

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ &
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

Ο ρόλος της πολεοδομίας στην κοινωνική ένταξης
και μείωση των κοινωνικών ανισοτήτων.

Σιρολιάνης Κωνσταντίνος

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια: Τασοπούλου Αναστασία

ΒΟΛΟΣ, 2025

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή αλλού. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του ΤΜΧΠΠΑ και ότι στο πλαίσιο αυτού έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κ.λπ., τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες ανεξαιρέτως τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του ΠΘ ή και του ΤΜΧΠΠΑ.

Ημερομηνία:

Ονοματεπώνυμο: Σιρολιάνης Κωνσταντίνος

Υπογραφή:

Περίληψη

Η διπλωματική εργασία εστιάζει στην έννοια της κοινωνικής πολεοδομίας, αναδεικνύοντας τον ρόλο της στη μείωση κοινωνικών ανισοτήτων και την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής. Μέσα από θεωρητικές και εμπειρικές προσεγγίσεις, παρουσιάζεται πώς ο αστικός σχεδιασμός δεν είναι απλώς τεχνική διαδικασία οργάνωσης του χώρου, αλλά εργαλείο κοινωνικής πολιτικής που επηρεάζει την καθημερινότητα, την ισότητα και τη βιωσιμότητα των πόλεων. Κεντρικά ζητήματα αποτελούν η προσβασιμότητα σε δημόσιους χώρους, η κοινωνική στέγαση, η περιβαλλοντική και χωρική δικαιοσύνη, καθώς και η συμβολή του ψηφιακού μετασχηματισμού στη διαμόρφωση πιο συμπεριληπτικών αστικών περιβαλλόντων. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη σημασία της πολιτικής ηγεσίας, της πολυεπίπεδης συνεργασίας και της συμμετοχής των κατοίκων, που μπορούν να λειτουργήσουν ως καταλύτες κοινωνικής ενσωμάτωσης. Η εργασία επισημαίνει πως η κοινωνική πολεοδομία οφείλει να αντιμετωπίζει τις υφιστάμενες ανισότητες, να προωθεί τη βιώσιμη κινητικότητα και να αξιοποιεί εργαλεία όπως η αξιολόγηση κοινωνικών επιπτώσεων, ώστε να εξασφαλίζεται ισότιμη πρόσβαση σε πόρους και ευκαιρίες. Η θεωρητική ανάλυση εμπλουτίζεται με τη μελέτη περίπτωσης της μουσουλμανικής μειονότητας στην Αλεξανδρούπολη, όπου αναδεικνύονται τα προβλήματα αυθαίρετης δόμησης, έλλειψης υποδομών και πολεοδομικής ανομίας, αλλά και οι δυνατότητες μετάβασης σε μια ανθρωποκεντρική πολεοδομία με έμφαση στην ένταξη και την ισότητα. Συνολικά, η εργασία προβάλλει την κοινωνική πολεοδομία ως σύγχρονο πλαίσιο αστικής ανάπτυξης, όπου η δίκαιη κατανομή πόρων, η ενίσχυση της συλλογικότητας και η προστασία της δημόσιας υγείας αποτελούν τους βασικούς άξονες για τη δημιουργία βιώσιμων και δίκαιων πόλεων.

Λέξεις κλειδιά: Κοινωνική πολεοδομία, κοινωνική συνοχή, ανισότητες, αστικός σχεδιασμός, προσβασιμότητα.

Abstract

This thesis places its focus on the concept of social urbanism, highlighting its role in reducing social inequalities and strengthening social cohesion. Through theoretical and empirical approaches, it demonstrates how urban planning is not merely a technical process of spatial organization but also a tool of social policy that shapes daily life, equity, and urban sustainability. Core issues include accessibility to public spaces, social housing, spatial and environmental justice, as well as the impact of digital transformation on building more inclusive urban environments. Emphasis is placed on the role of political leadership, multilevel governance, and citizen participation as catalysts for social integration. The study stresses that social urbanism must address existing inequalities, promote sustainable mobility, and employ tools such as Social Impact Assessment to ensure fair access to resources and opportunities. The theoretical framework is complemented by the case study of the Muslim minority in Alexandroupolis, which reveals problems of informal housing, lack of infrastructure, and planning illegality, but also highlights the potential of transitioning towards a more human-centered urbanism based on inclusion and equality. Overall, the thesis presents social urbanism as a contemporary framework for urban development, where fair resource distribution, collective well-being, and public health protection constitute the core axes for building just and sustainable cities.

Keywords: Social urbanism, social cohesion, inequalities, urban planning, accessibility.

Ευχαριστίες

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την Επίκουρη Καθηγήτρια Πολεοδομικών Πολιτικών ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ κα. Τασοπούλου Αναστασία, για την επίβλεψη της παρούσας διπλωματικής εργασίας, με την οποία είχαμε μια άψογη συνεργασία και μου παρείχε όλες τις απαραίτητες συμβουλές, γνώσεις και κατευθύνσεις για την εκπόνηση της.

Την ίδια στιγμή θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου, ξεκινώντας από τους γονείς μου οι οποίοι έκαναν δυνατή την διαμονή μου στον Βόλο και την τέλεση των σπουδών μου στο τμήμα. Τα αδέρφια μου που ως μεγαλύτεροι και ως παλαιότεροι φοιτητές άλλων τμημάτων, μου έδωσαν συμβουλές για να είμαι έτοιμος σε αυτό το βήμα της ζωής μου.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την παρέα που έκανα στον Βόλο, για την καταπληκτικά θετική επιρροή τους στην καθημερινή μου ζωή στην πόλη.

Contents

Κατάλογος Εικόνων	2
Εισαγωγή	2
Γενικά.....	2
Κεφάλαιο 1 ^ο Κοινωνική Πολεοδομία: Θεμελιώδεις Έννοιες και Προσεγγίσεις.....	6
1.1 Οργάνωση αστικού χώρου	6
1.2 Κατανόηση της Κοινωνικής Συνοχής	7
1.3 Ο ρόλος της πολεοδομίας & χωροταξίας στην διαμόρφωση της κοινωνικής συνοχής.....	8
1.4 Εντοπισμός αστικών κοινωνικών ανισοτήτων.....	10
1.5 Αξιολόγηση κοινωνικών επιπτώσεων στον αστικό σχεδιασμό (Social Impact Assessment) ..	11
Κεφάλαιο 2 ^ο : Η Έννοια και οι Στόχοι της Κοινωνικής Πολεοδομίας	13
2.1 Ορισμός της Κοινωνικής Πολεοδομίας	13
2.2 Διαστάσεις και στόχοι της κοινωνικής πολεοδομίας	17
Κεφάλαιο 3 ^ο : Πυλώνες της κοινωνικής πολεοδομίας.	22
3.1 Χωρική και περιβαλλοντική δικαιοσύνη στην Κοινωνική Πολεοδομία	22
3.2 Η Σημασία των Χώρων Πρασίνου ως Μέσου Ανάπτυξης της Κοινωνικής Συνοχής.....	24
3.3 Ρόλος της πολιτικής ηγεσίας και των πολιτών στην Κοινωνική Πολεοδομία	27
3.4 Η αναγκαιότητα πολυεπίπεδης συνεργασίας στην Κοινωνική Πολεοδομία.	29
3.5 Προσβασιμότητα και κοινωνική ένταξη.	30
3.6 Η κοινωνική στέγαση ως πυλώνας της κοινωνικής πολεοδομίας.....	33
3.7 Ψηφιακός μετασχηματισμός και Ψηφιακή δικαιοσύνη στην Κοινωνική πολεοδομία.	36
Κεφάλαιο 4 ^ο : Μελέτη περίπτωσης: Η μουσουλμανική μειονότητα στην Αλεξανδρούπολη.....	39
4.1 Ιστορικό πλαίσιο.....	39
4.2 Ρητορική του κράτους και της τοπικής αυτοδιοίκησης.	40
4.2 Αυθαίρετη δόμηση στην περιοχή και έλλειψη υποδομών.....	42
4.3 Αναγνώριση της περιοχής μελέτης	45
4.4 Προς μια ανθρωποκεντρική πολεοδομία: Πέντε πυλώνες για την ένταξη και την ισότητα... ..	48
4.5 Πολεοδομική ανομία και αποτυχία διακυβέρνησης στην Αλεξανδρούπολη	49
Κεφάλαιο 5 ^ο Συμπεράσματα	51
Βιβλιογραφικές Αναφορές	53

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1 <i>Social cohesion</i>	8
Εικόνα 2 <i>Social Impact Assessment</i>	13
Εικόνα 3 (<i>Gemaidenbauten</i>).....	34
Εικόνα 4 (<i>Khruscshovkas</i>).....	35
Εικόνα 5 (<i>e-poleodomia</i>).....	46
Εικόνα 6 (<i>Google Earth</i>)	46
Εικόνα 7 (Κτηματολόγιο).....	47
Εικόνα 8 (<i>e-enros</i>).....	47
Εικόνα 9 (<i>e-enros</i>).....	48

Εισαγωγή

Γενικά

Υπάρχουν πολλές διαφορετικές προσεγγίσεις για την σύσταση και οργάνωση μιας πόλης, τόσο από πολεοδόμους όσο και από κοινωνιολόγους. Οι πολεοδόμοι δίνουν έμφαση στην επιρροή που ασκεί

η κατανομή των χρήσεων γης, η ύπαρξη δημόσιων χώρων, καθώς και η ευκολία μετακίνησης μέσα στην πόλη. Η ύπαρξη πλατειών, πεζοδρομίων και δρόμων που συνδυάζουν ασφάλεια, λειτουργικότητα και υψηλή ποιότητα κατασκευής, συμβάλλει στη βελτίωση της καθημερινής ζωής των κατοίκων. Επιπλέον, η προώθηση της πεζής μετακίνησης και της ποδηλασίας, καθώς και η δημιουργία χώρων πρασίνου, προσφέρουν δυνατότητες για σωματική άσκηση, πνευματική ανάπαυλα και επαφή του ανθρώπου με τη φύση. Οι κοινωνιολόγοι βλέπουν την οργάνωση και σύσταση μιας πόλης ως αποτέλεσμα κοινωνικών, οικονομικών και πολιτισμικών σχέσεων. Εξετάζουν πώς η κατανομή χώρων, οι γειτονιές και οι υποδομές επηρεάζουν την καθημερινότητα και την κοινωνική συνοχή. Μελετούν, επίσης, τις ανισότητες, τη χωρική διάκριση και τη συλλογική ταυτότητα, θεωρώντας την πόλη ένα δυναμικό πεδίο αλληλεπίδρασης ανθρώπων και θεσμών. Οι δύο αυτές όψεις ενώνονται αρμονικά, σχηματίζοντας αυτό που ονομάζουμε κοινωνική πολεοδομία.

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με τους πολεοδόμους, η πόλη ορίζεται ως ένας οργανωμένος, πυκνοκατοικημένος και πολυλειτουργικός χώρος που συγκεντρώνει ανθρώπινες δραστηριότητες, υποδομές και δίκτυα, με σκοπό την ικανοποίηση κοινωνικών, οικονομικών, πολιτιστικών και περιβαλλοντικών αναγκών. Δεν αποτελεί απλώς σύνολο κτιρίων και δρόμων, αλλά ένα δυναμικό σύστημα στο οποίο η χωρική διάταξη και ο σχεδιασμός καθορίζουν τη λειτουργικότητα, την ποιότητα ζωής και την ταυτότητα της κοινότητας (School of Urban Planning, McGill University, 2008). Οι πολεοδόμοι δίνουν έμφαση στην αλληλεπίδραση του δομημένου περιβάλλοντος με τον άνθρωπο, καθώς και στη διαχρονική προσαρμογή της πόλης στις κοινωνικές και τεχνολογικές αλλαγές. Για τους πολεοδόμους, η πόλη δεν είναι απλώς ένα σύνολο κτισμάτων και υποδομών, αλλά ένας κοινωνικός χώρος που παράγεται συνεχώς μέσα από την καθημερινή χρήση, τη συμβολική σημασία και τις σχέσεις εξουσίας (οι σχέσεις εξουσίας δείχνουν ποιος αποφασίζει για τον χώρο, ποιος επωφελείται και ποιος μένει στο περιθώριο) που εγγράφονται στον αστικό ιστό (Lefebvre, 1991). Ο Harvey (2008) τονίζει ότι η πόλη αποτελεί χώρο διεκδίκησης και πολιτικής συμμετοχής, καθώς ο τρόπος που σχεδιάζεται και οργανώνεται καθορίζει το ποιος έχει πρόσβαση σε πόρους, υποδομές και ευκαιρίες. Παράλληλα, η Jacobs (1961) προβάλλει μια ανθρωποκεντρική εικόνα της πόλης ως ζωντανό οργανισμό που βασίζεται στη διαφορετικότητα, την πολυλειτουργικότητα και τις άτυπες μορφές κοινωνικής οργάνωσης (Οι άτυπες μορφές κοινωνικής οργάνωσης σε μια πόλη είναι εκείνες οι μορφές συνεργασίας, αλληλεγγύης ή συνύπαρξης που δεν προβλέπονται επίσημα από το κράτος ή τους θεσμούς, αλλά προκύπτουν αυθόρμητα μέσα από την καθημερινή ζωή των κατοίκων.). Η έννοια της κοινωνικής πολεοδομίας συνδέεται στενά με την ιδέα ότι ο αστικός χώρος δεν είναι απλώς ένα φυσικό περιβάλλον με κάποια όρια και κανόνες, αλλά ένας ζωντανός οργανισμός. Σε αυτόν η κοινωνία μπορεί και πρέπει να συμμετέχει ενεργά (Marcelo L., 2007). Έτσι, για την πολεοδομία, η πόλη είναι ταυτόχρονα χώρος φυσικός, κοινωνικός και πολιτικός, όπου το τοπίο, οι χρήσεις και οι σχέσεις συμβιώνουν, συγκρούονται και εξελίσσονται.

Την ίδια στιγμή, οι κοινωνιολόγοι επικεντρώνονται κυρίως στην κατανομή του πληθυσμού, στα δημογραφικά χαρακτηριστικά, στις συμπεριφορές διαφόρων κοινωνικών ομάδων και στις μεταξύ τους σχέσεις (Mark G, Randolph H., Colby K., 1994). Οι κοινωνιολόγοι προσεγγίζουν την πόλη ως έναν κοινωνικά κατασκευασμένο χώρο, όπου διαμορφώνονται, εκφράζονται και αναπαράγονται οι κοινωνικές σχέσεις, οι ανισότητες και οι ταυτότητες. Ο George Simmel (1903) θεωρεί ότι η ζωή στην πόλη προκαλεί έντονες ψυχολογικές και κοινωνικές πιέσεις λόγω της υπερδιέγερσης και του πλήθους ερεθισμάτων, γεγονός που οδηγεί τους κατοίκους σε μια αποστασιοποιημένη στάση, την οποία αποκαλεί «νοητική απονέκρωση». Η πόλη, κατά τον Simmel, διαφοροποιείται από την αγροτική ζωή μέσω της ατομικότητας και της ανωνυμίας που προσφέρει. Ο Louis Wirth (1938), βασισμένος στον αστικό τρόπο ζωής, υποστήριξε ότι η πόλη χαρακτηρίζεται από μέγεθος, πυκνότητα και ετερογένεια πληθυσμού, στοιχεία που διαμορφώνουν σχέσεις απρόσωπες, λειτουργικές και

συχνά προσωρινές. Η πόλη, κατά τον Wirth (1938), ενισχύει την κοινωνική απομόνωση και την αδυναμία ανάπτυξης ισχυρών κοινοτικών δεσμών. Έτσι, για την κοινωνιολογία, η πόλη δεν είναι μόνο φυσικός ή λειτουργικός τόπος, αλλά ένα πεδίο κοινωνικής παραγωγής, σύγκρουσης και αναδιαμόρφωσης των κοινωνικών σχέσεων. Οι δύο αυτές προσεγγίσεις μάς βοηθούν να κατανοήσουμε σε βάθος την έννοια της πόλης και τη συνοχή των πολιτών της.

Η κοινωνική πολεοδομία αποτελεί έναν σύγχρονο και κρίσιμο τομέα της αστικής ανάπτυξης, με στόχο την προώθηση της κοινωνικής ένταξης και τη μείωση των κοινωνικών ανισοτήτων. Η επιδίωξη μιας κοινωνικά δικαιότερης και σταθερότερης κοινωνίας υπήρξε ανέκαθεν βασική ιδεολογία κάθε πολεοδομικής πρακτικής, όπως αναφέρει ο Yiftachel το 1993. Κάθε πολεοδόμος καλείται να συνδυάσει τις κοινωνικές λειτουργίες της πόλης με τη χωρική της μορφή. Οι πόλεις αποτελούνται από διάφορους κοινωνικούς χώρους, οι οποίοι μπορεί να περιλαμβάνουν συνοικίες, γειτονίες, περιφραγμένες κοινότητες και γκέτο. Αυτή η έννοια παρουσιάζεται ως απάντηση στην ανάγκη για πιο δίκαιες, συμμετοχικές και κοινωνικά ευαίσθητες παρεμβάσεις στον αστικό ιστό. Σύμφωνα με τους Monclús και Medina (2016), η κοινωνική πολεοδομία στοχεύει στην ενσωμάτωση κοινωνικών παραμέτρων στον πολεοδομικό σχεδιασμό, με σκοπό τη βελτίωση της ζωής των πιο ευάλωτων ομάδων, την ανακούφιση από τον κοινωνικό αποκλεισμό και τη δημιουργία πόλεων που εξυπηρετούν τις ανάγκες όλων των κατοίκων τους, ανεξαρτήτως κοινωνικής τάξης, εισοδήματος, ηλικίας ή ικανοτήτων. Η κοινωνική πολεοδομία, ως στρατηγική, εμπεριέχει την καταπολέμηση των κοινωνικών ανισοτήτων μέσα από εργαλεία όπως η κοινωνική στέγαση, η προσβασιμότητα των δημόσιων υποδομών, η ανάπτυξη του αστικού πρασίνου, η ενίσχυση της ποδηλατισμότητας και περπατησιμότητας και η προώθηση της συλλογικής ζωής στους δημόσιους χώρους.

Κεντρικός πυλώνας αυτής της εννοίας είναι η κοινωνική συνοχή. Όπως υπογραμμίζει ο Turok (2014), οι πόλεις που προωθούν πολιτικές κοινωνικής συνοχής είναι πιο ανθεκτικές, πιο σταθερές και περισσότερο βιώσιμες. Η «κοινωνική συνοχή» είναι μια σύνθετη κατάσταση και εκφράζει τον βαθμό και την ποιότητα της ένταξης των σχέσεων που υπάρχουν μεταξύ των μελών μιας κοινωνίας. Στη θετική της κατεύθυνση αποτυπώνει έναν υψηλό βαθμό συνέργειας μεταξύ των κοινωνικών συντελεστών (προσώπων, φορέων, οργανισμών) και μια κατάσταση καλής λειτουργίας της κοινωνίας με εμφανείς εκφράσεις κοινωνικής αλληλεγγύης και έκδηλη εγκατάσταση ισχυρής «κοινωνικής συνείδησης». Προσθέτως, η κοινωνική συνοχή εδράζεται κατ' ανάγκην σε κοινωνικές και πολιτικές αντιλήψεις που αποδέχονται την ειρηνική διεύθυνση των αντιτιθεμένων συμφερόντων μεταξύ των κοινωνικών ομάδων και την επιδίωξη συναινετικών λύσεων των διαφορών με αμοιβαία οφέλη. (Ιωάννης Ληξουριώτης, 2012). Ιδιαίτερη σημασία έχει η πολυεπίπεδη συνεργασία μεταξύ τοπικών αρχών, κοινωνικών φορέων και πολιτών, που ενισχύει την αποτελεσματικότητα των πολιτικών κοινωνικής πολεοδομίας και προάγει την συμμετοχικότητα (Healey, 1997). Ένα βασικό σημείο της μελέτης αποτελεί η συμμετοχή του κοινού στις διαδικασίες σχεδιασμού. Η κοινωνική πολεοδομία δεν μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά χωρίς τη συμβολή και τη φωνή των ίδιων των κατοίκων. Μέσα από παραδείγματα συμμετοχικών σχεδιαστικών πρακτικών, όπως οι πρωτοβουλίες για δημόσιους χώρους και τα αστικά κινήματα, θα αναδειχθεί η σημασία της συμμετοχής ως εργαλείου ενίσχυσης της κοινωνικής συνοχής.

Η εργασία ξεκινά με την ανάλυση του όρου «κοινωνική πολεοδομία», εξετάζοντας την ιστορική της εξέλιξη και τη σύγχρονη σημασία της. Ένας από τους κύριους στόχους είναι η διερεύνηση του τρόπου με τον οποίο ο πολεοδομικός σχεδιασμός μπορεί να λειτουργήσει ως καταλύτης για την κοινωνική συνοχή. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη δημιουργία χώρων που εξυπηρετούν τις ανάγκες όλων των πολιτών, ανεξαρτήτως κοινωνικής ή οικονομικής κατάστασης.

Πολύ σημαντικός είναι ο ρόλος της πολιτικής ηγεσίας, η οποία καλείται να λάβει ορθές αποφάσεις για την δημιουργία του οράματος μιας πόλης σε συμφωνία αφενός με τους τεχνικούς και οικονομικούς στόχους, αφετέρου με τους κοινωνικούς. Παραδείγματα όπως το Medellín (Μεδεγίν) στην Κολομβία δείχνουν ότι μια πολιτική βούληση υπέρ της κοινωνικής ενσωμάτωσης μπορεί να μεταμορφώσει δομικά υποβαθμισμένες περιοχές μέσα από κοινωνικά ευαίσθητο σχεδιασμό (Brand & Dávila, 2011). Η αξιολόγηση των παραπάνω πολιτικών που μπορεί να λάβει η ηγεσία μπορούν να γίνονται με την ένταξη αξιολογήσεων κοινωνικών επιπτώσεων (SIA - Social Impact Assessment) στις φάσεις του σχεδιασμού αυτών των αποφάσεων, με αποτέλεσμα τον μετριασμό ή την εξαφάνιση των επιπτώσεων που προκαλούν ανισότητα ή κοινωνικό αποκλεισμό (Vanclay, 2003).

Η κοινωνική πολεοδομία δεν μπορεί να αγνοήσει τις αστικές κοινωνικές ανισότητες. Σύμφωνα με τον Fainstein (2010), η δίκαιη πόλη (just city) είναι αυτή που αντιμετωπίζει ευθέως τις διαφορές πρόσβασης σε στέγη, μεταφορές, δημόσιο χώρο, καθαρό αέρα και βασικές υπηρεσίες. Σε αυτό το πλαίσιο, πολιτικές όπως η κοινωνική στέγαση, η αστική αναζωογόνηση με κοινωνικά κριτήρια και η στήριξη των ευάλωτων πληθυσμών (π.χ. ΑμεΑ, ηλικιωμένοι, άστεγοι) γίνονται θεμελιώδεις.

Η εργασία αυτή, λοιπόν, επιδιώκει να συστηματοποιήσει τις βασικές διαστάσεις της κοινωνικής πολεοδομίας: τον κοινωνικά ευαίσθητο σχεδιασμό, την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, την άρση των χωρικών και κοινωνικών ανισοτήτων, την περιβαλλοντική και ψυχική ευημερία των κατοίκων, καθώς και την ενσωμάτωση της ψηφιακής τεχνολογίας στην υπηρεσία της ισότητας. Ειδική μνεία δίνεται στην ανάγκη η πολεοδομία να λειτουργεί ως εργαλείο διευκόλυνσης της ζωής των ατόμων με αναπηρία, βελτίωσης της δημόσιας υγείας μέσω του πράσινου, του καθαρού αέρα και των φιλικών υποδομών, αλλά και δημιουργίας πόλεων που προάγουν την ευδαιμονία, μέσα από περπατησιμότητα, κοινωνικότητα και περιβαλλοντική ισορροπία.

Τέλος, το ψηφιακός μετασχηματισμός εισέρχεται στην κοινωνική πολεοδομία ως νέος παράγοντας, που είτε ενισχύει την προσβασιμότητα, τη συμμετοχή και τη διαφάνεια, είτε αν εφαρμοστεί άκριτα ενδέχεται να εντείνει τους αποκλεισμούς και τις εξαρτήσεις από τεχνοκρατικές διαδικασίες (van Dijk, 2020). Η παρούσα διπλωματική εργασία εστιάζει σε αυτή τη διπλή πρόκληση: πώς μπορεί ο ψηφιακός σχεδιασμός να ενσωματωθεί δημιουργικά σε μια πολεοδομία με κοινωνικούς στόχους.

Η παρούσα διπλωματική είναι ιδιαίτερα επίκαιρη, καθώς οι πόλεις βρίσκονται σε ένα κρίσιμο σταυροδρόμι. Ο τρόπος με τον οποίο θα εξελιχθεί η πολεοδομία τα επόμενα χρόνια μπορεί να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση μιας πιο δίκαιης και βιώσιμης κοινωνίας. Ελπίζεται ότι η ανάλυση που ακολουθεί θα συμβάλει στην καλύτερη κατανόηση της κοινωνικής πολεοδομίας και θα προσφέρει πρακτικές προτάσεις για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις. Ο σκοπός αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι να αναλύσει τη σημασία και τον ρόλο της κοινωνικής πολεοδομίας ως εργαλείου για τη δημιουργία πόλεων πιο δίκαιων και συμπεριληπτικών. Θα εξεταστεί η εξέλιξη της έννοιας αυτής και θα διερευνηθούν τρόποι με τους οποίους το κοινό μπορεί να συμμετάσχει ενεργά στις διαδικασίες πολεοδομικού σχεδιασμού.

Κεφάλαιο 1^ο Κοινωνική Πολεοδομία: Θεμελιώδεις Έννοιες και Προσεγγίσεις

1.1 Οργάνωση αστικού χώρου

Μια βασική διαπίστωση σχετικά με τον αστικό χώρο όπως ανέφερε ο Jonas Scheffer το 2024 είναι ότι αυτός διαμορφώνεται σύμφωνα με διαφορετικές κοινωνικές κατηγορίες. Οι κοινωνικές ομάδες είναι συγκεντρωμένες σε διάφορες περιοχές του αστικού τοπίου. Οι πλούσιοι συνήθως δεν ζουν στον ίδιο χώρο με τους φτωχούς και δεν είναι λίγες οι φορές που οι γειτονιές έχουν μια κυρίαρχη φυλετική κατηγορία που συνδέεται με την εκάστοτε περιοχή (Jonas Scheffer, 2024). Ο αστικός χώρος μπορεί να αναγνωριστεί ως οριοθετημένος από σύνορα και να αντανakλά πρότυπα κοινωνικών διαφορών και ανισοτήτων. Επιπλέον, οι διαχωρισμοί στον αστικό χώρο θεωρείται ότι τόσο αντικατοπτρίζουν όσο και ενισχύουν τις υπάρχουσες κοινωνικές και δομικές διαιρέσεις στην κοινωνία.

Τα χωρικά όρια στον αστικό χώρο μπορούν να αναγνωριστούν είτε στην αντικειμενική είτε στην αόρατη μορφή τους, ή όπως τα αποκαλούν οι Michele Lamont (2002) και Virag Molnar (2023), ως «κοινωνικά» και «συμβολικά όρια». Σύμφωνα με την Michele L. τα κοινωνικά όρια είναι αντικειμενοποιημένες μορφές κοινωνικών διαφορών, που εκδηλώνονται μέσω της άνισης πρόσβασης και κατανομής πόρων (μεγαλύτερη χρηματοδότηση και περισσότερα δημόσια έργα) και κοινωνικών ευκαιριών (καλύτερη εκπαίδευση). Τα συμβολικά όρια είναι τρόποι με τους οποίους οι άνθρωποι δημιουργούν νοητούς διαχωρισμούς όπως το ποιο στυλ, συμπεριφορά ή ομάδα θεωρείται «ανώτερη» ή «κατώτερη» και μέσα από αυτούς τους διαχωρισμούς οργανώνουν την κοινωνία, αποκτούν κοινωνική θέση και έλεγχο πάνω σε προνόμια και πόρους. Για παράδειγμα, ας σκεφτούμε μια πόλη όπου μια συγκεκριμένη γειτονιά της θεωρείται «καλή» και άλλη μια θεωρείται «κακή». Αυτή η διάκριση δεν βασίζεται απαραίτητα σε κάτι αντικειμενικό (όπως η ασφάλεια ή οι υποδομές), αλλά κυρίως σε κοινωνικές αντιλήψεις π.χ. ποιοι μένουν εκεί, τι επάγγελμα έχουν, πώς ντύνονται, πώς μιλάνε. Αν πει κάποιος «αυτή η περιοχή είναι για μορφωμένους ανθρώπους» ή «εκεί μένουν μόνο μετανάστες», τότε χρησιμοποιεί ένα συμβολικό όριο για να διαχωρίσει ανθρώπους σε κοινωνικές κατηγορίες. Αν αυτές τις αντιλήψεις τις συμμερίζονται πολλοί, αρχίζουν να αποκτούν δύναμη. Οι κάτοικοι της «καλής» περιοχής έχουν μεγαλύτερο κύρος, περισσότερες ευκαιρίες, και ίσως καλύτερη πρόσβαση σε πόρους π.χ. σχολεία, δουλειές, υπηρεσίες. Έτσι, το συμβολικό όριο γίνεται και κοινωνικό: επηρεάζει την πραγματική ζωή των ανθρώπων.

Η συστηματική παρουσίαση της αντίληψης της πόλης ως μια κοινωνικο-χωρική μορφή έγινε αρχικά από τους πολεοδόμους - χωροτάκτες της Σχολής του Σικάγο και τους ακόλουθούς της. Σύμφωνα με τους Lutters, W. και Ackerman, M. (1996) ο διαχωρισμός της πόλης σε χωρικές και κοινωνικές ζώνες ήταν κεντρικό στοιχείο της προσέγγισης της Σχολής του Σικάγο για τις αστικές περιοχές, η οποία επιδίωκε να αποτυπώσει τα πρότυπα της αστικής ανάπτυξης και του κοινωνικού διαχωρισμού. Το μοντέλο αστικής ανάπτυξης της Σχολής του Σικάγο παρουσίαζε την πόλη ως προϊόν της ανθρώπινης φύσης, με τη δομή της πόλης να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των κατοίκων της. Η αστική ανάπτυξη θεωρούνταν ως μια διαδικασία διαδοχής, κατά την οποία υπήρχε η τάση οι εσωτερικές ζώνες να επεκτείνονται εισβάλλοντας στις επόμενες εξωτερικές ζώνες (Andrew Abbott, 2020).

1.2 Κατανόηση της Κοινωνικής Συνοχής

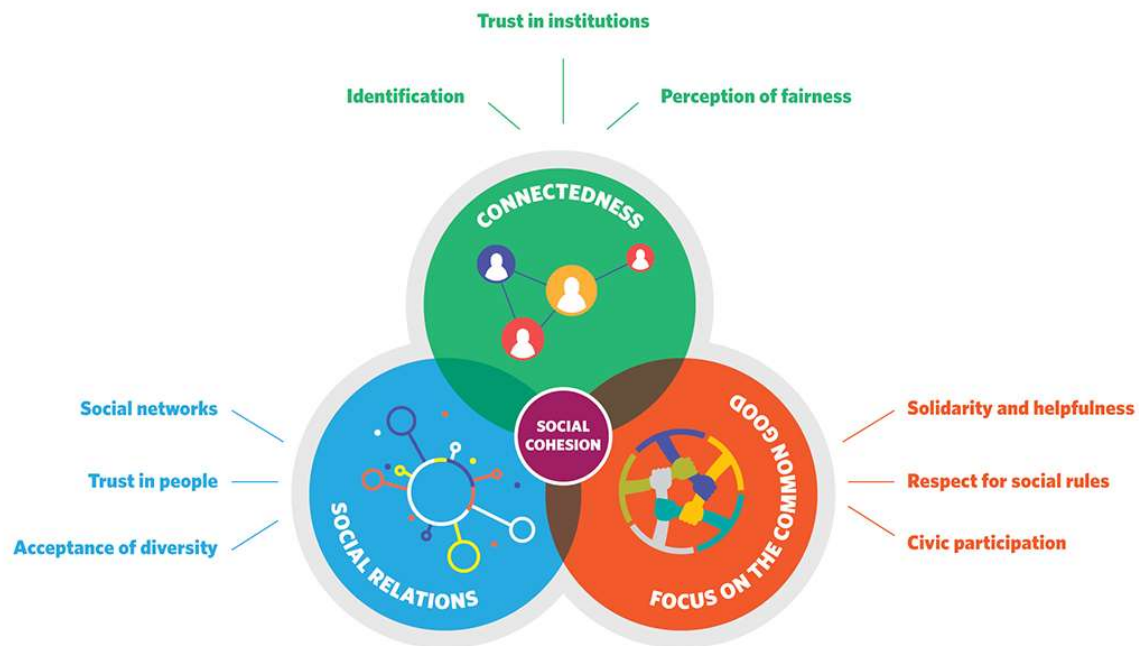
Η κοινωνική συνοχή θεωρείται ως ένα επιθυμητό χαρακτηριστικό μιας κοινωνικής οντότητας, είναι ο βαθμός ενότητας, αλληλεγγύης και αλληλοϋποστήριξης που υπάρχει μέσα σε μια κοινωνία ή κοινότητα. Αναφέρεται στην ικανότητα των μελών να συνεργάζονται, να μοιράζονται κοινές αξίες και να αντιμετωπίζουν συλλογικά προκλήσεις. Υψηλή κοινωνική συνοχή σημαίνει ισχυρούς κοινωνικούς δεσμούς, εμπιστοσύνη και συμμετοχή, γεγονός που ενισχύει τη σταθερότητα, την ευημερία και την ανθεκτικότητα της κοινωνικής ομάδας. Παρόλα αυτά αντιμετωπίζει κίνδυνο επιδείνωσης, καθώς οι κοινωνίες παγκοσμίως υφίστανται ραγδαίες κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές (Chan κ.α., 2006) (Schiefer & van der Noll, 2017). Οι Schiefer και van der Noll (2017) παρείχαν μια εμπειριστατωμένη ανασκόπηση των βασικών στοιχείων της κοινωνικής συνοχής, ορίζοντάς την μέσα από τις κοινωνικές σχέσεις, την ταύτιση με τη γεωγραφική ενότητα και τον προσανατολισμό προς το κοινό καλό.

Το νόημα της κοινωνικής συνοχής διαφέρει ανάλογα με το πλαίσιο στο οποίο αναφερόμαστε (Forrest & Kearns, 2001). Αυτό φαίνεται από τις πρόσφατες προσπάθειες να χαρακτηριστεί ο αντίκτυπος του δημόσιου χώρου στην κοινωνική συνοχή (Francis κ.α., 2012) (Priest κ.α., 2014) (Khalilin & Fallah, 2018) (Liu κ.α., 2020). Για παράδειγμα, για τους κατοίκους μιας πολυεθνικής γειτονιάς, οι τοπικοί δημόσιοι χώροι, όπως τα καταστήματα και τα κοινοτικά κέντρα, τους βοηθούν να χτίσουν κοινωνικές σχέσεις και να ενισχύσουν το αίσθημα κοινότητας (Cattell κ.α., 2008). Σε μια πόλη με εθνοτικά ποικιλόμορφο πληθυσμό, οι κοινωνικές αλληλεπιδράσεις που λαμβάνουν χώρα σε δημόσιους χώρους στο κέντρο της πόλης (ειδικά σε "τέταρτους χώρους" όπως οι μεταβατικοί χώροι) διευκολύνουν την κοινωνική ένταξη και τη συνοχή της κοινότητας (Aelbrecht, 2016, Ganji & Rishbeth, 2020). Στο πλαίσιο των αστικών δρόμων που βρίσκονται στο κέντρο της πόλης, η ιστορική συνέχεια των κοινωνικο-χωρικών δραστηριοτήτων ενισχύει το αίσθημα του ανήκειν που βιώνουν οι επισκέπτες και οι τοπικές κοινότητες (Lotfata & Ataö, 2020).

Ο δημόσιος χώρος αποτελεί μέρος συγκέντρωσης ατόμων μιας κοινωνίας. Ο κόσμος μαζεύεται σε πλατείες και πάρκα, εκεί γίνεται κοινωνική ανταλλαγή ιδεών μεταξύ γνωστών και αγνώστων, επικοινωνεί με τους συνάνθρωπους του και καλλιεργεί το αίσθημα του ανήκειν και της κοινωνίας. Παρόλα αυτά δημιουργούνται ερωτήματα για το αν αυτοί οι χώροι είναι ασφαλείς, αν δημιουργούν αίσθημα φόβου και αν υφίσταται κάποιο πρόβλημα κοινωνικού αποκλεισμού σε αυτές, όπως αναφέρει η κυρία Γεωργία Άννα Σπυροπούλου (2020). Οι πόλεις απέχουν πολύ από το να γίνουν χώροι συνάντησης της διαφοράς, καθώς οι κάτοικοί τους επινοούν διάφορους τρόπους για να το αποφεύγουν. Ολοένα και περισσότερο οι διαφορετικές κοινωνικές τάξεις αναγκάζονται να ακολουθούν διαφορετικές διαδρομές μέσα στο χώρο, κατοικούν και περνούν τον ελεύθερο χρόνο τους σε διαφορετικές ζώνες και σπάνια έχουν μια τυχαία και αναπάντεχη συνάντηση με τον «άλλο» (Stevenson, 2007). Ο χώρος έχει 2 έννοιες, την ιδιωτική και την δημόσια. Πολλοί μελετητές αναφέρουν ως δημόσιο αυτόν που συναντάμε στις περιπτώσεις που απομακρυνόμαστε από τον προσωπικό μας χώρο, δηλαδή την άνεση του σπιτιού μας. Καθημερινά περνάμε πολλές ώρες στον δημόσιο χώρο θέλοντας και μη, δηλαδή ως περαστικοί και ως συμμετέχοντες (Σπυροπούλου, 2020).

Όπως αναφέρει η κα. Σπυροπούλου ο δημόσιος χώρος έχει τον ρόλο ενός χώρου κοινωνικής συνοχής, καθώς πολλά άτομα συμμετέχουν ενεργά μέσω της κοινωνικοποίησης, είτε μέσω παιχνιδιού αναφερόμενη στα παιδιά, είτε μέσω σωματικής άσκησης. Όλα τα παραπάνω αφορούν την συνεκτικότητα του κοινωνικού συνόλου, αυξάνοντας αισθήματα ευημερίας, αυτοπεποίθησης και ικανότητας χαλάρωσης.

Απεναντίας, παρατηρούνται πολύ έντονα συμπεριφορές κοινωνικού αποκλεισμού και πολιτικής έντασης. Από τα αρχαία χρόνια ο δημόσιος χώρος ήταν κέντρο συνοχής και αντιπαράθεσης. Οι περιθωριοποιημένοι χώροι σπάνια συμμετέχουν σε κάτι από αυτά. Τέτοιοι χώροι κυρίως βρίσκονται σε περιοχές της Ευρώπης που ζουν φτωχοί, ηλικιωμένοι, μετανάστες και σε μειονότητες. Η τελευταία ευάλωτη ομάδα είναι εκτεθειμένη στον κίνδυνο του κοινωνικού αποκλεισμού. Ο κοινωνικός αποκλεισμός οφείλεται σε διαφορετικές μορφές ευπάθειας. Αυτό σημαίνει ότι οποιοδήποτε χαρακτηριστικό καθιστά το άτομο ευάλωτο, μπορεί να ανοίξει τον δρόμο για κοινωνικό αποκλεισμό (Madanipour, 2013).



Source: Bertelsmann Foundation

Εικόνα 1 Social cohesion

1.3 Ο ρόλος της πολεοδομίας & χωροταξίας στην διαμόρφωση της κοινωνικής συνοχής

Η πολεοδομία και η χωροταξία αποτελούν καίρια εργαλεία διαμόρφωσης του κοινωνικού ιστού των πόλεων, επηρεάζοντας άμεσα το επίπεδο κοινωνικής συνοχής. Η χωρική οργάνωση δεν είναι ουδέτερη, καθορίζει ποιοι συναντιούνται, υπό ποιες συνθήκες και με τι μορφές αλληλεπίδρασης. Η αναπαραγωγή περιθωριοποιημένων περιοχών με μονολειτουργική χρήση γης οδηγεί σε κοινωνικό αποκλεισμό και ενδυνάμωση ανισοτήτων (Talen, 2019). Αντίθετα, μια πολεοδομία που προάγει τη μικτή χρήση γης, την προσβασιμότητα σε δημόσιες υποδομές και τις χωρικά δίκαιες παρεμβάσεις μπορεί να λειτουργήσει ως ενισχυτής κοινωνικής ενσωμάτωσης.

Όπως δηλώνει ο συγγραφέας και διακεκριμένος αστικός σχεδιαστής Jan Gehl (2010) «Αν θέλουμε να δημιουργήσουμε «πόλεις για ανθρώπους» ή «φιλικές προς τον άνθρωπο» πόλεις, οι αστικοί σχεδιαστές πρέπει να εφαρμόσουν την ανθρώπινη προοπτική, να παρατηρήσουν και να αναλύσουν προσεκτικά τη συμπεριφορά των ανθρώπων στον αστικό χώρο και να δημιουργήσουν αστικούς χώρους ως πραγματικά μέρη συνάντησης». Εμπειρίες από όλο τον κόσμο δείχνουν ότι τέσσερις προσεγγίσεις σχεδιασμού και σχεδίασης έχουν ιδιαίτερα επιτυχία στην προώθηση της κοινωνικής συνοχής και στην παροχή χώρων συνάντησης και αλληλεπίδρασης.

Πρώτος και βασικός μηχανισμός είναι η εξασφάλιση ισόρροπης πρόσβασης σε δημόσιες υπηρεσίες και υποδομές. Η χωροθέτηση σχολείων, νοσοκομείων, πολιτιστικών και αθλητικών εγκαταστάσεων σε απόσταση περπατήματος από τις κατοικίες αποτρέπει τη δημιουργία «αόρατων τειχών» μέσα στην πόλη. Η ύπαρξη ποιοτικών δημόσιων χώρων, όπως πάρκα και πλατείες ευνοεί την καθημερινή συνάντηση διαφορετικών κοινωνικών ομάδων, χτίζοντας σχέσεις εμπιστοσύνης και αναπτύσσοντας αίσθηση κοινότητας (Gehl, 2011). Χωροταξικός σχεδιασμός που προνοεί για δίκτυο μικρών αποκεντρωμένων πυρήνων πολιτικής και κοινωνικής ζωής αποτρέπει την υπερσυγκέντρωση λειτουργιών στο κέντρο και την παράλληλη υποβάθμιση της περιφέρειας.

Παράλληλα, ο σχεδιασμός χρήσεων γης είναι ένα σημαντικό εργαλείο για την καθοδήγηση και την ενεργοποίηση της ισόρροπης αστικής ανάπτυξης. Είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη όχι μόνο οι οικονομικές πτυχές, αλλά και οι περιβαλλοντικές και κοινωνικές πτυχές. Η ανάμιξη χρήσεων γης συμβάλλει στη δημιουργία «ζωντανών» περιοχών όπου η κατοικία, η εργασία, η αναψυχή και οι κοινωνικές υπηρεσίες συνυπάρχουν. Η μονολειτουργική χωροθέτηση κατοικίας οδηγεί σε απονεκρωμένες περιοχές εκτός ωραρίου εργασίας, αυξάνοντας τόσο την ανασφάλεια όσο και τον κοινωνικό διαχωρισμό. Πολεοδομικές πολιτικές που ενθαρρύνουν τη σύγχυση λειτουργιών γης μειώνουν τις μετακινήσεις, ενισχύουν τις κοινωνικές επαφές και διαμορφώνουν «γειτονιές 15 λεπτών» όπου οι κάτοικοι συναντιούνται τακτικά, υποστηρίζοντας πρακτικές αλληλεγγύης (Moreno κ.α., 2021). Αυτό θα επέτρεπε και σε πρωτοβουλίες και έργα, όπως οι κοινοτικοί κήποι, να παραμείνουν στις κοινότητες.

Δεύτερον, η χωροταξία μπορεί να λειτουργήσει ως εργαλείο αναδιανομής. Ο σχεδιασμός που λαμβάνει υπόψη του κοινωνικά κριτήρια στοχεύει στη μείωση των ανισοτήτων μέσω ρυθμίσεων όπως η κοινωνική κατοικία σε μεικτές περιοχές. Η εξασφάλιση προσιτής στέγασης κοντά σε θέσεις εργασίας και υπηρεσίες αποτρέπει τον κοινωνικό και χωρικό αποκλεισμό ευαίσθητων ομάδων. Παράλληλα, ο επαναπροσδιορισμός χωροταξικών ζωνών επιτρέπει τον περιορισμό φαινομένων *gentrification*, που συχνά εκτοπίζουν παλιούς κατοίκους όταν οι περιοχές αναβαθμίζονται (Lees, 2012). Η συνεπής στρατηγική πρέπει να επιδιώκει αναβάθμιση χωρίς εκτοπισμό, διατηρώντας το κοινωνικό μωσαϊκό.

Τρίτον, η ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών μετακίνησης όπως τα δημόσια μέσα, το περπάτημα και η ποδηλασία μειώνει την εξάρτηση από το ΙΧ, που συχνά αποτελεί δείκτη οικονομικού και κοινωνικού διαχωρισμού. Η προσβασιμότητα στην πόλη με χαμηλό κόστος λειτουργεί ως «γέφυρα» των κοινωνικών ομάδων, επιτρέποντας τη συμμετοχή όλων στο αστικό γίγνεσθαι. Παράλληλα, η βιώσιμη κινητικότητα ενισχύει την ανθρώπινη κλίμακα στην πόλη, διευκολύνοντας τις καθημερινές συναντήσεις και την κοινωνική αλληλεπίδραση (Cervero & Kockelman, 1997). Η ανάπτυξη προσανατολισμένη στις μεταφορές (Transit-Oriented Development, TOD) σε συνδυασμό με την αναβάθμιση των οδικών δικτύων έχει γίνει μια δημοφιλής προσέγγιση για τη δημιουργία κοινωνιών που είναι ενταγμένες και συνδεδεμένες μέσω του χωροταξικού σχεδιασμού και μπορεί να έχει μεγάλη επίδραση στη ζωτικότητα και την ένταξη μιας συγκεκριμένης περιοχής. Βασισμένη στην αρχή του σχεδιασμού υψηλής ποιότητας μικτών χρήσεων που είναι φιλικές προς τους πεζούς και τους ποδηλάτες, και σε κοντινή απόσταση από σταθμούς μεταφορών και άλλα μέσα δημόσιας μεταφοράς, η TOD μπορεί να διευκολύνει την κοινωνικοοικονομική και πολιτιστική ποικιλομορφία. Οι δρόμοι δεν είναι μόνο δίκτυα μεταφοράς, αλλά και θεμελιώδεις κοινόχρηστοι δημόσιοι χώροι που υποστηρίζουν πολυάριθμες κοινωνικές, πολιτιστικές και οικονομικές δραστηριότητες. Μια τέτοια προσέγγιση που εστιάζει στους δρόμους έχει αποδειχθεί ιδιαίτερα επιτυχής στον μετασχηματισμό περιοχών ανεπίσημων κατοικιών, οι οποίες συχνά χαρακτηρίζονται από την απουσία δημόσιων χώρων και οδών.

Τέταρτον, οι δημόσιοι χώροι πρέπει να σχεδιάζονται ως σημεία συνάντησης για να επιτρέπουν στους ανθρώπους να συναντιούνται και να αλληλοεπιδρούν σε φαινομενικά ουδέτερο έδαφος. Μικρές παρεμβάσεις στους δημόσιους χώρους, όπως βελτιώσεις στη δυνατότητα κάθισης σε παγκάκια ή το κλείσιμο οδών για την κυκλοφορία αυτοκινήτων, μπορούν ήδη να κάνουν μεγάλη διαφορά. Για παράδειγμα, η τοποθέτηση του δημόσιου εξοπλισμού έχει σημαντική επίδραση στον τρόπο χρήσης και αποδοχής των δημόσιων χώρων, καθώς και στον χρόνο και την ένταση με την οποία οι άνθρωποι παραμένουν και αλληλοεπιδρούν με αγνώστους. (Schreiber, 2016)

Τέλος, η προσαρμοστική και εξελικτική χωροταξική παρέμβαση επιτρέπει την αντιμετώπιση νέων μορφών κοινωνικού αποκλεισμού που προκύπτουν από οικονομικές, τεχνολογικές και περιβαλλοντικές μεταβολές. Η ευελιξία στον σχεδιασμό επιτρέπει τη δημιουργία χώρων που αναπτύσσονται με τον χρόνο μαζί με τις κοινότητες που υπηρετούν. Χωροταξικές πολιτικές που ενσωματώνουν δυνατότητα μετασχηματισμού εξασφαλίζουν ότι ο χώρος παραμένει ζωντανός φορέας κοινωνικής συνοχής ακόμα και σε συνθήκες αστικής μετάβασης (Campbell, 2016).

Συνολικά, η πολεοδομία και η χωροταξία δεν είναι απλά τεχνικά εργαλεία οργάνωσης γης. Αποτελούν βασικούς μηχανισμούς κοινωνικής πολιτικής, ικανούς να κατευθύνουν τις κοινωνικές σχέσεις προς μεγαλύτερη ισότητα, συνεργασία και εμπιστοσύνη. Με ξεκάθαρες προτεραιότητες κοινωνικής δικαιοσύνης, προσβασιμότητας και συμμετοχικότητας, ο χωρικός σχεδιασμός μπορεί να λειτουργήσει ως καταλύτης κοινωνικής συνοχής, να ακυρώσει διαχωριστικές γραμμές και να ενισχύσει τον συλλογικό χαρακτήρα του αστικού χώρου.

1.4 Εντοπισμός αστικών κοινωνικών ανισοτήτων

Οι μελέτες για την εύρεση της ανισότητας στις αστικές περιοχές έχουν επικεντρωθεί στη χωρο-κοινωνική απομόνωση (γκέτο, προάστια, συγκροτήματα κατοικιών, εθνοτικές κοινότητες, περιφραγμένες κοινότητες), στη δυναμική της κοινωνικής ζωής σε περιβάλλοντα όπως τα νοικοκυριά, οι γειτονιές και οι δημόσιοι χώροι, καθώς και στις ανισότητες που αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες σε διαφορετικούς χώρους της πόλης. Επιπλέον, από τις ίδιες μελέτες έχουν αναδειχθεί συνδέσεις μεταξύ μακροοικονομικών αλλαγών όπως η αποβιομηχάνιση, η μεταβιομηχανική εποχή και συγκεκριμένων μικροαστικών προβλημάτων όπως η ανεργία και ορισμένες μορφές κοινωνικής αποξένωσης. Τα ζητήματα αυτά έχουν συνδεθεί με αποφάσεις δημόσιας πολιτικής σε διαφορετικές χωρικές κλίμακες (εθνικές μεταρρυθμίσεις, πολιτικές αστικής και περιφερειακής ανάπτυξης, μακροοικονομική πολιτική). (Savage, M., Warde, A. and Ward, K. (2003) *Urban Sociology, Capitalism and Modernity*. Basingstoke: Palgrave). Το αποτέλεσμα είναι ένας πολύπλοκος χάρτης των τόπων της αστικής ανισότητας, που λαμβάνει υπόψη τη συμβολή της αστικής όψης στην κοινωνική ανισότητα. (Ash Amin 2007)

Για δεκαετίες, τέτοιες μελέτες στην αστική κοινωνιολογία, γεωγραφία και πολεοδομία έχουν συμβάλει σημαντικά στον εντοπισμό οικονομικών και κοινωνικών πολιτικών σε διάφορες χωρικές κλίμακες, προκειμένου να μειωθεί η αστική κοινωνική ανισότητα. Τα κλασικά θέματα της αστικής κοινωνιολογίας σχετικά με την ανισότητα είναι τα προβλήματα πρόσβασης στη στέγαση και ο κοινωνικός διαχωρισμός, η εγκληματικότητα και η κοινωνική αταξία και οι τυπικοί αστικοί χώροι μελέτης που είναι οι γειτονιές, οι δημόσιοι χώροι, τα συγκροτήματα κατοικιών. Αυτά τα προβλήματα θεωρούνταν παραδοσιακά ως συμπτώματα της αστικής, κοινωνικής και οικονομικής ανισότητας, δηλαδή, η δομή της αστικής κοινωνίας παράγει αυτές τις ανισότητες στις πόλεις. Ωστόσο, στην πιο σύγχρονη ανάλυση, αυτά τα ίδια ζητήματα αντιμετωπίζονται πλέον και ως αιτίες του προβλήματος με αποτέλεσμα οι αστικοί χάρτες της κοινωνικής ανισότητας να διαβάζονται ως εξηγήσεις αυτού του φαινομένου. Παλιότερα, η χαρτογράφηση της κοινωνικής ανισότητας χρησιμοποιούνταν για να περιγράψει το πρόβλημα (π.χ. «οι φτωχοί μένουν εδώ, οι πλούσιοι εκεί»). Σήμερα, υπάρχει μια τάση

όπου οι ίδιοι αυτοί χάρτες χρησιμοποιούνται ως αιτιολογίες της ανισότητας, σαν να είναι φυσικό ότι κάποιες γειτονίες είναι φτωχές και άλλες πλούσιες, αντί να αναζητούνται οι κοινωνικές, πολεοδομικές ή πολιτικές αίτιες πίσω από αυτή την χωρική ανισότητα. Δηλαδή, δεν εξετάζεται τόσο η κοινωνικοοικονομική πολιτική που δημιούργησε αυτές τις συνθήκες, αλλά απλά καταγράφεται η ανισότητα ως δεδομένο γεωγραφικό φαινόμενο. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε πολιτικές που επικεντρώνονται μόνο σε τοπικές λύσεις (εξευγενισμός). (Ash Amin, 2007)

1.5 Αξιολόγηση κοινωνικών επιπτώσεων στον αστικό σχεδιασμό (Social Impact Assessment)

Η Αξιολόγηση κοινωνικών επιπτώσεων (SIA) μπορεί να οριστεί ως μια συστηματική προσπάθεια για την αναγνώριση και ανάλυση των κοινωνικών επιπτώσεων ενός προτεινόμενου αστικού έργου ή σχεδίου σε άτομα και κοινωνικές ομάδες εντός μιας κοινότητας ή σε μια ολόκληρη κοινότητα, πριν την λήψη αποφάσεων για την εκπόνηση αυτού. Η αξιολόγηση κοινωνικών επιπτώσεων (Social Impact Assessment - SIA) δεν έχει ένα μοναδικό, παγκοσμίως αποδεκτό ορισμό. Ωστόσο, το περιεχόμενό της και τα θέματα που καλύπτει αποτελούνται από διακριτά στοιχεία που εμφανίζονται με συνέπεια κατά την εφαρμογή της διαδικασίας SIA. Σύμφωνα με τον Διεθνή Σύνδεσμο Αξιολόγησης Επιπτώσεων (International Association for Impact Assessment), «η αξιολόγηση κοινωνικών επιπτώσεων (SIA) περιλαμβάνει τις διαδικασίες ανάλυσης, παρακολούθησης και διαχείρισης των επιδιωκόμενων και μη επιδιωκόμενων κοινωνικών συνεπειών, τόσο θετικών όσο και αρνητικών, των προγραμματισμένων παρεμβάσεων (πολιτικές, προγράμματα, σχέδια, έργα, αστικές παρεμβάσεις) και των διαδικασιών κοινωνικής αλλαγής που πυροδοτούνται από αυτές τις παρεμβάσεις». Οι κοινωνικές επιπτώσεις των αστικών σχεδίων αναφέρονται σε διάφορους παράγοντες, όπως η ποιότητα της στέγασης, οι τοπικές υπηρεσίες και το περιβάλλον διαβίωσης, η υγεία και η ασφάλεια που βιώνουν οι πολίτες, οι τρόποι ζωής των ανθρώπων, ο εξευγενισμός ή η διαχωριστικότητα, οι συνθήκες μεταφοράς. (Sairinen, 2004). Οι διαδικασίες αξιολόγησης περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων (EIA και SIA), μαζί με τις συμμετοχικές πρακτικές σχεδιασμού, αποτελούν βασικά εργαλεία πολιτικής και μεθόδους που έχουν αναπτυχθεί για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις νομιμοποίησης σε θέματα περιβάλλοντος και κοινωνίας στον σχεδιασμό. Ωστόσο, στην πράξη, οι διαδικασίες SIA έχουν εφαρμοστεί κυρίως σε επίπεδο έργου. Αυτή η τάση έχει δεχτεί έντονη κριτική, καθώς περιορίζει τη συζήτηση σε στενά πλαίσια και εμποδίζει την εξέταση ευρύτερων θεμάτων ή εναλλακτικών λύσεων. Τη δεκαετία του 1990, οι απαιτήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης ώθησαν πολλές χώρες να επικεντρωθούν στην αξιολόγηση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων πολιτικών, σχεδίων και προγραμμάτων. Αυτή η προσέγγιση ονομάστηκε «στρατηγική αξιολόγηση επιπτώσεων». Σε αυτό το πλαίσιο, η αξιολόγηση των επιπτώσεων σε σχέδια χρήσης γης σε αστικό επίπεδο έχει αποκτήσει ιδιαίτερη σημασία.

Χαρακτηριστικά διαδικασίας SIA

- Η SIA σχετίζεται στενά με την αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων (EIA).
- Πραγματοποιείται εκ των προτέρων, κατά τη φάση του σχεδιασμού, προκειμένου να προσφέρει μια καλύτερη βάση γνώσης για τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων.
- Είναι ένα εργαλείο για την ανάπτυξη εναλλακτικών λύσεων και τον προσδιορισμό της πλήρους γκάμας των συνεπειών για κάθε εναλλακτική.

- Είναι ένα εργαλείο για την ανάπτυξη μέτρων μετριασμού, προσαρμογής ή αποζημίωσης για τις βλαβερές κοινωνικές επιπτώσεις

(Dietz, 1987)

Η αξιολόγηση κοινωνικών επιπτώσεων αποτελεί ένα εργαλείο, που αποσκοπεί στον εντοπισμό του τρόπου με τον οποίο μια επέμβαση επηρεάζει τις σχέσεις, τις ταυτότητες, τα δίκτυα και την ευημερία των ανθρώπων. Στο πλαίσιο της κοινωνικής πολεοδομίας, η SIA αποκτά ιδιαίτερη σημασία, καθώς η πόλη αντιμετωπίζεται όχι ως απλός φυσικός χώρος αλλά ως σύστημα κοινωνικών αλληλεπιδράσεων, εξουσιών και ανισοτήτων που ο χωρικός σχεδιασμός μπορεί να αναπαράγει ή να αναστρέψει (Friedmann, 2010). Η κοινωνική πολεοδομία αντιλαμβάνεται τον αστικό χώρο ως αποτέλεσμα κοινωνικών σχέσεων και άρα ως πεδίο πολιτικής παρέμβασης που επιδιώκει κοινωνική δικαιοσύνη, ισότητα πρόσβασης και συλλογική ευημερία. Η ενσωμάτωση της αξιολόγησης κοινωνικών επιπτώσεων σε αυτή τη λογική επιτρέπει στην πολεοδομία να περάσει από τον ρυθμιστικό σχεδιασμό του χώρου σε μια ανοιχτά κοινωνική στρατηγική. Βασικό στοιχείο είναι ότι η SIA παρέχει μεθοδολογικά εργαλεία για την αναγνώριση των διαφορετικών κοινωνικών ομάδων που επηρεάζονται από τον σχεδιασμό, αλλά και για την πρόβλεψη των κοινωνικών ωφελειών ή βλαβών που μπορούν να προκύψουν. Αυτό την καθιστά ουσιώδες συμπλήρωμα μιας κοινωνικής πολεοδομίας που επιδιώκει να επουλώσει τις χωρικές ανισότητες αντί να τις συγκαλύψει (Vanclay, 2003).

Η μεθοδολογία της SIA ενθαρρύνει έναν πολυδιάστατο τρόπο σκέψης, συνδυάζοντας ποσοτικές και ποιοτικές μεθόδους ανάλυσης. Με αυτόν τον τρόπο, η αξιολόγηση δεν λειτουργεί αποκομμένα, αλλά ενσωματώνει τις πολλαπλές προοπτικές και τις αξίες των εμπλεκόμενων φορέων, συμβάλλοντας σε μια ολιστική κατανόηση των κοινωνικών μετασχηματισμών. (Burge, 1998). Για παράδειγμα, η αξιολόγηση των κοινωνικών επιπτώσεων ενός σχεδίου ανάπτυξης μπορεί να αποκαλύψει ενδεχόμενο εκτοπισμό ευάλωτων νοικοκυριών λόγω αύξησης ενοικίων, επιτρέποντας τροποποιήσεις που θα διασφαλίσουν παραμονή του τοπικού πληθυσμού. Με άλλα λόγια, η κοινωνική πολεοδομία δεν υιοθετεί την ουδετερότητα του τεχνικού σχεδιασμού, αλλά εμπλουτίζει τον χωρικό προγραμματισμό με πρόβλεψη κοινωνικών αδικιών και στοχευμένα μέτρα αντιμετώπισής τους.

Η ενσωμάτωση της αξιολόγησης κοινωνικών επιπτώσεων (SIA) στη διαδικασία σχεδιασμού είναι μια σημαντική πρακτική που βοηθά στη διασφάλιση ότι οι κοινωνικές επιπτώσεις των σχεδίων λαμβάνονται υπόψη. Η διαδικασία αξιολόγησης των επιπτώσεων γίνεται συνήθως με τον σχεδιαστή να αξιολογεί τις επιπτώσεις των σχεδίων με βάση μελέτες και επισκέψεις στους χώρους που αφορούν. Ένα κρίσιμο στοιχείο αυτής της διαδικασίας είναι η συνεργασία με άλλους κλάδους της διοίκησης και τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η αξιολόγηση των επιπτώσεων αποτελεί μέρος του σχεδιασμού και είναι μια μέθοδος εργασίας. Δεν περιορίζεται μόνο στην αναγνώριση των επιπτώσεων, αλλά και στην ενσωμάτωσή τους στη διαδικασία σχεδιασμού. Η Κοινωνική Επίδραση Αξιολόγησης (SIA) απαντά σε ερωτήσεις όπως: Τι θα αλλάξει; Τι θα συμβεί ως αποτέλεσμα; Υπάρχουν άλλες επιλογές; Τι θα κερδηθεί; Τι θα χαθεί; Ποιοι θα ωφεληθούν; Ποιοι θα πληγούν; (Sairinen, 2004)

Τέλος, η SIA συμβάλλει στη συμμετοχική διάσταση της κοινωνικής πολεοδομίας. Μέσω εργαλείων όπως τα focus groups και οι θεσμοθετημένες διαδικασίες διαβούλευσης, επιτρέπει την είσοδο των εμπειριών και των αντιλήψεων των ίδιων των κατοίκων στον σχεδιασμό (Esteves, Franks, & Vanclay, 2012). Αυτό μετατρέπει τον πολίτη από παθητικό αποδέκτη έργων και πολιτικών σε συνδιαμορφωτή, προωθώντας την κοινωνική νομιμοποίηση και τελικά την κοινωνική συνοχή. Η συμμετοχική αξιολόγηση προωθεί τον εντοπισμό «αθέατων» μορφών κοινωνικής ανισότητας που συχνά δεν

συλλαμβάνει ο τεχνικός σχεδιασμός, όπως ο φόβος εγκληματικότητας ή η υποβάθμιση της καθημερινής κινητικότητας συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων.



Εικόνα 2 Social Impact Assessment

Κεφάλαιο 2^ο: Η Έννοια και οι Στόχοι της Κοινωνικής Πολεοδομίας

2.1 Ορισμός της Κοινωνικής Πολεοδομίας

Η Κοινωνική Πολεοδομία (Social Urbanism - SU) είναι ένα μοντέλο αστικής διακυβέρνησης που προωθεί τη θετική μεταμόρφωση μέσω ταυτόχρονων δράσεων στους δομημένους, φυσικούς και κοινωνικούς τομείς της πόλης όπως την όρισε η Rivera (2022). Σύμφωνα με την Rivera (2022) αυτή η διαδικασία στοχεύει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών, με την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος στο οποίο ζουν. Ο όρος «αστικό περιβάλλον», με την ευρεία του έννοια, αναφέρεται όχι μόνο στις φυσικές υποδομές αλλά και στους περιβαλλοντικούς πόρους, όπως η πρόσβαση σε πράσινες ζώνες, πάρκα, καθαρά και υγιή ρεύματα νερού, κ.λπ., καθώς και στο κοινωνικό πλαίσιο: το σύνολο των ευκαιριών που υποστηρίζουν την ανθρώπινη ανάπτυξη, όπως η ευκολία μετακίνησης, η ποιότητα του αέρα, το ηχητικό και τοπικό περιβάλλον, καθώς και το απόθεμα κοινωνικών υποδομών, π.χ., σχολεία, νοσοκομεία, βιβλιοθήκες, πάρκα, πολιτιστικά κέντρα, δίκτυο μεταφορών, κοινοτική στέγαση διευκόλυνση ατόμων με ειδικές ανάγκες. Επομένως, η Κοινωνική πολεοδομία είναι ένα ολοκληρωμένο μοντέλο αστικής ανάπτυξης για τη μεταμόρφωση πολλαπλών διαστάσεων της πόλης, μια διαδικασία που πραγματοποιείται με τη συνεργασία πολλαπλών ενδιαφερομένων. Πέντε βασικά και αλληλένδετα στοιχεία της Κ.Π. είναι:

- (1) μια ενίσχυση του αστικού ιστού από φυσικές παρεμβάσεις,

Αυτό σημαίνει ότι η πόλη δεν μένει στάσιμη αλλά βελτιώνεται με έργα που αφορούν τον χώρο όπως νέοι δρόμοι, πεζόδρομοι, πλατείες, πάρκα, παιδικές χαρές, αλλά και αναπλάσεις σε υποβαθμισμένες γειτονιές. Στόχος είναι να γίνει η πόλη πιο λειτουργική, πιο όμορφη και πιο φιλική προς τους κατοίκους της.

- (2) με τη βοήθεια κοινωνικών παρεμβάσεων,

Οι αλλαγές στον χώρο δεν αρκούν από μόνες τους. Παράλληλα χρειάζονται και δράσεις που να στηρίζουν τους ανθρώπους για παράδειγμα, κοινωνικές υπηρεσίες, φροντίδα για ηλικιωμένους

και παιδιά, στήριξη σε ευάλωτες ομάδες, εκπαιδευτικές δραστηριότητες. Έτσι, ο χώρος συνδυάζεται με την κοινωνική συνοχή.

(3) που καθοδηγούνται από διαδικασίες συν-δημιουργίας με την κοινότητα,

Η κοινωνική πολεοδομία δεν επιβάλλεται από πάνω προς τα κάτω. Οι ίδιοι οι κάτοικοι συμμετέχουν στη διαδικασία σχεδιασμού, καταθέτουν ιδέες, εκφράζουν ανάγκες και συνεργάζονται με ειδικούς και φορείς. Έτσι οι παρεμβάσεις δεν είναι ξένες προς την καθημερινότητα των ανθρώπων αλλά προσαρμοσμένες σε αυτήν.

(4) διευκολύνονται από αποτελεσματική δημόσια θεσμική διαχείριση και

Για να γίνουν πράξη όλα τα παραπάνω, χρειάζονται ισχυροί και αξιόπιστοι θεσμοί: Δήμος, πολεοδομία, δημόσιες υπηρεσίες. Χωρίς διαφάνεια, έλεγχο και συντονισμό, ακόμα και οι καλύτερες ιδέες μένουν στα χαρτιά. Η καλή διοίκηση είναι ο “σκελετός” πάνω στον οποίο στηρίζεται η κοινωνική πολεοδομία.

(5) ένα οικονομικό μοντέλο που είναι βιώσιμο και αναδιανεμητικό.

Τέλος, η χρηματοδότηση τέτοιων παρεμβάσεων πρέπει να είναι σταθερή, δίκαιη και να εξυπηρετεί όλους. Δεν μπορεί να βασίζεται μόνο στο κέρδος ή στην ιδιωτική επένδυση. Αντίθετα, χρειάζεται ένα οικονομικό πλαίσιο που θα αναδιανέμει πόρους, ώστε όλοι και ιδιαίτερα οι πιο αδύναμοι να ωφελούνται από τις αλλαγές στον χώρο και την κοινωνία.

Η κοινωνική πολεοδομία αποτελεί έναν αναδυόμενο, διεπιστημονικό κλάδο που συνδυάζει στοιχεία από την πολεοδομία, την κοινωνιολογία, τον χωρικό σχεδιασμό και τις κοινωνικές επιστήμες, επιδιώκοντας να ενσωματώσει τις κοινωνικές διαστάσεις στον σχεδιασμό και τη διαχείριση του αστικού χώρου. Σε αντίθεση με τις παραδοσιακές μορφές πολεοδομίας, που εστιάζουν συχνά σε τεχνικά, οικονομικά ή λειτουργικά ζητήματα, η κοινωνική πολεοδομία αναδεικνύει τον ρόλο του χώρου ως παράγοντα κοινωνικής ένταξης, συνοχής και ευημερίας. Η εν λόγω προσέγγιση αναγνωρίζει ότι η πόλη δεν είναι απλώς ένα σύνολο κτηρίων, δρόμων και υποδομών, αλλά ένας ζωντανός οργανισμός στον οποίο αποτυπώνονται και αναπαράγονται κοινωνικές σχέσεις, ανισότητες και ταυτότητες (Lefebvre, 1991).

Ο όρος "κοινωνική πολεοδομία" αναφέρεται στις στρατηγικές και πρακτικές αστικού σχεδιασμού που αποσκοπούν στη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών μέσω της αναδιάρθρωσης ή επανασχεδίασης του χώρου. Η έμφαση δίνεται στη διασφάλιση της ισότιμης πρόσβασης όλων των κοινωνικών ομάδων ανεξαρτήτως φύλου, ηλικίας, εθνικότητας, κοινωνικοοικονομικού υπόβαθρου ή σωματικών ικανοτήτων στους πόρους, τις υπηρεσίες και τις ευκαιρίες που προσφέρει ο αστικός ιστός (Tasan-Kok & Oranje, 2017). Η κοινωνική πολεοδομία βασίζεται στην παραδοχή ότι ο χωρικός αποκλεισμός ή η άνιση κατανομή των πόρων μπορεί να εντείνει τις κοινωνικές ανισότητες, τη φτώχεια και τον κοινωνικό διαχωρισμό. Αντίστροφα, ο δίκαιος, συμμετοχικός και ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός του χώρου δύναται να λειτουργήσει ως μέσο ενίσχυσης της κοινωνικής συνοχής και προώθησης της κοινωνικής δικαιοσύνης (Fainstein, 2010).

Η κοινωνική πολεοδομία καλύπτει ένα ευρύ φάσμα τομέων, οι οποίοι αλληλοσυσχετίζονται και συγκροτούν ενιαία στρατηγική. Ένας κρίσιμος τομέας είναι αυτός της κοινωνικής κατοικίας. Η στέγαση αποτελεί θεμελιώδες κοινωνικό δικαίωμα και βασικό παράγοντα κοινωνικής ενσωμάτωσης. Οι κοινωνικά ευαίσθητες πολεοδομικές πολιτικές προωθούν την πρόσβαση σε αξιοπρεπή και οικονομικά προσιτή κατοικία για όλους, ιδίως για τις ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού, αντιμετωπίζοντας φαινόμενα όπως ο εξευγενισμός (gentrification) ή ο χωρικός αποκλεισμός (Marcuse, 1985). Ένας δεύτερος τομέας αφορά τον δημόσιο χώρο. Οι ανοικτοί, προσβάσιμοι και

ποιοτικοί δημόσιοι χώροι ενισχύουν την κοινωνική αλληλεπίδραση, προάγουν την ισότητα και συμβάλλουν στη δημιουργία αίσθησης του «ανήκειν» (Gehl, 2011). Επιπλέον, η ισόρροπη κατανομή χρήσεων γης, η μικτή χωρική ανάπτυξη και η ενίσχυση των τοπικών οικονομιών αποτελούν εργαλεία κοινωνικής βιωσιμότητας. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίδεται επίσης στην προσβασιμότητα και στη βιώσιμη κινητικότητα, στοιχεία που διασφαλίζουν την ανεμπόδιστη συμμετοχή όλων των πολιτών στον κοινωνικό και οικονομικό βίο της πόλης (Lucas, 2012).

Η κοινωνική πολεοδομία διατηρεί μια άρρηκτη σχέση με την έννοια της κοινωνικής συνοχής, τόσο σε θεωρητικό όσο και σε πρακτικό επίπεδο. Η κοινωνική συνοχή ορίζεται ως η ικανότητα μιας κοινωνίας να διασφαλίζει την ευημερία όλων των μελών της, να ελαχιστοποιεί τις ανισότητες και να αποτρέπει κοινωνικές ρήξεις (Council of Europe, 2004). Στο αστικό περιβάλλον, η συνοχή εκδηλώνεται μέσω της ειρηνικής συνύπαρξης, της αλληλεγγύης, της συμμετοχής και της εμπιστοσύνης μεταξύ των κατοίκων. Η κακή ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος, η ανισόρροπη αστική ανάπτυξη, ο χωρικός αποκλεισμός και η άνιση πρόσβαση σε πόρους ενδέχεται να υπονομεύσουν την κοινωνική συνοχή, τροφοδοτώντας την απομόνωση, την περιθωριοποίηση και την αστική βία (Dempsey et al., 2011). Μέσα από την ενσωμάτωση κοινωνικών δεικτών στον πολεοδομικό σχεδιασμό και την υιοθέτηση συμμετοχικών μεθόδων λήψης αποφάσεων, η κοινωνική πολεοδομία επιδιώκει να ενισχύσει τους δεσμούς μεταξύ των διαφορετικών κοινωνικών ομάδων, καλλιεργώντας ένα πνεύμα συνύπαρξης και συλλογικής ταυτότητας (Healey, 1997).

Ο σύνδεσμος της κοινωνικής πολεοδομίας με τον παραδοσιακό χωρικό σχεδιασμό είναι επίσης κρίσιμος. Αν και η πολεοδομία ως επιστημονικό πεδίο έχει μακρά ιστορία στον σχεδιασμό των πόλεων, συχνά επικρίθηκε για την τεχνοκρατική της προσέγγιση και την απομάκρυνση από τις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων. Η κοινωνική πολεοδομία έρχεται να συμπληρώσει αυτή την έλλειψη, εισάγοντας ποιοτικές, κοινωνικές και συμμετοχικές παραμέτρους στη διαδικασία του σχεδιασμού (Sandercock, 1998). Ο σχεδιασμός δεν είναι πλέον μόνο μία τεχνική άσκηση, αλλά ένας πολιτικός και κοινωνικός διάλογος που λαμβάνει υπόψη τις εμπειρίες, τις ανάγκες και τις προσδοκίες των πολιτών. Η χωρική δικαιοσύνη, η διαφάνεια στη λήψη αποφάσεων, η κοινωνική εμπλοκή και η αντιμετώπιση των ανισοτήτων αποκτούν κυρίαρχη θέση στο πολεοδομικό αφήγημα. Η κοινωνική πολεοδομία αξιοποιεί εργαλεία όπως οι κοινωνικές επιπτώσεις (social impact assessments), οι αστικές διαβουλεύσεις και οι μέθοδοι κοινοτικής συμμετοχής, δημιουργώντας ένα νέο πλαίσιο διακυβέρνησης του χώρου που στηρίζεται στην ισότητα και την κοινωνική ευθύνη (Purcell, 2006).

Η βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών αποτελεί κεντρικό στόχο της κοινωνικής πολεοδομίας. Η ποιότητα ζωής στις πόλεις καθορίζεται από ποικίλους παράγοντες, όπως η πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες (υγεία, εκπαίδευση, μετακίνηση), το αστικό περιβάλλον (πράσινοι χώροι, καθαρός αέρας, ησυχία), η κοινωνική ασφάλεια, αλλά και η δυνατότητα συμμετοχής στα κοινά. Η κοινωνική πολεοδομία επιδιώκει να ενισχύσει αυτούς τους τομείς μέσω του ολιστικού και διεπιστημονικού σχεδιασμού (Ο ολιστικός σχεδιασμός σημαίνει ότι βλέπουμε το σύστημα ή το πρόβλημα ως σύνολο και όχι μόνο μέσα από τα επιμέρους του στοιχεία. Εφαρμοσμένος στον αστικό χώρο, αυτό σημαίνει ότι για παράδειγμα δεν σχεδιάζουμε μόνο δρόμους ή κτίρια, αλλά λαμβάνουμε υπόψη τις κοινωνικές, περιβαλλοντικές, πολιτισμικές, οικονομικές και υγειονομικές παραμέτρους. Ο διεπιστημονικός σχεδιασμός σημαίνει ότι συνεργάζονται επιστήμονες από διαφορετικά γνωστικά αντικείμενα για να επιλύσουν ένα σύνθετο πρόβλημα.), επεμβαίνοντας τόσο στο φυσικό όσο και στο κοινωνικό επίπεδο του χώρου. Οι πολιτικές αναβάθμισης υποβαθμισμένων περιοχών αναφέρονται στην επαναχρησιμοποίηση ανενεργών χώρων, στη δημιουργία δικτύων γειτονιάς, δηλαδή όλα τα αγαθά και οι υπηρεσίες να είναι σε εγγύτητα και εντός των ορίων της γειτονιάς και στην ενίσχυση της κοινωνικής μικροκλίμακας. Ο όρος "κοινωνική μικροκλίμακα" αναφέρεται στις μικρές κοινωνικές

μονάδες και σχέσεις που διαμορφώνονται στο πλαίσιο της καθημερινής ζωής, κυρίως σε επίπεδο γειτονιάς, οικοδομικού τετραγώνου ή κοινότητας (E. Goffman, 1959). Είναι δηλαδή το επίπεδο στο οποίο οι πολίτες συναντιούνται, αλληλοεπιδρούν και οικοδομούν κοινωνικά δίκτυα, σχέσεις εμπιστοσύνης και αίσθημα του "ανήκειν". Αποτελούν πρακτικές που συμβάλλουν στην ενδυνάμωση του κοινωνικού ιστού και στη βελτίωση της καθημερινής ζωής (Jacobs, 1961). Η έμφαση στην τοπικότητα, στην ανθρώπινη κλίμακα και στη συμμετοχικότητα διαμορφώνει ένα μοντέλο πόλης που προάγει την ευζωία, τη δημιουργικότητα και την αίσθηση κοινότητας.

Η σημασία της κοινωνικής πολεοδομίας γίνεται ακόμη πιο εμφανής στο πλαίσιο των σύγχρονων αστικών προκλήσεων, όπως η κλιματική αλλαγή, η ενεργειακή φτώχεια, οι μεταναστευτικές ροές και η αστική ανισότητα. Σε αυτές τις συνθήκες, η πόλη μετατρέπεται σε πεδίο διαπραγμάτευσης και διεκδίκησης δικαιωμάτων, με τον κοινωνικά δίκαιο σχεδιασμό να αποκτά ζωτική σημασία για τη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής και της βιωσιμότητας. Η κοινωνική πολεοδομία δεν περιορίζεται σε τεχνικές λύσεις, αλλά προσπαθεί να επινοήσει εναλλακτικά μοντέλα ανάπτυξης που βασίζονται στις αρχές της ισότητας, της ενδυνάμωσης των πολιτών και της κοινωνικής δικαιοσύνης (Soja, 2010). Η θεώρηση του δικαιώματος στην πόλη ως συλλογικού, αδιαπραγμάτευτου δικαιώματος αποτελεί το θεμέλιο αυτής της προσέγγισης, τονίζοντας την ανάγκη για δίκαιες, συμμετοχικές και χωρίς αποκλεισμούς πόλεις.

«Στον πυρήνα της, η ΚΠ βασίζεται στην ιδέα ο σχεδιασμός να σέβεται, να παρέχει και/ή να επαναδιεκδικεί τα ανθρώπινα δικαιώματα και ένα περιβάλλον αξιοπρέπειας για όλους τους κατοίκους της πόλης. Στοχεύει στην πλήρη φυσική και κοινωνική ενσωμάτωση στην αστική ζωή των υποβαθμισμένων κοινοτήτων/περιοχών (φτωχογειτονίες ή περιοχές που χαρακτηρίζονται από τους υψηλότερους δείκτες ανασφάλειας και φτώχειας). Η υπόθεση είναι ότι αυτοί οι κάτοικοι είναι επίσης άξιοι και αξίζουν να είναι μέρος της πόλης τους και να έχουν πρόσβαση στους πόρους της» (Rivera, 2022, p2).

Αυτή η προσέγγιση που βασίζεται στα δικαιώματα επεκτείνεται για να συμπεριλάβει φυσικά περιβάλλοντα και το δικαίωμα να ζουν σε υγιή, καθαρά και όμορφα περιβάλλοντα. Έτσι, οι παρεμβάσεις της ΚΠ στοχεύουν επίσης να αναστρέψουν και να θεραπεύσουν περιβαλλοντικές ζημιές που προκλήθηκαν στο παρελθόν και να προστατεύσουν και να διατηρήσουν τη φύση. (World Health Organization, 2020). Η ΚΠ έχει πολλές ιδεολογικές βάσεις από το «δικαίωμα στην πόλη» του Henri Lefebvre (1968) και έπειτα από τον David Harvey (2003). Είναι η ιδέα ότι οι πολίτες έχουν το δικαίωμα και τη δύναμη να διαμορφώνουν τις πόλεις τους και τις διαδικασίες που τις καθορίζουν. Σε αυτό το πλαίσιο, η πόλη είναι ένας χώρος συνύπαρξης, επομένως, θα πρέπει να συνδημιουργείται από τους κατοίκους και τους χρήστες της. Αυτή η προσέγγιση υποστηρίζει πολλές μορφές αστικής ανάπτυξης που ενσωματώνουν συμμετοχικές διαδικασίες και στρατηγικές συμμετοχής των πολιτών, σε διάφορους βαθμούς (Bellalta, 2020).

Συνοψίζοντας, η κοινωνική πολεοδομία αποτελεί ένα ισχυρό εργαλείο μετασχηματισμού των πόλεων με στόχο την κοινωνική ένταξη, τη δικαιοσύνη και την ανθρώπινη ευημερία. Συνδυάζοντας την τεχνική γνώση με την κοινωνική ευαισθησία, επιδιώκει να δημιουργήσει αστικά περιβάλλοντα που σέβονται τις ανάγκες όλων των κατοίκων και καλλιεργούν την κοινωνική συνοχή. Η διασύνδεσή της με τον αστικό σχεδιασμό, τη συμμετοχική διακυβέρνηση και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής καθιστά την κοινωνική πολεοδομία μια καίρια στρατηγική για την αντιμετώπιση των κοινωνικών προκλήσεων του 21ου αιώνα. Οι πόλεις του μέλλοντος δεν μπορούν να είναι απλώς τεχνολογικά έξυπνες ή οικολογικά βιώσιμες οφείλουν να είναι και κοινωνικά δίκαιες, συμπεριληπτικές και ανθρώπινες.

2.2 Διαστάσεις και στόχοι της κοινωνικής πολεοδομίας

Η κοινωνική πολεοδομία, ως θεωρητική και πρακτική προσέγγιση στον αστικό σχεδιασμό, συνιστά ένα πεδίο που ενσωματώνει κοινωνικές, περιβαλλοντικές και πολιτικές διαστάσεις, με στόχο την προαγωγή της κοινωνικής δικαιοσύνης και της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Σε αντίθεση με την παραδοσιακή πολεοδομία, η οποία συχνά επικεντρώνεται σε τεχνικές, οικονομικές ή αισθητικές παραμέτρους, η κοινωνική πολεοδομία εστιάζει στην επίτευξη κοινωνικών στόχων μέσα από τον σχεδιασμό του χώρου (Fainstein, 2010). Αυτή η προσέγγιση αντλεί από ποικίλες θεωρητικές σχολές, όπως η κριτική γεωγραφία, ο συμμετοχικός σχεδιασμός και οι θεωρίες της κοινωνικής δικαιοσύνης, και προωθεί την ισότιμη κατανομή των πόρων, τη συμμετοχή των πολιτών και την κοινωνική συνοχή.

Η πρώτη και θεμελιώδης διάσταση της κοινωνικής πολεοδομίας είναι η χωρική και περιβαλλοντική δικαιοσύνη, η οποία αναφέρεται στην ισότιμη πρόσβαση των κοινωνικών ομάδων στους αστικούς πόρους, τις υποδομές και τις ευκαιρίες. Ο όρος έχει βαθιές ρίζες στη σκέψη του Henri Lefebvre, ο οποίος εισήγαγε την έννοια του «δικαιώματος στην πόλη» ως αξίωση των πολιτών να συμμετέχουν ενεργά στη διαμόρφωση του χώρου που κατοικούν (Lefebvre, 1968). Η χωρική δικαιοσύνη εκδηλώνεται στην αντιμετώπιση των αστικών ανισοτήτων, όπως η άνιση κατανομή του πρασίνου, η πρόσβαση σε δημόσιες υπηρεσίες ή οι κοινωνικές υποδομές, και αναγνωρίζει ότι οι κοινωνικές ανισότητες αναπαράγονται και ενισχύονται μέσα από τον χώρο (Soja, 2010). Οι πόλεις, ως χωρικές εκφράσεις κοινωνικών σχέσεων, ενσωματώνουν άνισες γεωγραφίες πλούτου, εξουσίας και ευκαιριών. Η περιβαλλοντική δικαιοσύνη αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της κοινωνικής πολεοδομίας. Η έννοια αυτή εστιάζει στην ισότιμη κατανομή των περιβαλλοντικών ωφελειών (το πράσινο, ο καθαρός αέρας, η σκίαση) και των περιβαλλοντικών βαρών (η ρύπανση και η ηχορύπανση) (Anguelovski, 2016). Ιστορικά, οι πιο υποβαθμισμένες γειτονιές φέρουν το μεγαλύτερο βάρος της περιβαλλοντικής υποβάθμισης, φαινόμενο που παρατηρείται έντονα σε πολλές πόλεις. Η ενσωμάτωση πράσινων υποδομών, όπως αστικά δάση, πράσινες στέγες και πάρκα, δεν αποτελεί μόνο περιβαλλοντική επιλογή αλλά και κοινωνική ανάγκη. Μελέτες δείχνουν ότι οι πράσινοι χώροι συνδέονται με τη βελτίωση της ψυχικής και σωματικής υγείας, τη μείωση της εγκληματικότητας και την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής (Jennings et al., 2016). Ωστόσο, η εμπειρία αποδεικνύει ότι χωρίς κοινωνικά ευαίσθητο σχεδιασμό, οι επενδύσεις σε πράσινες υποδομές μπορούν να οδηγήσουν σε «πράσινο εξευγενισμό» (green gentrification), με αποτέλεσμα τον εκτοπισμό των φτωχότερων κατοίκων (Gould & Lewis, 2017). Στην Ελλάδα, οι περιπτώσεις άνισης κατανομής του αστικού πρασίνου είναι χαρακτηριστικές, με τις κεντρικές περιοχές να διαθέτουν ελάχιστους ελεύθερους χώρους, ενώ νέες πολεοδομικές παρεμβάσεις σπάνια ενσωματώνουν επαρκή πράσινη υποδομή. Στο παράδειγμα της Θεσσαλονίκης η αναβάθμιση περιοχών, όπως η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου ή οι αστικές παρεμβάσεις στη ΔΕΘ, πρέπει να αξιολογούνται όχι μόνο ως αρχιτεκτονικές ή περιβαλλοντικές επιλογές, αλλά και ως εργαλεία προώθησης της περιβαλλοντικής δικαιοσύνης.

Στην ελληνική περίπτωση, η χωρική αδικία είναι ιδιαίτερα ορατή μέσω της άνισης ανάπτυξης μεταξύ κέντρου και περιφέρειας, αλλά και εντός των ίδιων των αστικών περιοχών. Οι γειτονιές με χαμηλότερο κοινωνικοοικονομικό προφίλ, όπως περιοχές των δυτικών προαστίων της Αθήνας ή της Θεσσαλονίκης, παρουσιάζουν περιορισμένη πρόσβαση σε ποιοτικές αστικές υποδομές, πράσινους χώρους και μέσα μαζικής μεταφοράς (Maloutas, 2018). Η κοινωνική πολεοδομία, σε αυτό το πλαίσιο, δεν αντιμετωπίζει τον χώρο ως ουδέτερο αλλά ως πεδίο διεκδικήσεων και επανανοηματοδότησης. Η ανάλυση της χωρικής κατανομής των υποδομών στις περισσότερες ελληνικές πόλεις αποκαλύπτει έντονες χωρικές ανισότητες. Περιοχές όπως το Κέντρο της Αθήνας ή τα βόρεια προάστια διαθέτουν πλεονάζοντες πόρους σε επίπεδο πρασίνου, πολιτιστικών υποδομών

και κοινωνικών υπηρεσιών, ενώ άλλες γειτονιές, όπως το Περιστέρι ή η Δυτική Θεσσαλονίκη, παρουσιάζουν ελλείψεις σε βασικές υποδομές και δημόσιους χώρους (Maloutas, 2020).

Η κοινωνική πολεοδομία έρχεται να αντιστρέψει αυτή τη συνθήκη, προτάσσοντας την αναδιανομή των πόρων και τον επαναπροσδιορισμό των προτεραιοτήτων στον σχεδιασμό. Ένα παράδειγμα καλής πρακτικής αποτελεί το Παρίσι με την πολιτική “15-Minute City”, σύμφωνα με την οποία κάθε κάτοικος πρέπει να έχει πρόσβαση σε όλες τις βασικές υπηρεσίες εντός 15 λεπτών με τα πόδια ή το ποδήλατο (Moreno et al., 2021). Η εφαρμογή αυτής της πολιτικής αποσκοπεί στη μείωση των ανισοτήτων μεταξύ διαφορετικών περιοχών, στη βιώσιμη κινητικότητα και στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας. Η κοινωνική πολεοδομία υιοθετεί παρόμοιες αρχές, τονίζοντας ότι η εγγύτητα σε δημόσιους χώρους και υπηρεσίες δεν είναι πολυτέλεια αλλά θεμελιώδες κοινωνικό δικαίωμα. Ο ρόλος των δημόσιων χώρων είναι καίριος στη συγκρότηση κοινωνικά βιώσιμων πόλεων. Οι δημόσιοι χώροι λειτουργούν ως πεδία συνάντησης, κοινωνικοποίησης και διαμόρφωσης συλλογικών ταυτοτήτων. Παράλληλα, αποτελούν χώρους που ενισχύουν την ψυχική ευεξία, τη σωματική υγεία και την αίσθηση ασφάλειας, ειδικά για ευάλωτες ομάδες όπως τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και οι μετανάστες (Gehl, 2011). Στο πλαίσιο της κοινωνικής πολεοδομίας, ο σχεδιασμός δημόσιων χώρων πρέπει να απαντά σε ποικιλία κοινωνικών αναγκών. Αυτό σημαίνει ότι δεν αρκεί η δημιουργία αισθητικά ευχάριστων χώρων, αλλά απαιτείται η λειτουργικότητα, η προσβασιμότητα και η συμπερίληψη. Οι χώροι πρέπει να είναι προσβάσιμοι σε άτομα με αναπηρία, να προάγουν την ισότητα των φύλων, να ενσωματώνουν στοιχεία πολιτισμικής ποικιλομορφίας και να προστατεύουν τους χρήστες από την κλιματική επιβάρυνση (Whyte, 1980).

Μια δεύτερη, άρρηκτα συνδεδεμένη διάσταση αφορά τη συμμετοχικότητα και την ενδυνάμωση των πολιτών στη λήψη αποφάσεων για τον χώρο σε συνδυασμό με μια ισχυρή αυτοδιοίκηση. Η κοινωνική πολεοδομία απορρίπτει τα ιεραρχικά, τεχνοκρατικά μοντέλα σχεδιασμού και υιοθετεί διαδικασίες που επιτρέπουν στις τοπικές κοινότητες να διαμορφώνουν ενεργά το αστικό τους περιβάλλον (Healey, 1997). Αυτή η διαδικασία δεν περιορίζεται στη διαβούλευση αλλά προϋποθέτει ουσιαστική συμμετοχή σε όλα τα στάδια του σχεδιασμού, από την ανάλυση αναγκών μέχρι την υλοποίηση και διαχείριση. Η διεθνής εμπειρία παρέχει σημαντικά παραδείγματα επιτυχημένων συμμετοχικών μοντέλων, όπως το παράδειγμα της Medellín στην Κολομβία. Η πόλη κατάφερε, μέσα από μια σειρά κοινωνικών και πολεοδομικών παρεμβάσεων, να μετατρέψει γειτονιές με υψηλά επίπεδα φτώχειας και εγκληματικότητας σε ζωντανές αστικές κοινότητες με αναβαθμισμένες υποδομές, κοινωνικές υπηρεσίες και δημόσιους χώρους (Brand & Dávila, 2011). Ο σχεδιασμός των καλωδιωτών τελεφερίκ (Metrocable), που συνέδεσαν απομονωμένες περιοχές με το κέντρο, δεν ήταν απλώς τεχνική λύση αλλά αποτέλεσμα διαβούλευσης με τις τοπικές κοινότητες, ενισχύοντας την κοινωνική ενσωμάτωση και την κινητικότητα. Αντίστοιχα παραδείγματα εμφανίζονται και στην Ευρώπη, όπως στη Βαρκελώνη, όπου οι πρακτικές της αστικής ακτιβιστικής πολεοδομίας (urban activism) προωθούν τη συμμετοχική διακυβέρνηση των γειτονιών. Με αυτόν τον τρόπο γεννήθηκε η ιδέα των Superblocks τα οποία δίνουν προτεραιότητα στους πεζούς, τους ποδηλάτες και τους δημόσιους χώρους (Rueda, 2019). Η εμπειρία αυτή δείχνει ότι η κοινωνική πολεοδομία προϋποθέτει μια βαθιά δημοκρατική κουλτούρα στον σχεδιασμό και στην υλοποίηση των πολιτικών

Η τρίτη θεμελιώδης διάσταση είναι η προσβασιμότητα και η κοινωνική ένταξη, που σχετίζεται με την ικανότητα όλων των κοινωνικών ομάδων να απολαμβάνουν πλήρως τα οφέλη της πόλης. Η κοινωνική πολεοδομία εστιάζει στην εξάλειψη των φυσικών, κοινωνικών και οικονομικών εμποδίων που περιορίζουν την κινητικότητα, την πρόσβαση σε υπηρεσίες και την ισότιμη χρήση των δημόσιων χώρων. Η προσβασιμότητα δεν αφορά μόνο τη φυσική δυνατότητα μετακίνησης αλλά και τη συμβολική πρόσβαση: το αν οι άνθρωποι αισθάνονται ευπρόσδεκτοι και ασφαλείς στους δημόσιους χώρους. Σύμφωνα με τον Gehl (2011), οι πόλεις που σχεδιάζονται για τους ανθρώπους και όχι για τα

οχήματα, ενισχύουν την κοινωνική ζωή, την ασφάλεια και τη δημόσια υγεία. Σε αυτή τη λογική, η κοινωνική πολεοδομία απορρίπτει τις αστικές μορφές που ενισχύουν τον κοινωνικό αποκλεισμό, όπως οι υποδομές που εστιάζουν την μετακίνηση με τα οχήματα, οι περιφραγμένοι χώροι (gated communities) ή ο εκτοπισμός των ευάλωτων ομάδων λόγω διαδικασιών εξευγενισμού (gentrification).

Η ελληνική πραγματικότητα αναδεικνύει τα προβλήματα που σχετίζονται με την προσβασιμότητα, ιδιαίτερα για άτομα με αναπηρίες, ηλικιωμένους και κοινωνικά ευάλωτες ομάδες. Η απουσία ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικής κινητικότητας, η υποβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς και οι ανεπαρκείς δημόσιοι χώροι δημιουργούν συνθήκες καθημερινού αποκλεισμού (Karadimitriou & Pagonis, 2021). Επομένως, η κοινωνική πολεοδομία στην ελληνική περίπτωση οφείλει να ενσωματώσει λύσεις που ενισχύουν την οικουμενική προσβασιμότητα, τόσο στον φυσικό όσο και στον κοινωνικό χώρο.

Η συστηματοποίηση των διαστάσεων της κοινωνικής πολεοδομίας δεν μπορεί να είναι πλήρης χωρίς την ανάλυση των θεσμικών εργαλείων, των πολιτικών και των μεθοδολογικών πρακτικών που καθιστούν τις αρχές της εφαρμόσιμες. Στο σύγχρονο αστικό σχεδιασμό, η κοινωνική πολεοδομία μεταφράζεται σε ένα σύνολο πολιτικών επιλογών, νομοθετικών πλαισίων και μεθοδολογικών διαδικασιών, που στοχεύουν στη δημιουργία πόλεων περισσότερο δίκαιων, βιώσιμων και ανθεκτικών. Κατ' αρχάς, κεντρικό ρόλο κατέχει η συμμετοχική διακυβέρνηση, που αποτελεί τη θεσμική έκφραση της συμμετοχικότητας στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Οι πόλεις που εφαρμόζουν κοινωνικά προσανατολισμένα μοντέλα υιοθετούν μηχανισμούς όπως δημόσια φόρουμ, επιτροπές γειτονιάς, ψηφιακές πλατφόρμες διαβούλευσης και συμμετοχικούς προϋπολογισμούς (participatory budgeting) (Foster & Iaione, 2016). Αυτές οι διαδικασίες επιτρέπουν τη συλλογική διαμόρφωση των προτεραιοτήτων του σχεδιασμού και ενισχύουν την αίσθηση του ανήκειν στους κατοίκους.

Η περίπτωση της Λισαβόνας είναι ενδεικτική. Μέσα από τον θεσμό του συμμετοχικού προϋπολογισμού, οι πολίτες είχαν τη δυνατότητα να κατευθύνουν κονδύλια για έργα μικρής κλίμακας, όπως πάρκα, παιδικές χαρές ή αναπλάσεις δημόσιων χώρων, σύμφωνα με τις ανάγκες των τοπικών κοινοτήτων (Falanga, 2018). Η ενσωμάτωση αυτών των διαδικασιών στο θεσμικό πλαίσιο δεν είναι μόνο τεχνικό ζήτημα αλλά και πολιτική πράξη ενδυνάμωσης της δημοκρατίας στον αστικό χώρο. Ωστόσο, η θεσμοθέτηση της συμμετοχικότητας δεν είναι αυτονόητη και συχνά συναντά αντιστάσεις, ιδιαίτερα σε χώρες με παραδοσιακά ιεραρχικά μοντέλα διακυβέρνησης, όπως η Ελλάδα. Η ελληνική πολεοδομική παράδοση χαρακτηρίζεται από κεντροποιημένες δομές, περιορισμένες δυνατότητες ουσιαστικής συμμετοχής και έμφαση στη γραφειοκρατική τήρηση τυπικών διαδικασιών (Pagonis & Paramichos, 2020). Σε αυτό το πλαίσιο, η μετάβαση προς μια κοινωνική πολεοδομία προϋποθέτει τη ριζική αναθεώρηση των θεσμικών πλαισίων, την ενίσχυση των τοπικών αρχών και την προώθησηουλτούρας συμμετοχής.

Η ενσωμάτωση κοινωνικών και περιβαλλοντικών κριτηρίων στον πολεοδομικό σχεδιασμό μπορεί να βοηθήσει στην ανάπτυξη της κοινωνικής πολεοδομίας. Στον διεθνή χώρο, ο όρος "social impact assessment" έχει καθιερωθεί ως εργαλείο αξιολόγησης των κοινωνικών συνεπειών που φέρει κάθε αστική ή χωροταξική παρέμβαση (Vanclay, 2003). Αντίστοιχα, οι περιβαλλοντικές αξιολογήσεις (Environmental Impact Assessments - EIA) συμπληρώνονται πλέον από κοινωνικές και υγειονομικές παραμέτρους, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι σχεδιαζόμενες παρεμβάσεις ενισχύουν τη συνοχή, την ισότητα και την ευημερία. Παραδείγματα από τον ευρωπαϊκό χώρο δείχνουν ότι τέτοιες πρακτικές ενσωματώνονται με επιτυχία. Η Στοκχόλμη, για παράδειγμα, εφαρμόζει στρατηγικές σχεδιασμού που αξιολογούν συστηματικά τις κοινωνικές επιπτώσεις της ανάπτυξης νέων γειτονιών, με ειδική έμφαση στη διασφάλιση προσιτής κατοικίας, προσβασιμότητας και ισόρροπης κατανομής δημόσιων

χώρων (Boverket, 2020). Η λογική αυτή συνδέεται άμεσα με τις αρχές της κοινωνικής πολεοδομίας, αναδεικνύοντας τη στενή σχέση μεταξύ σχεδιασμού, κοινωνικής πολιτικής και χωρικής δικαιοσύνης. Αντιθέτως, στην Ελλάδα, η έννοια της κοινωνικής επίπτωσης παραμένει σε μεγάλο βαθμό απύσχα από τις θεσμικές διαδικασίες πολεοδομικού σχεδιασμού. Εξαίρεση αποτελούν κάποιες σύγχρονες προσεγγίσεις σε μεγάλα έργα αστικής ανάπλασης, όπως η περίπτωση του Ελληνικού, όπου τέθηκαν –αν και ανεπαρκώς– κοινωνικά και περιβαλλοντικά κριτήρια (Kaika, 2017). Ωστόσο, η έλλειψη θεσμικής υποχρεωτικότητας για κοινωνικές αξιολογήσεις αφήνει το πεδίο ανοιχτό σε αναπαραγωγή ανισοτήτων.

Η κατοικία ως θεμελιώδες δικαίωμα αποτελεί μία ακόμη κρίσιμη διάσταση της κοινωνικής πολεοδομίας. Η προσιτή, επαρκής και ποιοτική κατοικία συνιστά τον βασικό πυλώνα της κοινωνικής ένταξης και της αστικής δικαιοσύνης. Στον διεθνή διάλογο, το ζήτημα της κατοικίας έχει αναδειχθεί σε κορυφαία προτεραιότητα, ιδίως υπό την χρήση της ευρύτερης αγοράς των ακινήτων ως χρηματιστηριακή, των αυξανόμενων ενοικίων και της αποδυνάμωσης των δημόσιων πολιτικών στέγασης (Fields & Hodgkinson, 2020). Πόλεις όπως η Βιέννη αποτελούν διεθνή πρότυπα, καθώς εφαρμόζουν συστηματικές πολιτικές κοινωνικής κατοικίας εδώ και δεκαετίες. Περισσότερο από το 60% των κατοίκων της Βιέννης διαμένει σε κατοικίες που ανήκουν στο δημόσιο ή σε συνεταιρισμούς μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, γεγονός που διατηρεί τις τιμές των ενοικίων χαμηλές και ενισχύει τη χωρική μίξη διαφορετικών κοινωνικών ομάδων (Förster, 2020). Το παράδειγμα αυτό δείχνει ότι η κοινωνική πολεοδομία δεν είναι απλώς θεωρητική επιλογή αλλά εφαρμόσιμη πολιτική με σαφείς κοινωνικές αποδόσεις. Αντιθέτως, στην ελληνική πραγματικότητα, η απουσία οργανωμένης πολιτικής κοινωνικής κατοικίας επιδεινώνει τις ανισότητες. Η εξάρτηση από το ιδιοκτησιακό μοντέλο και η έλλειψη δημόσιων κατοικιών οδηγούν σε υπερφόρτωση των οικογενειακών δικτύων, σε επισφάλεια στέγασης για ευάλωτες ομάδες και σε διαρκώς αυξανόμενη πίεση στα ενοίκια, ιδιαίτερα μετά την τουριστικοποίηση μέσω βραχυχρόνιων μισθώσεων (Paratzani & Andikos, 2019). Η κοινωνική πολεοδομία, στην ελληνική περίπτωση, καλείται να επανεισάγει το δικαίωμα στην κατοικία ως κεντρικό στόχο του σχεδιασμού. Παράλληλα, η κοινωνική πολεοδομία ενσωματώνει μεθοδολογίες που προέρχονται από την αστική συλλογική δράση και την ακτιβιστική πολεοδομία. Πρωτοβουλίες, όπως συνεταιριστικά σχήματα κατοικίας, κοινοτικοί κήποι, κοινωνικά εργαστήρια και καταλήψεις για τη δημιουργία κοινών χώρων, συνιστούν μορφές κοινωνικής αντίστασης στις κυρίαρχες πρακτικές του νεοφιλελεύθερου σχεδιασμού (Merrifield, 2014). Οι πρακτικές αυτές όχι μόνο παράγουν φυσικούς χώρους αλλά και κοινωνικούς δεσμούς, ενισχύοντας την κοινωνική συνοχή και τη συλλογική φροντίδα.

Παραδείγματα από τη Θεσσαλονίκη, όπως οι αυτοδιαχειριζόμενοι χώροι κοινότητας, οι λαϊκές συνελεύσεις σε γειτονίες και τα εγχειρήματα αστικών αγρών, δείχνουν ότι ακόμα και σε περιβάλλοντα με περιορισμένη θεσμική υποστήριξη, η κοινωνική πολεοδομία μπορεί να εκφραστεί μέσω συλλογικής δράσης. Ωστόσο, για να γίνουν αυτές οι πρακτικές διαρκείς και βιώσιμες, απαιτείται η θεσμική τους αναγνώριση και η ενσωμάτωσή τους στις στρατηγικές αστικού σχεδιασμού. Μια ακόμη μεθοδολογική συνιστώσα αφορά τη χρήση συμμετοχικών τεχνολογιών και εργαλείων ψηφιακής χαρτογράφησης, τα οποία επιτρέπουν τη συλλογή δεδομένων από τις κοινότητες, την ορατότητα των κοινωνικών αναγκών και την ανάδειξη χωρικών ανισοτήτων (Perng & Kitchin, 2018). Εφαρμογές όπως τα community mapping tools, οι ψηφιακές πλατφόρμες καταγραφής δημόσιων χώρων ή οι διαδραστικοί χάρτες προσβασιμότητας, ενδυναμώνουν τους πολίτες να διεκδικήσουν το δικαίωμα στην πόλη μέσα από την τεκμηρίωση και την ανάλυση του χώρου. Συνολικά, η συστηματοποίηση των θεσμικών και μεθοδολογικών εργαλείων της κοινωνικής πολεοδομίας καταδεικνύει ότι δεν πρόκειται για μια αφηρημένη θεωρία αλλά για ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο παρέμβασης, που συνδέει τη δημοκρατία, τη δικαιοσύνη και τη βιωσιμότητα

με τον σχεδιασμό του χώρου. Η Ελληνική εμπειρία αποδεικνύει ότι οι δημόσιοι χώροι συχνά υποβαθμίζονται. Η εμπορευματοποίηση των κέντρων των πόλεων μέσω τουριστικών αναπτύξεων, όπως παρατηρείται στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, συρρικνώνει τον δημόσιο χώρο και αυξάνει τον κοινωνικό αποκλεισμό (Kaika & Ruggiero, 2016). Η κοινωνική πολεοδομία προτάσσει την ανάγκη επανάκτησης και επανανοηματοδότησης του δημόσιου χώρου ως πεδίου ισότητας, συμμετοχής και συλλογικής ευημερίας.

Η αστική ανθεκτικότητα, όχι μόνο απέναντι σε περιβαλλοντικές αλλά και στις κοινωνικοοικονομικές κρίσεις είναι πολύ σημαντική για μια πόλη που βρίσκεται σε έναν απρόβλεπτο κόσμο. Η ανθεκτικότητα δεν αφορά μόνο την κατασκευαστική αντοχή του αστικού ιστού αλλά και την κοινωνική συνοχή, την ικανότητα των κοινοτήτων να ανταποκρίνονται σε κρίσεις, όπως οικονομικές υφέσεις, πανδημίες ή φυσικές καταστροφές (Meerow, Newell & Stults, 2016). Στην Ελλάδα, η εμπειρία της πανδημίας COVID-19 κατέδειξε την ανεπάρκεια του αστικού σχεδιασμού σε σχέση με την παροχή ποιοτικών δημόσιων χώρων, χώρων πρασίνου και γειτονικών υπηρεσιών. Η έλλειψη αυτών των υποδομών επιδείνωσε τις επιπτώσεις της υγειονομικής κρίσης σε κοινωνικά ευάλωτες περιοχές (Kandyliis & Maloutas, 2022). Η κοινωνική πολεοδομία θέτει ως στόχο τη δημιουργία ανθεκτικών γειτονιών, με πολυλειτουργικούς δημόσιους χώρους, επαρκή πράσινα δίκτυα και κοινωνικές υποδομές που ενισχύουν την προσαρμοστικότητα των κοινοτήτων. Η κοινωνικοοικολογική διάσταση της ανθεκτικότητας συνδέεται με την ενσωμάτωση του αστικού πρασίνου ως βασικού στοιχείου του σχεδιασμού. Οι “πράσινες και μπλε υποδομές” όπως πάρκα, αστικά δάση, υδάτινα συστήματα και πράσινες στέγες που δεν λειτουργούν μόνο ως μέτρα περιβαλλοντικής βιωσιμότητας αλλά και ως καταλύτες κοινωνικής δικαιοσύνης (Kabisch et al., 2016). Το αστικό πράσινο μειώνει την ενεργειακή φτώχεια, ενισχύει την ψυχική υγεία και συμβάλλει στη δημιουργία κοινωνικών δεσμών. Η διεθνής εμπειρία από πόλεις όπως το Ρότερνταμ, που επενδύει σε πράσινες υποδομές για την αντιμετώπιση πλημμυρών και την κοινωνική συνοχή, αποδεικνύει τη σημασία αυτών των παρεμβάσεων. Στον αντίποδα, η ελληνική αστική πολιτική συχνά αντιμετωπίζει το πράσινο ως υπολειμματικό στοιχείο, με χαρακτηριστικά παραδείγματα την έλλειψη επαρκών χώρων πρασίνου στις δυτικές συνοικίες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης (Vartholomou & Papadopoulos, 2021). Η κοινωνική πολεοδομία ενσωματώνει, επίσης, την αρχή της δικαιοσύνης στη μετάβαση, ιδιαίτερα στο πλαίσιο της κλιματικής κρίσης. Οι πολιτικές για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής δεν μπορούν να υλοποιούνται αποκομμένες από κοινωνικά κριτήρια. Αντιθέτως, η ενεργειακή μετάβαση, η ανάπτυξη βιώσιμων μεταφορών και οι αστικές αναπλάσεις πρέπει να σχεδιάζονται με τρόπο που να μην επιβαρύνουν δυσανάλογα τις χαμηλότερες κοινωνικές τάξεις (Sovacool et al., 2021).

Τέλος, η κοινωνική πολεοδομία προτάσσει την ανάγκη για διαγενεακή δικαιοσύνη, διασφαλίζοντας ότι οι σημερινές παρεμβάσεις δεν υπονομεύουν τις δυνατότητες των μελλοντικών γενεών να ζήσουν σε δίκαιες και βιώσιμες πόλεις. Αυτή η προοπτική επιβάλλει μια ριζική αναθεώρηση του τρόπου με τον οποίο αντιλαμβανόμαστε την ανάπτυξη, όχι ως συνεχή επέκταση, αλλά ως βελτίωση της ποιότητας του υπάρχοντος αστικού ιστού. Συνοψίζοντας, η κοινωνική πολεοδομία συγκροτείται ως ένα πολυεπίπεδο σύστημα θεωρίας και πρακτικής, που συνδυάζει την κοινωνική δικαιοσύνη, τη συμμετοχικότητα, την περιβαλλοντική βιωσιμότητα και την ανθεκτικότητα σε ενιαία στρατηγική. Μέσα από τη συστηματοποίηση αυτών των αξόνων, καθίσταται σαφές ότι η κοινωνική πολεοδομία δεν είναι ούτε απλώς ουτοπικός στόχος ούτε τεχνικό εγχείρημα, αλλά ένα πολιτικό, κοινωνικό και ηθικό πρόταγμα για τις πόλεις του 21ου αιώνα.

Κεφάλαιο 3^ο: Πυλώνες της κοινωνικής πολεοδομίας.

3.1 Χωρική και περιβαλλοντική δικαιοσύνη στην Κοινωνική Πολεοδομία

Η κοινωνική πολεοδομία (social urbanism / social urban planning) δεν αφορά μόνο τη διάταξη κτιρίων, δρόμων και κοινόχρηστων χώρων, εμπεριέχει αξίες που συνδέονται με την ισότητα, τη δικαιοσύνη, τη βιωσιμότητα και τη συμμετοχή των κατοίκων. Δύο από τις πιο κρίσιμες διαστάσεις αυτής της ευρύτερης θεώρησης είναι η έννοια της χωρικής δικαιοσύνης (spatial justice) και η έννοια της περιβαλλοντικής δικαιοσύνης (environmental justice). Η χωρική δικαιοσύνη αναφέρεται στην ισότιμη κατανομή των πόρων, των υποδομών και της ποιότητας περιβάλλοντος ανάμεσα στα διάφορα κοινωνικά στρώματα, ενώ η περιβαλλοντική δικαιοσύνη εστιάζει στα περιβαλλοντικά οφέλη όπως οι χώροι πρασίνου ή ο καθαρός αέρας και τα περιβαλλοντικά βάρη όπως η ρύπανση ή οι θερμικές νησίδες που δεν κατανέμονται ισότιμα. Όταν οι δύο έννοιες συναντώνται, η πολεοδομία γίνεται εργαλείο όχι μόνο για αισθητική ή λειτουργική βελτίωση, αλλά και για κοινωνική μεταρρύθμιση. Η χωρική και περιβαλλοντική δικαιοσύνη συνδέονται άμεσα με την κοινωνική πολεοδομία, καθώς δεν αφορούν μόνο την οργάνωση του χώρου αλλά και τον τρόπο με τον οποίο οι πόροι, οι υποδομές και οι ευκαιρίες κατανέμονται στον αστικό ιστό. Η κοινωνική πολεοδομία στοχεύει στην ισότιμη πρόσβαση όλων των κατοίκων σε υπηρεσίες, δημόσιους χώρους, μεταφορές και υγιεινό περιβάλλον, ενώ αναγνωρίζει ότι οι χωρικές αποφάσεις έχουν κοινωνικές συνέπειες.

Οι δύο έννοιες αλληλοσυμπληρώνονται καθώς η περιβαλλοντική δικαιοσύνη χωρίς χωρική διάσταση μπορεί να παραβλέπει ότι κάποιοι πληθυσμοί διαβιούν σε περιοχές που έχουν ιδιαίτερα υψηλό φορτίο ρύπανσης ή περιορισμένες υποδομές, αντίθετα, η χωρική δικαιοσύνη εστιάζει στον χώρο αλλά δεν αρκεί αν δεν συνεκτιμώνται και περιβαλλοντικές παράμετροι όπως ποιότητα αέρα, θόρυβος και υγρά περιβάλλοντα. Η ανάγκη να εισαχθούν αυτές οι διαστάσεις στην πολεοδομική πολιτική γίνεται όλο και πιο επείγουσα: η άνοδος της κλιματικής αλλαγής, οι ανισότητες στην έκθεση σε ακραία φαινόμενα (π.χ. πλημμύρες, καύσωνες), η ρύπανση λόγω βιομηχανίας ή κυκλοφορίας, η έλλειψη πρασίνου ή ανοικτών χώρων σε υποβαθμισμένες γειτονίες, όλα αυτά καθιστούν εμφανείς τις χωρικές και περιβαλλοντικές ανισότητες.

Ένα πρώτο ζήτημα είναι η διανομή των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων και οφελών. Πολλές έρευνες δείχνουν ότι οι πιο φτωχές ή κοινωνικά ευάλωτες κοινότητες υποφέρουν δυσανάλογα από περιβαλλοντικά προβλήματα. Για παράδειγμα, η μελέτη των Maciejewska & Ulanicka-Raczyńska (2023) στην πόλη της Βαρσοβίας δείχνει ότι περιοχές με ιστορική ρύπανση του εδάφους, κυρίως πρώην βιομηχανικών χώρων («brownfields»), παρουσιάζουν υψηλότερο περιβαλλοντικό κίνδυνο και χειρότερες συνθήκες υγείας κατοίκων. Οι διαδικασίες μετατροπής αυτών των περιοχών χωρίς σχεδιασμό έχουν οδηγήσει σε “slow violence”, δηλαδή σε μια μορφή επιβάρυνσης που δεν είναι πάντα άμεσα εμφανής αλλά έχει μεγάλες συνέπειες στην υγεία και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων (Maciejewska & Ulanicka-Raczyńska, 2023). Η μελέτη αυτή υπογραμμίζει επίσης τη σημασία της χωρικής πολιτικής και του σχεδιασμού ως εργαλείο που είτε μπορεί να μετριάσει αυτές τις ανισότητες είτε να τις επιδεινώσει. Όταν η χρήση γης, η οργάνωση των υποδομών, η πολεοδομική νομοθεσία και η επιβολή της είναι ανεπαρκείς ή ανοργάνωτες, οι περιοχές με ιστορική υποβάθμιση ρυπαίνονται και η υγεία των κατοίκων κινδυνεύει. Η έλλειψη τοπικών σχεδίων ή η “ανακάλυψη” ρύπανσης στο στάδιο της κατασκευής υποδηλώνει ότι η χωρική δικαιοσύνη δεν έχει ενσωματωθεί με επάρκεια στον πολεοδομικό σχεδιασμό (Maciejewska & Ulanicka-Raczyńska, 2023).

Ένα δεύτερο ζήτημα είναι η πρόσβαση στο πράσινο, στο ύδωρ, στην ποιότητα του περιβάλλοντος. Η έλλειψη ή ανισότητα στην πρόσβαση σε πάρκα, πράσινους διαδρόμους, δημόσιους και ελεύθερους χώρους, καθώς και κοινόχρηστους χώρους πρασίνου, επιβαρύνει ψυχολογικά,

φυσιολογικά και κοινωνικά τις κοινότητες που δεν έχουν ιδανικές συνθήκες. Η μελέτη "Environmental justice in the context of urban green space availability, accessibility, and attractiveness in postsocialist cities" (2020) εξετάζει αυτή την πλευρά και διαπιστώνει ότι σε πόλεις της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης υπάρχει στενή σύνδεση ανάμεσα στη διανομή των πράσινων/μπλε χώρων (green & blue spaces), την προσβασιμότητα, την ελκυστικότητα αυτών των χώρων με την ποιότητα ζωής των πολιτών. Οι κοινωνίες μετά το σοσιαλισμό συχνά αντιμετωπίζουν μεγάλα κενά σε αυτόν τον τομέα, με τις τοπικές αρχές να μην έχουν εντάξει την περιβαλλοντική δικαιοσύνη ως βασικό κριτήριο σχεδιασμού. Αυτό σημαίνει ότι η περιβαλλοντική υποβάθμιση και η έλλειψη πράσινου είναι συνήθως πιο έντονα αισθητή σε ορισμένες γειτονίες με χαμηλότερα εισοδήματα ή με λιγότερο πολιτικό και θεσμικό εκτόπισμα.

Ένα ακόμη ζήτημα είναι η πολυεπίπεδη δικαιοσύνη, διαφορές στην κατανομή (distributive justice), στη διαδικασία (procedural justice), στην αναγνώριση (recognition justice). Οι διαστάσεις αυτές είναι ιδιαίτερα σημαντικές για να κατανοηθεί ποια είναι τα αίτια των ανισοτήτων και πώς να σχεδιαστούν πολιτικές που να αντιμετωπίζουν όχι απλώς τα συμπτώματα αλλά τις ρίζες. Για παράδειγμα, η διαφορά στην έκθεση σε κινδύνους μπορεί να έχει σχέση με την κατανομή των υποδομών και της χρήσης γης (φτωχές γειτονίες πλησιέστερα σε βιομηχανικές εγκαταστάσεις ή δρόμους ταχείας κυκλοφορίας), αλλά επίσης με την δυνατότητα των κατοίκων να συμμετέχουν στον σχεδιασμό των χώρων αυτών, να έχουν φωνή και να αναγνωρίζονται οι ανάγκες τους.

Τα τελευταία χρόνια ο τομέας της περιβαλλοντικής δικαιοσύνης έχει αποκτήσει μια νέα διάσταση αυτή της Κλιματικής δικαιοσύνης. Αναφέρεται στο γεγονός ότι με την αύξηση της θερμοκρασίας, την ένταση των ακραίων καιρικών φαινομένων, τις πλημμύρες και την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, ορισμένες περιοχές και ομάδες πληθυσμού υποφέρουν σε μεγαλύτερο βαθμό. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός που αγνοεί αυτές τις διαφορές μπορεί να αφήσει ευάλωτες κοινότητες εκτεθειμένες σε κινδύνους χωρίς προστασία. Πολιτικές προσαρμογής (adaptation) και μετριασμού (mitigation) πρέπει να ενσωματώνουν την αρχή του σχεδιασμού, ώστε να μην επιδεινώνουν τις ανισότητες, ούτε να προωθούν πρακτικές με "πράσινη γκεττοποίηση" (green gentrification), όπου η βελτίωση του περιβάλλοντος οδηγεί σε αύξηση των τιμών γης και κατοικίας, με αποτέλεσμα οι αρχικοί κάτοικοι να εκτοπίζονται.

Η διερεύνηση των παραδειγμάτων πράσινης αναγέννησης ή renaturalisation επιτρέπει να αναδειχθούν τα προβλήματα αλλά και οι δυνατότητες. Στη μελέτη της πόλης Pontevedra στην Ισπανία, υπάρχει ένα πρόγραμμα renaturalisation αστικών χώρων με στόχο την επανασύνδεση φυσικών στοιχείων και την αύξηση της πράσινης υποδομής. Οι αξιολογήσεις των κατοίκων σχετικά με τη χρήση και την ικανοποίηση από τους αστικούς χώρους αποκάλυψαν σημαντικές διαφορές με βάση τα κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά και τη γεωγραφική θέση της κατοικίας (Suárez, López-Mejuto, García Docampo & Varela-García, 2025). Οι κάτοικοι σε πιο περιφερειακές ζώνες ή σε ζώνες με λιγότερη πράσινη υποδομή αξιολογούν χαμηλότερα την ποιότητα ζωής τους και την ικανοποίηση από τους δημόσιους χώρους. Αυτό δείχνει ότι οι παρεμβάσεις στον χώρο πρέπει να συνεκτιμούν την αντίληψη των πολιτών και πρέπει να στοχεύουν στη μείωση των ανισοτήτων.

Ένα επιπλέον πεδίο σχετίζεται με τον τρόπο με τον οποίο η χρήση γης (land-use) και ο πολεοδομικός σχεδιασμός συμβάλλουν ή περιορίζουν τη χωρική και περιβαλλοντική δικαιοσύνη. Οι αρχές ενός δίκαιου σχεδιασμού χρήσεων γης (just urban land use planning) που πρόσφατα προτάθηκαν σε διεθνή βιβλιογραφία υπογραμμίζουν τη διαχείριση των δικαιωμάτων γης (land rights), την κοινωνική συνοχή, την προσβασιμότητα και την χωρική υγεία ("spatial health") ως καίριες διαστάσεις αυτής της δικαιοσύνης (JULUP principles). Η διασφάλιση ότι οι χρήσεις γης δεν οδηγούν σε περιβαλλοντική υποβάθμιση, αλλά προσφέρουν προστασία της υγείας, της ποιότητας

ζωής, και ότι τα δικαιώματα ιδιοκτησίας και πρόσβασης είναι διαφανή και δίκαια, είναι κρίσιμες πτυχές αυτών των αρχών ("Principles of Just Urban Land Use Planning", 2024).

Στο επίπεδο πολιτικών και πρακτικής, η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής και χωρικής δικαιοσύνης στην κοινωνική πολεοδομία απαιτεί μια σειρά στρατηγικών. Πρώτον, η πολιτική του σχεδιασμού πρέπει να βασίζεται σε δεδομένα: χαρτογράφηση περιβαλλοντικών κινδύνων, αξιολογήσεις έκθεσης σε ρύπανση, θεσμοθέτηση δεικτών δικαιοσύνης, ανάλυσης GIS, στατιστικές μεθοδολογίες που αποκαλύπτουν ανισότητες (π.χ. μελέτες που χρησιμοποιούν χωροστατιστικά εργαλεία για να εξετάσουν διαφορές μεταξύ γειτονιών ή περιοχών της πόλης). Δεύτερον, η συμμετοχή των πολιτών να είναι ουσιαστική και όχι τελετουργική, να τους δίνεται πραγματική δυνατότητα να επηρεάσουν αποφάσεις για το πώς διαμορφώνονται οι δημόσιοι χώροι, οι χρήσεις γης, οι υποδομές. Τρίτον, οι πολιτικές πρέπει να εστιάζουν σε προτεραιότητες: περιοχές με υψηλή έκθεση ρύπανσης, υποβαθμισμένες γειτονιές, άνθρωποι με κοινωνική ή οικονομική ευπάθεια να λάβουν πρώτοι τις παρεμβάσεις. Τέταρτον, πρέπει να υπάρξει θεσμικός έλεγχος, νομοθεσία, και μηχανισμοί ώστε να διασφαλίζεται ότι η εφαρμογή των σχεδίων είναι δίκαιη, διαφανής και ότι δεν αποκλείει.

Καταληκτικά, η ένταξη της περιβαλλοντικής και χωρικής δικαιοσύνης στο σχεδιασμό των πόλεων σημαίνει ότι η κοινωνική πολεοδομία πρέπει να λειτουργεί με αρχές ισότητας, συμμετοχής και βιωσιμότητας. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρέπει να διασφαλίζει ότι κάθε κάτοικος έχει πρόσβαση σε ένα υγιές φυσικό και δομημένο περιβάλλον, ότι οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι δεν συγκεντρώνονται σε περιοχές ευάλωτες, ότι η χρήση γης και η κατανομή των υπηρεσιών και των υποδομών λαμβάνει υπόψη τις χωρικές ανισότητες και ότι η διαδικασία λήψης αποφάσεων επιτρέπει σε όλους τους ενδιαφερόμενους να έχουν φωνή.

3.2 Η Σημασία των Χώρων Πρασίνου ως Μέσου Ανάπτυξης της Κοινωνικής Συνοχής

Η σύγχρονη κοινωνική πολεοδομία αναζητά τρόπους να συνδυάσει τη φυσική/περιβαλλοντική βιωσιμότητα με την κοινωνική δικαιοσύνη και συνοχή. Ένα από τα βασικά μέσα σ' αυτό το πλαίσιο είναι η ενίσχυση των δημόσιων και κοινοχρήστων χώρων πρασίνου. Οι χώροι πρασίνου δεν αποτελούν μόνον αισθητική βελτίωση των πόλεων, αλλά κρίσιμα στοιχεία που μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη ενός αισθήματος κοινότητας, στη μείωση κοινωνικών ανισοτήτων, στην βελτίωση της υγείας και της ευημερίας των κατοίκων, και τελικά στη σταθερότητα και συνοχή μιας περιοχής. Οι χώροι πρασίνου, όπως πάρκα, πλατείες με πράσινα στοιχεία, κήποι, διαδρόμοι πρασίνου ("green corridors") και δέντρα κατά μήκος δρόμων, προσφέρουν πολλαπλές λειτουργίες: χώρους συνάντησης των κατοίκων, χώρους αναψυχής και σωματικής δραστηριότητας, φίλτρα για τη ρύπανση, σκιά και δροσιά, φυσική ανακούφιση από το αστικό στρες. Οι λειτουργίες αυτές συνδέονται με την κοινωνική συνοχή, η οποία μπορούμε να ορίσουμε ως το κατά πόσο τα μέλη μιας κοινότητας αισθάνονται σχέση, συμμετέχουν, εμπιστεύονται η μία την άλλη και διαμορφώνουν σχέσεις αλληλοστήριξης και κοινής ταυτότητας. Η κοινωνική συνοχή ενισχύεται όταν οι άνθρωποι έχουν κοινά σημεία συνάντησης, όταν οι δημόσιοι χώροι προάγουν την κοινωνική αλληλεπίδραση και όταν η πόλη προσφέρεται για να διευκολύνει την καθημερινή επαφή των κατοίκων. Οι χώροι πρασίνου λειτουργούν ως τέτοιοι κόμβοι: παιδιά παίζουν, οικογένειες περπατούν, γέροντες καθίστανται όπου υπάρχει σκιά και παγκάκια, νέοι οργανώνουν δραστηριότητες, οι άνθρωποι συνομιλούν τυχαία, ανταλλάσσουν νέα, όλα δημιουργούν κοινωνικές σχέσεις.

Πέραν της κοινωνικής αλληλεπίδρασης, οι χώροι πρασίνου συμβάλλουν στη σωματική και ψυχική υγεία, και μέσα από αυτές τις διαδρομές στη συνοχή: μειώνεται το άγχος, οι κατάθλιψεις, οι νευρολογικές επιπτώσεις του στρες αυτό δημιουργεί πιο ενεργούς, πιο κοινωνικά συμμετέχοντες

πολίτες, διαμορφώνοντας ένα κοινωνικό κεφάλαιο που ενισχύει την εμπιστοσύνη και τη συνεργασία μεταξύ κατοίκων.

Ένα θεμελιώδες στοιχείο που συνδέει τους πράσινους χώρους με την κοινωνική συνοχή είναι η ποιότητα του αέρα. Σε περιοχές με υψηλή ρύπανση, οι κάτοικοι μπορεί να αποφεύγουν τα εξωτερικά σημεία και να περιορίζουν τις δραστηριότητές τους, πράγμα που απομονώνει τις κοινωνικές σχέσεις φυσιολογικά. Αντίθετα, η μείωση των ρύπων, ιδίως σωματιδίων (PM10, PM2.5), και αερίων όπως NO₂, επιτρέπει ασφαλέστερη και πιο ευχάριστη χρήση των εξωτερικών χώρων πρασίνου, προάγει τη βόλτα και την κοινωνική συνεύρεση των ανθρώπων. Μελέτες δείχνουν ότι μεγάλες εκτάσεις πρασίνου (πάρκα) παρουσιάζουν σημαντικά χαμηλότερα επίπεδα PM10 από δρόμους με κυκλοφορία ή βιομηχανικές περιοχές. Για παράδειγμα, