φαινομένων οι μέθοδοι για την εφαρμογή της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης πρέπει να είναι αντίστοιχα ποικίλες (Guy and Marvin, 2000). Ο Haughton (1997) προσδιορίζει τέσσερα διαφορετικά μοντέλα βιώσιμης αστικής ανάπτυξης:

1. Αυτάρκης Πόλη (Self-Reliant City)
2. Επανασχεδιασμός της πόλης (Re-designing the city)
3. Εξωγενής εξάρτηση (External dependency)
4. Πόλη δίκαιης κατανομής (Fair shares city)

Αυτάρκης Πόλη

Η αυτάρκης πόλη είναι ένα παράδειγμα πολύ πράσινης προσέγγισης της πόλης, όπου βασική θέση είναι η επίλυση των προβλημάτων της πόλης εντός των τειχών. Στόχος είναι η μείωση της κατανάλωσης πόρων και η ανακύκλωση ώστε το οικοσύστημα να μην

επιβαρύνεται τόσο και να μπορεί να ανατροφοδοτείται. Η γεωγραφική έκταση που αναφέρεται ορίζεται μια φυσική βίο – περιφέρεια (natural bioregion) όπου θα περιλαμβάνει ένα βασικό οικοσύστημα που θα αποτελείται από ποταμό και κοιλάδα. Ως κατανομή των χρήσεων γης, ακολουθεί μια αποκεντρωμένη διάρθρωση, μικρότερων πόλεων, συνδυασμένη με σχετική συνεκτική δομή και μίξη χρήσεων.

Επανασχεδιασμός της πόλης

Βασίζεται στην παραδοχή ότι η σημερινή μορφή της πόλης ευθύνεται για την υψηλή κατανάλωση πόρων και τη δημιουργία αποβλήτων και ο σχεδιασμός της δομής τους αντανάκλα τις μη αποδοτικές τεχνολογίες που κοστίζουν στο περιβάλλον, όπως το Ι.Χ. αυτοκίνητο. Καθ'αυτό τον τρόπο στόχος είναι ο επανασχεδιασμός της πόλης σε μια συνεκτική μορφή μικτών χρήσεων όπου οι μετακινήσεις θα μειωθούν και θα προωθηθούν εναλλακτικοί τρόποι κίνησης.

Εξωγενής εξάρτηση

Είναι μια λιγότερο πράσινη προσέγγιση όπου βασίζεται στη θεώρηση ότι οι μηχανισμοί της αγοράς μπορούν να διαχειριστούν τις εκροές της πόλης που δεν περιορίζονται σε αυτήν και κατά συνέπεια πρέπει να πληρώσουν. Βασίζεται κυρίως στην υιοθέτηση περιβαλλοντικών ρυθμιστικών κανονισμών. Πάρα ταύτα αυτή η προσέγγιση αδιαφορεί για την άνιση κατανομή κοινωνικής και χωρικής της δέσμης αυτών των μέτρων.

Πόλη δίκαιης κατανομής

Η τελευταία προσέγγιση συνθέτει στοιχεία από της προηγούμενες με κυρίαρχο το στόχο της κοινωνικής και περιβαλλοντικής δικαιοσύνης. Βασίζεται στην έννοια της μέγιστης φέρουσας ικανότητας, και ποιο συγκεκριμένα αναφέρει ότι όταν μια πόλη ξεπεράσει τη φέρουσα ικανότητα του συστήματός της, τότε μπορεί να την αγοράσει από την περιφέρεια. Αυτό το σχήμα αναπτύχθηκε λόγω του ότι κυρίως η δραστηριότητα στις πόλεις είναι υψηλής έντασης και η διατήρηση των επιπέδων κατανάλωσης και ρύπανσης εντός τους είναι δύσκολο με τα σημερινά δεδομένα, τουλάχιστον να επιτευχθεί η διατήρηση των επιπέδων σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο. Ο μηχανισμός εμπορίας ρύπων του Κιότο σχετίζεται με κάποιες από της αρχές αυτής της προσέγγισης.

5. Η δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών

5.1. Εισαγωγικά για το ερευνητικό πρόγραμμα

Στο πλαίσιο του ερευνητικού προγράμματος της Περιφέρειας Αττικής με τίτλο: «Διερεύνηση Στρατηγικών για τη Δικτύωση των Αστικών Παρεμβάσεων στο Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών»,¹ η παρούσα θεματική ενότητα με τίτλο «Πολιτικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης στην Μητροπολιτική Αθήνα. Η Στρατηγική των Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων: Μητροπολιτικοί Δακτύλιοι και Αστικές Λεωφόροι. Ένταξη στο Αττικό Τοπίο και την Πόλη» κινείται στη μεγάλη κλίμακα της πόλης, εξετάζοντας το πλαίσιο και τις προοπτικές υλοποίησης ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων σε επιλεγμένα τμήματα του Λεκανοπεδίου Αθηνών. Η ανάγκη τεκμηρίωσης και υλοποίησης Προγραμμάτων Ολοκληρωμένης Αστικής Ανασυγκρότησης γίνεται επιτακτική με δεδομένη τόσο τη συγκυρία της κρίσης, η οποία εκδηλώνεται έντονα στα μεγάλα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα στην Αθήνα, όσο και την υποβάθμιση μεγάλων τμημάτων του αστικού χώρου λόγω της έλλειψη κατάλληλου σχεδιασμού και των αντίστοιχων πολιτικών κατευθύνσεων.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις έχουν μητροπολιτικό χαρακτήρα, είναι κατεξοχήν διαδημοτικές. Υπερβαίνουν δηλαδή τα καθιερωμένα διοικητικά όρια και συνδέουν διαφορετικές περιοχές μεταξύ τους, λαμβάνοντας υπόψη κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές συνιστώσες. Μπορούν επίσης να περιγραφούν ως παρεμβάσεις στρατηγικού χαρακτήρα, με κύριο πεδίο αναφοράς περιοχές των Μητροπολιτικών Κέντρων Αθήνας και Πειραιά, αλλά και με ευρύτερη επιρροή στο Νότιο και Δυτικό τμήμα του Λεκανοπεδίου. Οι παρεμβάσεις αυτές είναι επίσης πολυτομεακές και πιλοτικές, καθώς συνδυάζουν πολλαπλές παραμέτρους και εισάγουν καινοτόμες μεθόδους σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων.

Οι προτεινόμενες μελέτες περίπτωσης, ενταγμένες στις πολιτικές ανάκτησης και ενδυνάμωσης του αστικού ιστού και της προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας, έχουν ρόλο συμβουλευτικό. Απευθύνονται πρωτίστως στην Περιφέρεια Αττικής, δεν παύουν όμως να αφορούν την Κεντρική Διοίκηση και την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Συγκροτούν ένα πλέγμα στρατηγικών κατευθύνσεων και στοχευμένων προτάσεων, οι οποίες θα μπορούν να ενταχθούν σε τρέχοντες προγραμματισμούς και, κυρίως, να καθοδηγήσουν νέους με έτος στόχο το 2020, οπότε λήγει η επόμενη προγραμματική περίοδος. Σε ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον ως προς τις αρμοδιότητες και τα επίπεδα του χωρικού σχεδιασμού, οι προτάσεις αυτές συμβάλλουν στην υπέρβαση του αποσπασματικού αθροίσματος επιμέρους δημοτικών έργων και στη διατύπωση μιας πιο συνεκτικής πολιτικής για το σύνολο της λειτουργικής ενότητας Πόλη Αθήνας / Περιφέρεια Αττικής.

5.2. Προκλήσεις

- Χωροκοινωνικές ανισότητες
 - Η διαίρεση ανάμεσα σε Ανατολική και Δυτική Αθήνα παραμένει ισχυρή
 - Χωρο κοινωνικοί διαχωρισμοί, σε σύγκριση με άλλες μητροπόλεις της βόρειας και κεντρικής Ευρώπης
 - δημογραφική γήρανση από τις Κεντρικές Περιοχές
 - πληθυσμιακή μείωση παρουσιάζει του Δήμου Αθηναίων
 - Αντίστοιχη μείωση, αν και σε μικρότερο βαθμό, παρατηρείται και για τον Πειραιά
- Περιβαλλοντικές ανισότητες
 - Η περιβαλλοντική υστέρηση των Κεντρικών και Νοτιοδυτικών περιοχών
 - Ανομοιογενεια της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και υψηλές θερμοκρασίες στο σύνολο της πόλης
 - περιβαλλοντική υστέρηση των Κεντρικών, Δυτικών και Νοτιοδυτικών περιοχών του Λεκανοπεδίου
 - Χαρακτηριστικό είναι ότι οι πρωτογενείς ρύποι (NO₂, NO) παρουσιάζουν μια «επιμονή» στην Κεντρική Αθήνα, τον Πειραιά, τις Δυτικές και Νότιες περιοχές
 - φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας
- Γραμμική παρόδια ανάπτυξη
 - διαμόρφωση παρόδιων ζωνών, οικονομικών και επιχειρηματικών κυρίως δραστηριοτήτων
 - έντονος κυκλοφοριακός φόρτος
 - σημαντική αύξηση των τιμών γης και οικοδομής κατά μήκος των συγκεκριμένων οδικών αξόνων
 - εκτοπισμό λιγότερο αποδοτικών λειτουργιών, όπως η κατοικία και το μικρό λιανικό εμπόριο.
 - αστική διάχυση

5.3. Το πλαίσιο των αστικών πολιτικών στο ευρωπαϊκό επίπεδο

Η πολεοδομική διάσταση έχει τεθεί ψηλά στις προτεραιότητες της ευρωπαϊκής πολιτικής τα τελευταία δέκα χρόνια, όπως αποτυπώνεται επανειλημμένα:

- στη Στρατηγική της Λισσαβόνας (Μάρτιος, 2000)

- στην ανανεωμένη Στρατηγική της ΕΕ για την Αειφόρο Ανάπτυξη (Ιούνιος, 2006)
- στο Χάρτη της Λειψίας (2007)
- στη Διακήρυξη του Τολέδο για την Αστική Ανάπτυξη (2010)
- στην πρόσφατη στρατηγική Ευρώπη 2020 (Ιούνιος, 2010).

Τα κράτη μέλη της ΕΕ δεσμεύονται να προωθήσουν τη δημόσια συζήτηση στις χώρες τους σχετικά με τον τρόπο ενσωμάτωσης των ευρωπαϊκών κατευθύνσεων στις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αναπτυξιακές πολιτικές. Χρησιμοποιούν το μέσο της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης / ανασυγκρότησης και τη σχετική διακυβέρνηση για την εφαρμογή του, θεσπίζοντας το απαραίτητο πλαίσιο και προωθώντας την καθιέρωση μιας ισορροπημένης εδαφικής οργάνωσης, με βάση μια ευρωπαϊκή **πολυκεντρική** αστική διάρθρωση.

Βασικό εργαλείο για την στήριξη ολοκληρωμένων σχεδίων αστικής ανάπτυξης αποτελεί η Κοινή Ευρωπαϊκή Υποστήριξη για Βιώσιμες Επενδύσεις σε Αστικές Περιοχές (**Jessica**, Joint European Support for Investment in City Areas). Στο πλαίσιο αυτό, οι χρηματοδοτήσεις πραγματοποιούνται από τα Ταμεία Αστικής Ανάπτυξης και επενδύουν σε συμπράξεις μεταξύ **δημοσίου και ιδιωτικού** τομέα (ΣΔΙΤ), καθώς και σε άλλα επιλέξιμα έργα, τα οποία πρέπει να περιλαμβάνονται σε **Ολοκληρωμένα Σχέδια Αειφόρου Αστικής Ανάπτυξης**. Σε κάθε περίπτωση, η ένταξη των χρηματοδοτήσεων στο **Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς** προϋποθέτει ένα εγκεκριμένο **Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα**.

Σαφείς αναφορές γίνονται σε **Ολοκληρωμένες Αστικές Παρεμβάσεις**, στην Προώθηση της **Βιώσιμης Κινητικότητας**, αλλά και στην **Ολοκληρωμένη Χωρική Ανάπτυξη**. Σχετικά τονίζεται ότι οι μητροπολιτικές περιοχές, οι περιοχές αποβιομηχάνισης, αλλά και οι περιοχές που περισσότερο δοκιμάζονται από την οικονομική κρίση, περιλαμβάνονται στις περιοχές όπου θα εφαρμοσθούν οι δράσεις χωρικής ανάπτυξης.

Σε ό,τι αφορά τη σύνδεση του παρόντος ερευνητικού προγράμματος με το **ΠΕΠ Αττικής 2014-2020**, επισημαίνουμε τα εξής:

- Είναι σκόπιμο το Περιφερειακό Πρόγραμμα να περιγράφει τη χρήση Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων, τις περιοχές ή τύπους περιοχών εφαρμογής και τον τρόπο και χρόνο επιλογής τους, ενδεικτικό χρηματοδοτικό πίνακα και ρυθμίσεις διαχείρισης, εφαρμογής και συντονισμού.
- Η Ολοκληρωμένη Προσέγγιση στο ΣΕΣ χρησιμοποιεί τα εργαλεία της Τοπικής Ανάπτυξης με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων, της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και της Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης.
- Η Ολοκληρωμένη Προσέγγιση είναι πολυταμειακού και πολυτομιακού χαρακτήρα και γίνεται στο πλαίσιο μιας Ολοκληρωμένης Χωρικής Ανάπτυξης.
- Οι Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις θα πρέπει να στηρίζονται σε συγκεκριμένη στρατηγική. Ιδιαίτερα επισημαίνουμε την

αναφορά στις προτεραιότητες χρηματοδότησης και τη σύνδεση με Θεματικούς Στόχους.

- Το παρόν ερευνητικό πρόγραμμα υποστηρίζει με έμφαση τη διαμόρφωση μιας συνολικής χωρικής στρατηγικής για την Αθήνα / Αττική.

5.4. Αντικείμενο και στόχοι των Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων Αστικής Παρέμβασης Μητροπολιτικού Επιπέδου

Με τον όρο Προγράμματα Ολοκληρωμένης Αστικής Ανασυγκρότησης εννοούμε τα προγράμματα τα οποία:

- Έχουν στρατηγικό χαρακτήρα και προωθούν κατευθύνσεις και στόχους που έχουν χαράξει υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού.
- Έχουν πολυτομεακό χαρακτήρα, δηλαδή χαρακτηρίζονται από μία ολοκληρωμένη θεώρηση του σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του.
- Έχουν μητροπολιτική εμβέλεια, δηλαδή αφορούν και επηρεάζουν το σχεδιασμό ευρύτερων αστικών περιοχών και αναπτύσσονται σε διαδημοτικό επίπεδο, σε διαλεκτική όμως σχέση με το τοπικό επίπεδο.
- Ο σχεδιασμός τους ολοκληρώνεται και σε επιχειρησιακό επίπεδο και υπακούει στο συντονισμό μεταξύ των τομεακών κρατικών πολιτικών και των εμπλεκόμενων φορέων

Τα προγράμματα αυτά προϋποθέτουν το συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων σε τρία επίπεδα:

- Την Κεντρική Διοίκηση, αρμόδια υπουργεία, με συντονιστικό ρόλο το ΥΠΕΚΑ, διυπουργικές επιτροπές, κ.ά.
- Την Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση, στην περίπτωση μας την Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση Αττικής
- Την Τοπική Αυτοδιοίκηση, διαδημοτικές ενώσεις και αναπτυξιακοί σύνδεσμοι

Παράλληλα, προϋποθέτουν τη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας μέσα από την ενημέρωση φορέων και ομάδων και τη συμμετοχή τους στη δημόσια διαβούλευση.

Για τον προγραμματισμό και υλοποίηση των Προγραμμάτων Ολοκληρωμένης Αστικής Ανασυγκρότησης, το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο προέβλεπε στα τέλη της δεκαετίας του 1990 σχετικές διατάξεις, με το Αρ.12 του Ν.2742/99 περί «Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και άλλες Διατάξεις». Το 2012 θεσμοθετήθηκαν οι Προδιαγραφές Σύνταξης των ΣΟΑΠ, βάσει της Υ.Α. Αρ. 18150. Τα Σχέδια αυτά αποτελούν το πλέον

σύνθετο εργαλείο πολυτομεακού σχεδιασμού στη χώρα μας και το οποίο ανταποκρίνεται στις κατευθύνσεις των ευρωπαϊκών πολιτικών συνοχής, καθώς εντάσσεται στη λογική των χρηματοδοτήσεων από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και όχι μόνο.

Ο Δήμος Αθηναίων επεξεργάζεται ΣΟΑΠ για το Κέντρο Αθήνας με τίτλο: «Διερεύνηση κοινωνικών, αναπτυξιακών και περιβαλλοντικών παραμέτρων και διαμόρφωση στρατηγικής αστικής παρέμβασης στην περιοχή του Δήμου Αθηναίων και ειδικότερα στην ευρύτερη κεντρική ζώνη του». Το ΣΟΑΠ αυτό θα αποτελέσει μερικώς «ολοκληρωμένο πρόγραμμα», διότι δεν έχει ενταχθεί σε ευρύτερη χωρική αναπτυξιακή στρατηγική και δεν προβλέπει δικτυώσεις.

Παράλληλα, τα τελευταία χρόνια, οι Περιφέρειες, ως ενδιάμεσο διοικητικό επίπεδο μεταξύ του Εθνικού και του Τοπικού, αποκτούν έναν συνεχώς πιο διευρυμένο και αναβαθμισμένο ρόλο στις χώρες της ΕΕ. Η διοικητική αποκέντρωση και η μεταβίβαση αρμοδιοτήτων αποτελεί σταθερή κατεύθυνση των ευρωπαϊκών πολιτικών ήδη από τον Ευρωπαϊκό Χάρτη για την Τοπική Αυτονομία (1988), μέχρι τη Λευκή Βίβλο για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση (2001) και πιο πρόσφατα την Εδαφική Ατζέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2020 (2011).

Στην Ελλάδα, σημαντικό σταθμό στις διαδικασίες αποκέντρωσης αποτέλεσε ο Ν.3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης», πιο γνωστός με το όνομα **Καλλικράτης** (2011). Ανάμεσα στις νέες αρμοδιότητες των Περιφερειών, που επαναπροσδιόρισε ο Καλλικράτης, περιλαμβάνονται ο «περιφερειακός αναπτυξιακός σχεδιασμός», όπως και οι στρατηγικές κατευθύνσεις χωροταξικού σχεδιασμού, αλλά και η προώθηση μητροπολιτικής σημασίας παρεμβάσεων. Θα πρέπει πάντως να τονιστεί ότι μέχρι και σήμερα ο **περιφερειακός σχεδιασμός** παραμένει σε μεγάλο βαθμό στις αρμοδιότητες της κεντρικής διοίκησης. Οι Περιφέρειες είναι τα πλέον κατάλληλα όργανα να αναλάβουν το στρατηγικό, μητροπολιτικό σχεδιασμό, και αυτό για λόγους αποκέντρωσης, αμεσότερης σχέσης με τις τοπικές κοινωνίες, αλλά και εξασφάλισης μεγαλύτερης απορρόφησης των πόρων του νέου ΕΣΠΑ.

5.5. Οι αστικές λεωφόροι / πράσινοι διάδρομοι / πολιτιστικοί διάδρομοι

Αστικές λεωφόροι

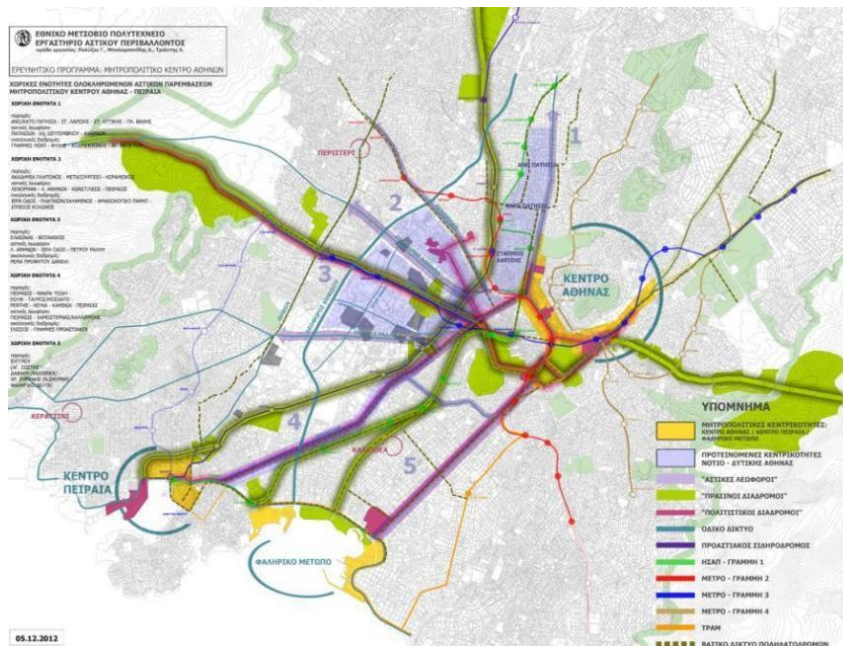
Μετατροπή των αστικών αυτοκινητοδρόμων, αλλά και άλλων οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας που διατρέχουν και κατακερματίζουν τα κέντρα των πόλεων, σε σύγχρονες Αστικές Λεωφόρους. Η πρώτη λοιπόν έννοια / κλειδί που προτείνεται για την άσκηση σύγχρονης πολεοδομικής πολιτικής είναι η μετατροπή των οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας σε Αστικές Λεωφόρους (avenue ή boulevard urbain) ή αλλιώς άξονες ήπιας

κυκλοφορίας (voie ή autoroute apaisée). Η μετατροπή έγκειται στη μείωση λωρίδων κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων, χωρίς ωστόσο την πλήρη κατάργησή τους. Ο χώρος πρωτίστως αποδίδεται:

- Στους πεζούς, ως πεζόδρομοι
- Στους ποδηλάτες, ως ποδηλατόδρομοι ή διάδρομοι για rollers
- Στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ως αποκλειστικές λωρίδες λεωφορείων ή μέσων σταθερής τροχιάς, καθώς και
- Σε εντατικές φυτεύσεις, ως δεντροστοιχίες, νησίδες πρασίνου ή γραμμικά πάρκα

Η μετατροπή των οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας σε Αστικές Λεωφόρους συνοδεύεται κατά κανόνα από συμπληρωματικά μέτρα στον παράπλευρο δημόσιο χώρο, με σκοπό την επιπλέον μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου. Τέτοια μέτρα είναι ο εντατικός έλεγχος της παράνομης στάθμευσης, καθώς επίσης ο περιορισμός και η τιμολόγηση της επιτρεπόμενης. Παράλληλα, σχεδιάζεται η απορρόφηση όσων μετακινούνταν προηγουμένως με ΙΧ αυτοκίνητα από άλλα μέσα μετακίνησης. Στη θέση των λωρίδων κυκλοφορίας αυτοκινήτων που καταργούνται, απελευθερώνεται χώρος για επιπλέον δρομολόγια των υφιστάμενων γραμμών ΜΜΜ, καθώς επίσης για την εγκατάσταση νέων μέσων μετακίνησης, όπως συνηθέστερα το Τραμ. Τα υφιστάμενα και τα νέα ΜΜΜ αναβαθμίζονται σε ΜΜΜ υψηλής ποιότητας και προδιαγραφών, με περισσότερα δρομολόγια, ηλεκτρονικούς πίνακες ενημέρωσης του επιβατικού κοινού ή νέα οχήματα σε αποκλειστικές λωρίδες κυκλοφορίας. Η κωδικοποίηση των θετικών συνεπειών της μετατροπής των μεγάλων οδικών αξόνων σε σύγχρονες Αστικές Λεωφόρους, συνοψίζεται στα πιο κάτω:

- Αστική αναζωογόνηση του παρόδιου, και όχι μόνο, αστικού χώρου
- Τόνωση της τοπικής οικονομίας
- Περιορισμός της κατανάλωσης καυσίμων / βελτίωση του μικροκλίματος
- Προσβασιμότητα για όλους
- Δημιουργία μιας νέας αστικότητας
- Εξοικονόμηση κόστους συντήρησης των μεγάλης κλίμακας οδικών κατασκευών ή της επανακατασκευής οδικών υποδομών.



Δίκτυο Μητροπολιτικών Πράσινων Διαδρόμων

Συγκρότηση ενός Δικτύου Πράσινων Διαδρόμων σε επίπεδο Μητροπολιτικής Αθήνας. Ενώνει το εξωαστικό και περιαστικό πράσινο των ορεινών όγκων με μεγάλους και μικρότερους αδόμητους χώρους στο εσωτερικό της πόλης και διέρχονται από σημαντικούς τόπους ιστορικού ενδιαφέροντος. Οι Πράσινοι Διάδρομοι στο επίπεδο της Μητροπολιτικής Αθήνας, ταυτίζονται με τις κοίτες των ανοιχτών ρεμάτων και παραποτάμων, διασχίζουν ή εφάπτονται με λόφους και μητροπολιτικά πάρκα, μεγαλύτερους ή μικρότερους χώρους πρασίνου, καθώς και με άλλες κοινόχρηστες εγκαταστάσεις της πόλης, όπως αθλητικά κέντρα, σχολικά συγκροτήματα ή ακόμα και νεκροταφεία. Εκμεταλλεύονται ανενεργές αστικές υποδομές όπως, σιδηροδρομικές γραμμές και στρατόπεδα. Οι Πράσινοι Διάδρομοι λειτουργούν επίσης και ως «ραχοκοκαλίες» για την καλύτερη δικτύωση του περιαστικού πρασίνου, των υφιστάμενων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, αλλά και όσων διεκδικούνται στη συνέχεια προς όφελος της πόλης και των τοπικών αναγκών.

Στη Μητροπολιτική Αθήνα προτείνεται η δημιουργία ενός Δικτύου επτά (7) Μητροπολιτικών Πράσινων Διαδρόμων.

- Πράσινος Διάδρομος 1: Από Υμηττό / Αισθητικό Δάσος Καισαριανής / Μονή Καισαριανής έως Αιγάλεω / Διομήδειος Βοτανικός Κήπος (Χαιδάρι) / Μονή Δαφνίου (μήκος περίπου 18χλμ)
- Πράσινος Διάδρομος 2: Από Υμηττό / Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδή / Αγ. Ιωάννης Θεολόγος έως Ποικίλο

Όρος / Θέατρο Πέτρας Πετρούπολης και Θέατρο Φοίνικα
Περιστερίου (μήκος περίπου 17 χλμ.)
Στην κατεύθυνση Βορράς - Νότος

- Πράσινος Διάδρομος 3: Κηφισός. Από Πάρνηθα / Κτήμα Τατοΐου έως Τρεις Γέφυρες (μήκος περίπου 15 χλμ.)
- Πράσινος Διάδρομος 4: Ρέμα Εσχατιάς. Από Πάρνηθα / Μητροπολιτικό Πάρκο Πύργου Βασιλίσσης – Τρεις Γέφυρες – Προαστιακός έως Πολιτιστικό Πάρκο Πειραιά / Ηετιώνεια Ακτή (μήκος περίπου 25 χλμ.)

Στο Βορειοανατολικό Λεκανοπέδιο

- Πράσινος Διάδρομος 5: Ρεματιά Χαλανδρίου / Ποδονίφτης. Από Πεντέλη / Αρχαία Λατομεία έως Τρεις Γέφυρες (18 χλμ.)
- Πράσινος Διάδρομος 6: Νότιο τμήμα Ιλισού. Από Μητροπολιτικό Πάρκο Φαλήρου έως Πλατεία Θησείου και ως Κονώνειο Τείχος Πειραιά (μήκος περίπου 13 χλμ.)

Στο Νοτιοανατολικό Λεκανοπέδιο

- Πράσινος Διάδρομος 7: Ρέμα Πικροδάφνης. Από Παλαιό Φάληρο έως Υμηττό / Θέατρο Βράχων (μήκος περίπου 9 χλμ.)

Δίκτυο Μητροπολιτών Πολιτιστικών Διάδρομων

Πλέγμα Πολιτιστικών Διαδρόμων που οργανώνεται στη Μητροπολιτική Αθήνα. Έχει ως στόχο να αναδείξει τη διαχρονικότητα των σημαντικότερων τόπων και μνημείων που συναντάμε, τόσο στο εσωτερικό της όσο και στον εξωαστικό χώρο της Αττικής. Πρόθεσή του να ενώσει τους κεντρικούς αρχαιολογικούς / πολιτιστικούς χώρους με τα σημαντικότερα μνημεία και τοπία. Το προτεινόμενο Δίκτυο Μητροπολιτικών Πολιτιστικών Διαδρόμων λαμβάνει υπόψη του τους υφιστάμενους χώρους πολιτιστικών / εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων μεγάλης εμβέλειας, οι οποίοι ήδη λειτουργούν ή βρίσκονται σε φάση προγραμματισμού.

- Ολοκλήρωση Υφισταμένου Πολιτιστικού Διαδρόμου 1:
Ο Μεγάλος Αρχαιολογικός Περίπατος και οι άξονες πάνω στους οποίους βρίσκονται οι σημαντικότεροι χώροι πολιτισμού της Πρωτεύουσας, από Μέγαρο Μουσικής έως περιοχή Κουντουριώτικα / Διπλής Ανάπλασης / Άρειος Πάγος / Νοσοκομείο Ελπίς / Προσφυγικά και δυτικά από Κεραμεικό έως Ακαδημία Πλάτωνος (μήκος περίπου 4 χλμ.).

Προτείνονται τέσσερις (4) νέοι Μητροπολιτικοί Πολιτιστικοί Διάδρομοι, συνολικού μήκους 30 περίπου χλμ.:

- Πολιτιστικός Διάδρομος 2: Οδός Πειραιώς, από Ομόνοια έως Αστικές Πύλες Πειραιά (μήκος περίπου 10 χλμ.)
- Πολιτιστικός Διάδρομος 3: Ιερά Οδός, από Κεραμεικό έως Μονή Δαφνίου (μήκος περίπου 8 χλμ.)

- Πολιτιστικός Διάδρομος 4: Ζεύγος οδών Πλαταιών και Σαλαμίνας, από Κεραμεικό έως Ακαδημία Πλάτωνος / Ίππιο Κολωνό (μήκος περίπου 2 χλμ.)
- Πολιτιστικός Διάδρομος 5: Λεωφ. Συγγρού, από Στύλους Ολυμπίου Διός έως Λυρική Σκηνή / Εθνική Βιβλιοθήκη στο Φάληρο (μήκος περίπου 5 χλμ.)

Είναι σημαντικό να διευκρινιστεί ότι τα παραπάνω τρία εργαλεία αστικής ανασυγκρότησης που προτείνονται - Αστικές Λεωφόροι / Πράσινοι Διάδρομοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι - είναι επιθυμητό να συνδυάζονται, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της Ιεράς Οδού η οποία προτείνεται να αναβαθμιστεί σε Αστική Λεωφόρο ενώ, παράλληλα, αποτελεί σημαντικό τμήμα του Πράσινου Διαδρόμου 1, το οποίο συνδέει τον Υμηττό με το Αιγάλεω. Επίσης, όπως ειπώθηκε, αποτελεί σημαντικό τμήμα του Πολιτιστικού Διαδρόμου 3, ως αρχαία οδός των Παναθηναίων που οδηγούσε στην Ελευσίνα, με αξιόλογα αρχαιολογικά ευρήματα κατά μήκος της, ορισμένα από τα οποία έχουν ήδη αποκαλυφθεί. Επιθυμητές συνδέσεις των Πράσινων / Πολιτιστικών Διαδρόμων με τον περιαστικό και εξωαστικό χώρο. Οι Μητροπολιτικοί Πράσινοι / Πολιτιστικοί Διάδρομοι είναι σκόπιμο να συνδυαστούν με αντίστοιχες πορείες – διαδρομές στον εξωαστικό χώρο, οι οποίες να οδηγούν στους σημαντικότερους πολιτιστικούς προορισμούς της Αττικής, καθώς και με τους προστατευμένους ορεινούς όγκους, όπου πέρα από τις περιβαλλοντικές αξίες, περιοχές Natura, Καταφύγια Άγριας Ζωής ή τα Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους, συγκεντρώνονται και σημαντικά διαχρονικά πολιτιστικά τοπία.

Στο εκτός Μητροπολιτικής Αθήνας τμήμα της Αττικής, προτείνονται δώδεκα (12) μεγάλοι Πολιτιστικοί / Περιβαλλοντικοί Διάδρομοι:

- Διάδρομος 1: Αθήνα / Υμηττός – Λαυρεωτική – Σούνιο (μήκος διαδρομής 46 χλμ.)
- Διάδρομος 2: Αθήνα / Υμηττός – Βραυρώνα (μήκος διαδρομής 21 χλμ.)
- Διάδρομος 3: Αθήνα / Καλλιμάρμαρο Στάδιο - Μαραθώνας (μήκος διαδρομής 42 χλμ.)
- Διάδρομος 4: Αθήνα / Ακρόπολη – Αρχαία Λατομεία Πεντέλης (μήκος διαδρομής 22 χλμ.)
- Διάδρομος 5: Αθήνα / Αχαρνές – Κτήμα Τατοΐου – Ραμνούς – Αμφιαράειο (το μήκος διαδρομής με αφετηρία είτε τη Ραμνούντα είτε το Αμφιαράειο έως Αχαρνές είναι 50 χλμ)
- Διάδρομος 6: Αθήνα / Αχαρνές – Αυλώνας (μήκος διαδρομής 55 χλμ.)
- Διάδρομος 7: Αθήνα / Αχαρνές – Πύλη – Δερβενοχώρια (μήκος διαδρομής 36 χλμ.)

- Διάδρομος 8: Αθήνα / Αιγάλεω – Ελευσίνα (μήκος διαδρομής 21 χλμ.)
- Διάδρομος 9: Ελευσίνα – Οινόη (μήκος διαδρομής 25 χλμ.)
- Διάδρομος 10: Ελευσίνα – Θήβα (μήκος διαδρομής 52 χλμ.)
- Διάδρομος 11: Ελευσίνα – Μέγαρα – Πόρτο Γερμενό / Αιγόςθενα (μήκος διαδρομής 60 χλμ.)
- Διάδρομος 12: Πειραιάς – Σαλαμίνα / Κυνοσούρα – Σούνιο / Μακρόνησος – Αίγινα – Αρχαία Επίδαυρος. (ενδεικτικό μήκος της θαλάσσιας διαδρομής: Πειραιάς – Σαλαμίνα 11 χλμ. / Πειραιάς – Αίγινα 33 χλμ. / Αίγινα – Αρχαία Επίδαυρος 29 χλμ. / Λαύριο – Μακρόνησος 5χλμ.

5.6. Μελέτη περίπτωσης: Λεωφόρος Συγγρού – Αστική λεωφόρος

Στο Νότιο Μητροπολιτικό Κέντρο, περιβαλλοντική αναβάθμιση, βιώσιμη κινητικότητα, λειτουργική εξυπηρέτηση, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των κλειστών δρόμων ταχείας κυκλοφορίας. Μετατροπή του αυτοκινητόδρομου σε αστική λεωφόρο, με στόχο την αποκατάσταση της συνοχής του αστικού ιστού, μεταξύ των εκατέρωθεν περιοχών και τη βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης και κίνησης κατά μήκος του άξονα, στην κατεύθυνση της σύνθεσης του μητροπολιτικού και τοπικού του χαρακτήρα.

Ειδικότερα στοιχεία:

- Περιορισμός της κίνησης των αυτοκινήτων με μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας.
- Διεύρυνση του πεζοδρομίου και κατάργηση των παράδρομων και απόδοση τους στους πεζούς.
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμου.
- Προώθηση της κατασκευής γραμμής τραμ επί της Λεωφόρου.
- Ανάδειξη της συνάντησης των οδών Δαβάκη και Αγ. Φωτεινής με τη Συγγρού ως σημείο διεπαφής των εκατέρωθεν γειτονιών.
- Εκτεταμένη φύτευση σε όλο το μήκος της λεωφόρου.
- Αναπροσαρμογή των υπόγειων διαβάσεων των αυτοκινήτων σε όφελος της εγκάρσιας προς τη λεωφόρο πεζής κίνησης.

Δυνατότητα χρηματοδότησης – υλοποίησης

Εκτός από την ένταξη του έργου σε ένα ΣΟΑΠ, που θα αφορά την ευρύτερη περιοχή, εξασφαλίζοντας με αυτό τον τρόπο ένα σημαντικό μέρος

των απαιτούμενων πόρων, θεωρούμε πρωτεύον στοιχείο για την συγκεκριμένη παρέμβαση την επεξεργασία ενός επιχειρησιακού πλάνου, σύμφωνα με το οποίο η Περιφέρεια θα έχει τη δυνατότητα να αξιοποιήσει το γεγονός ότι πάνω στον άξονα δραστηριοποιούνται ισχυρές οικονομικές δυνάμεις προωθώντας τη συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα και την διεκδίκηση της υλοποίησης προκαθορισμένων τμημάτων του έργου ως αντάλλαγμα του κέρδους που προσφέρεται στον ιδιώτη από την υπεραξία του ακινήτου του. Το μέτρο προτείνεται, ανεξάρτητα από την συγκυρία της κρίσης που διανύουμε, ως συνεργασία με επιλεγμένους ιδιώτες και όχι με τη μορφή δημοτικού ή φορολογικού τέλους, προκειμένου να μην επιβαρυνθούν οι μικρές ιδιοκτησίες και επιχειρήσεις.

Δυνατότητα ανάπτυξης ανταποδοτικών χρήσεων

- Δημιουργία εργαλείων – κινήτρων για την ιεραρχημένη ανταποδοτική οικονομική συμμετοχή των ιδιωτών των οποίων οι ιδιοκτησίες και οι οικονομικές δραστηριότητες αναπτύσσονται στα μέτωπα της λεωφόρου
- Εγκατάσταση ανταποδοτικής γραμμής Τραμ / δίκτυο ποδηλάτων.
- Ανάδειξη των φυσικών πόρων (όπως είναι η θέα) για τη δημιουργία πόλων αναψυχής ή τουριστικής αξιοποίησης του άξονα, σε συνδυασμό με την τόνωση του υπάρχοντος πολιτιστικού χαρακτήρα του δρόμου
- Επιλογή σημείων όπως η συνάντηση των οδών Δαβάκη- Αγ. Φωτεινής και Συγγρού, για την οργάνωση επιχειρηματικών δράσεων στις οποίες μπορούν να συμμετέχουν φορείς του δημοσίου και ιδιώτες στο πλαίσιο της οργανικής ανάπτυξης της περιοχής εκατέρωθεν της ζώνης επέμβασης.

Δυνατότητα διέγερσης περισσότερων κλιμάκων παρέμβασης (ΣΟΑΠ – Περιφέρεια, διαδημοτικών – ενδοδημοτικών)

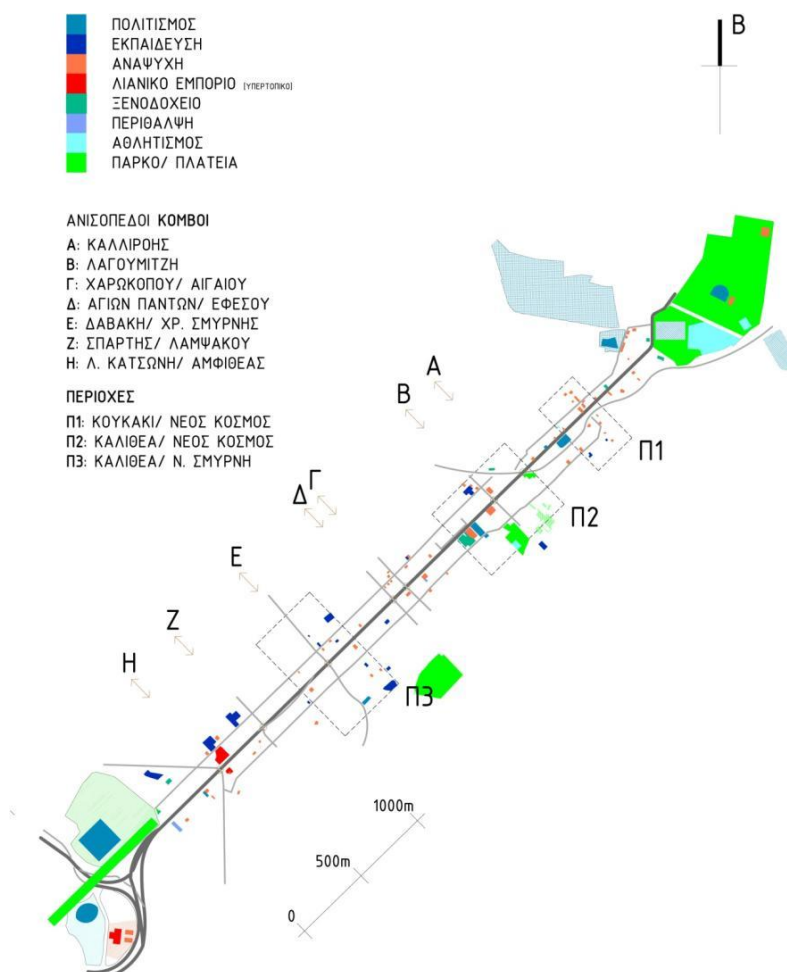
Η περίπτωση του έργου αναβάθμισης της Συγγρού σε αστική λεωφόρο αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα παρέμβασης σε διαδημοτικό όριο, γεγονός που προσφέρει ταυτόχρονα την δυνατότητα δράσης τόσο σε μητροπολιτική κλίμακα, όσο και σε τοπικό επίπεδο. Αφενός, η περιοχή που έχει επιλεγεί να προταθεί το έργο μπορεί να περιγραφεί από τις κατηγορίες πολεοδομικών χαρακτηριστικών, που έχουν οριστεί ως προδιαγραφές ένταξης σε ΣΟΑΠ, σύμφωνα με το ΦΕΚ 1341Δ'/2012.

Αφετέρου, μέσω του έργου, ενεργοποιούνται οι ακόλουθες δράσεις του Σχεδίου Επιχειρησιακού Προγράμματος της Περιφέρειας 2012-2014 :

- Βελτίωση της ποιότητας ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος (1.1)
- Ολοκληρωμένη προσέγγιση αστικών αναπλάσεων και εφαρμογή σημαντικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την τόνωση της

περιφερειακής οικονομίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (1.4)

- Επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς και ενίσχυση των λοιπών ΜΜΜ, προώθηση συνεκτικών δικτύων ήπιας μετακίνησης και βελτίωση της βατότητας και της ασφάλειας του οδικού δικτύου (1.5)
- Ανάδειξη των πολιτιστικών πόρων της Αττικής και προβολή της σύγχρονης πολιτιστικής δημιουργίας και διεθνώς (2.2)
- Εμπλουτισμός, διαφοροποίηση του περιφερειακού τουριστικού προϊόντος και ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού (3.3)
- Ανάπτυξη και βελτίωση των χώρων πρασίνου σε κάθε γειτονιά (1.4)
- Βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης και της ελκυστικότητας της Περιφέρειας ως τόπου άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και προσέλκυση νέων επενδυτών (3.1)



ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ / ΠΥΚΝΩΤΕΣ ΔΙΑΤΟΠΙΚΗΣ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑΣ

5.7.Επιτόπια έρευνα-καταγραφή της Λεωφόρου Συγγρού

Η λεωφόρος Συγγρού αποτελεί τον κύριο και μεγαλύτερο κυκλοφοριακό άξονα της Αθήνας. Τα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης ο άξονας αυτός ως και ισχυρότερος ήταν από αυτούς που δεχθήκαν εντονότερα την πτώση της καταναλωτικής δραστηριότητας από τη στιγμή όπου στηρίζονταν οι περισσότερες παρόδιες επιχειρήσεις σε μαζικά υπεροπτικά καταναλωτικά ρεύματα. Η λεωφόρος στους παράδρομους της, από αρκετά παλιά συγκέντρωνε πέραν των μεγάλων αντιπροσωπιών και κέντρων διασκέδασής, δραστηριότητες περιθωριακές, φαινόμενο που μπορεί να συνδεθεί με τα διεθνή φαινόμενα. Η κρίση οδήγησε στην υποχώρηση της εμπορική δραστηριότητα υψηλής έντασης και ανέδειξε ως κυρίαρχη την περιθωριακή που σε τέτοιες εποχές μπορούμε να υποθέσουμε ότι αναπτύσσεται. Η επιμονή και στοχευμένη επένδυση πολιτιστικών κέντρων καθ' όλο το μήκος της δεν είναι επαρκής για να αλλάξει το χαρακτήρα της λεωφόρου. Οι τιμές των ενοικίων έχουν πέσει σε μεγάλο βαθμό και οι ασυνέχειες του εμπορίου – ψυχαγωγίας που και παλαιότερα υπήρχαν κατά μήκος του άξονα έχουν μετατραπεί περισσότερο σε παράθεση σημειακών πόλων.



6. Συμπεράσματα

6.1.Γενικά για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών

Η έρευνα του εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος επιτελεί σημαντική προσέγγιση των διαδημοτικών και ενδοπεριφερειακών προβλημάτων

αποδεικνύοντας ότι δεν υπάρχουν «στεγανά» στη εκτύλιξη των ροών φυσικών και ανθρώπινων στο χώρο. Μια μελέτη αυτού του είδους, επιλέγει τις σημαντικότερες και πιο προβληματικές περιοχές της Αθήνας και προσπαθεί να οργανώσει ένα σύνολο δράσεων που να ενοποιούν και να ενισχύουν τα οφέλη των επιμέρους δράσεων. Πέραν αυτού, εντάσσοντας στα συμπεράσματα τον χαρακτηρισμό του είδους της βιώσιμης ανάπτυξης που προωθεί η έρευνα, μπορούμε να την ορίσουμε ως ένα σύνολο αναπλάσεων πέραν της προφανούς και πολυπόθητης περιβαλλοντικής και κλιματολογικής ωφέλειας που θα αυξήσει σε μεγάλο βαθμό της κεντρικότητες της πόλης και αυτή η μεγέθυνση αν δεν συντονιστεί με παράλληλες δράσεις ίσως να έχει επιπτώσεις στην κατανομή των πόρων. Πέραν όμως της θεώρησης ενός κλειστού συστήματος πόλης, όπως η Αυτάρκης πόλη, μπορεί ο σχεδιασμός να στοχεύει στην εισροή τουριστικών ροών έτσι ώστε να ακολουθήσει μεγέθυνση της καταναλωτικής δραστηριότητας. Η Αθήνα τις τελευταίες δεκαετίες προσπαθεί να γίνει μια σημαντική και ανταγωνιστική ευρωπαϊκή μητρόπολη. Τέλος είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι η μελέτη αυτή εντάσσει μέσα στο σχεδιασμό της κλιματικά, περιβαλλοντικά και μετεωρολογικά δεδομένα με στόχο την αναγνώριση δυνατοτήτων για την αλλαγή των συνθηκών στο σύνολο του λεκανοπεδίου, μια τεράστια ενεργειακή αναβάθμιση όπως και αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στη πόλη μέσα από «ελάχιστες» παρεμβάσεις.

6.2. Για τη λεωφόρο Συγγρού

Η λεωφόρος Συγγρού πρεσβεύει το όραμα της ταχύτητας του εκσυγχρονισμού του προηγούμενου αιώνα. Το πρόταγμα της σημερινής εποχής έχει να κάνει με τον εξανθρωπισμό των υποδομών και την επιστροφή σε πιο ήπια μέσα μετακίνησης. Υπό αυτή την έννοια ο συμβολισμός της λεωφόρου Συγγρού έχει ολοκληρώσει τον κύκλο του. Δεν παύει όμως να είναι η μεγαλύτερη ευθεία του λεκανοπεδίου με την κυριότερο στρατηγικό ρόλο στην Αθήνα, την ένωση του ιστορικού κέντρου με την Αθηναϊκή Ριβιέρα. Η δυναμικότητα του άξονα είναι αδιαμφισβήτητη για την αλλαγή της οργάνωσης της πόλης. Μέσα από τη μελέτη του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος, βλέπουμε ότι είναι εφικτή και ωφέλιμη η σύνδεση και οικειοποίηση του άξονα από τις γύρω κοινότητες. Κλείνοντας, καταλήγουμε ότι αν συντονιστεί η οργάνωση της «διεπιφάνειας» μεταξύ των διοικητικών ορίων των περιοχών (που συνηθώς προκύπτουν στα ρέματα και της μεγάλες λεωφόρους) με την πολυκεντρική αστική ανάπτυξη των τοπικών κέντρων των δήμων θα μπορούσαμε να αναπτύξουμε τα εργαλεία ρύθμισης και παρέμβασης στο χώρο με λιγότερες απώλειες και όσο το δυνατόν προνόηση των επιπτώσεων.

6.3. Για την οικολογική διάσταση του σχεδιασμού

Όπως είδαμε και από την ανάλυση της μελέτης περίπτωσης, η διαστάσεις ακόμα και των παρεμβάσεων αστικής κλίμακας εκτείνονται σε όλα τα επίπεδα και για την διεξαγωγή συμπερασμάτων είναι σε ένα βαθμό η συστηματοποίηση της **ανάλυσης** των ροών και των εντάσεων στις κλίμακες ώστε να μπορούν να αντληθούν συμπεράσματα γόνιμα προς διαβούλευση και επεξεργασία. Είναι βασικό όμως να διαχωρίσουμε την διαδικασία αυτή που εν μέρει προσμοιάζει την αναζήτηση ενός αστικού οικολόγου με την αυτούσια μεταφορά ότι «η πόλη είναι ένα δέντρο» και ότι επαγωγικά μπορούμε να κανονικοποιήσουμε και την σύνθεση της πόλης παραβλέποντας της τοπικές τις ιδιαιτερότητες. Επίσης η βιώσιμη αστική ανάπτυξη όπως είδαμε στο κείμενο μπορεί να ερμηνευθεί με διάφορους τρόπους ώστε κάθε φορά να προωθηθούν οι πολιτικές και χωροκοινωνικές ιδιαιτερότητες των κοινωνιών. Καταλήγουμε ότι είναι πολύ σημαντική η οικολογική διάσταση του σχεδιασμού, αλλά είναι απαραίτητη η αποφυγή της θεώρησης της ως κυρίαρχής ή ουδέτερης γιατί συνδέεται άμεσα με την αντίληψη περί ανάπτυξης και επομένως με πολιτικές θεωρήσεις της οικονομίας των φυσικών πόρων.

Βιβλιογραφία

- S.T.A. Pickett, Christopher G. Boone, Brian P. McGrath, M.L. Cadenasso, Daniel L. Childers, Laura A. Ogden, Melissa McHale, J. Morgan Grove, Ecological science and transformation to the sustainable city
- Sassen, S. (2001). *The global city: New York, London, Tokyo* (2nd ed.). Princeton: Princeton University Press.
- Childers, D. L., Pickett, S. T. A., Grove, J. M., Ogden, L., & Whitmer, A. (2013). *Advancing urban sustainability theory and action: Challenges and opportunities*. Landscape and Urban Planning.
- Pablo A. Marquet, Andrew P. Allen, James H. Brown, Jennifer A. Dunne, Brian J. Enquist, James F. Gillooly, Patricia A. Gowaty, Jessica L. Green, John Harte, Steve P. Hubbell, James O'Dwyer, Jordan G. Okie, Annette Ostling, Mark Ritchie, David, Storch, and Geoffrey B. West, *On theory in ecology*
- Wilfried Endlicher, Marcel Langner, Markus Hesse, Harald A. Mieg, Ingo Kowarik, Patrick Hostert, Elmar Kulke, Gunnar Nützmann, Marlies Schulz, Elke van der Meer, Gerd Wessolek, Claudia Wiegand, *Shrinking Cities: Effects on Urban Ecology and Challenges for Urban Development*
- Sukopp, H. & R. Wittig (1998): *Was ist Stadtökologie?* In: Sukopp, H. & R. Wittig (eds.): *Stadtökologie*. 2nd ed. Stuttgart etc.: 1-12.
- Alberti, M., Marzluff, J.M., Shulenberger, E., Bradley, G., Ryan, C. & C. Zumbrunnen (2003): *Integrating humans into ecology: Opportunities and challenges for studying urban ecosystems*. *Bioscience* 53(12): 1-11.
- Alberti, M. (2005): *The effects of urban patterns on ecosystem function*. *International Regional Science Review*. 28(2): 168–192.
- Marzluff, J.M., Shulenberger, E., Endlicher, W., Simon, U., Zumbrunnen, C., Alberti, M., Bradley, G. & C. Ryan (eds., in press): *Urban Ecology: an international perspective on the interaction between humans and nature*. Berlin etc.
- Vale D., *Sustainable urban form, accessibility and travel: The relationship between polycentric urban development and commuting in Lisbon*
- World Commission on Environment and development (WCED) (1987) *Our common future*, Oxford, Oxford University Press
- Harvey, D. (1996a) *Justice, Nature and Geography of Difference*, Oxford, Blackwell
- Haughton, G. & Hunter, C. (1994) *Sustainable cities*, London, Routledge
- Pearce, D. Markandya, A. & Barbier, E. (1989) *Blueprint for a Green Economy*, London, Earthscan
- Connelly, S. (2007) *Mapping sustainable development as a contested concept*. *Local Environment*
- Campbell, S. (1996) *Green cities, growing cities, just cities? Urban planning and the contradictions of sustainable development*. *Journal of the American Planning Association*
- Davoudi, S. (2000) *Sustainability: a new vision for the British planning system*. *Planning Perspectives*
- Daly, H. E. (1991) *Steady-state economics*, Washington, DC, Island Press.
- Daly, H. E. (1992) *Steady-state economics: concepts, questions, policies*. GAIA
- Wackernagel, M. & Rees, W. E. (1996) *Our Ecological Footprint: Reducing Human Impact on the Earth*, Gabriola Island, BC, New Society Publishers

- Meadows, D. H., Meadows D.I., Randers, J.& Behrens, W. W. (1972) The Limits to Growth: a report for the club of Rome's project on the predicament of mankind, London, Earth Island Limited
- Rees, W. E. (1992) Ecological footprints and appropriated carrying capacity: what urban economics leaves out. Environment and Urbanization
- Guy, S. & Marvin, S. (2000) Models and pathways: The diversity of sustainable urban futures.
- Haughton, G. (1997) Developing sustainable urban development models. Cities
- Παρμενίδης Γ., Τουρνικιώτης Π., Πολυζος Γ. κ.α., Ερευνητικό πρόγραμμα, Περιφέρεια Αττικής – Σχολή αρχιτεκτόνων ε.μ.π. διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών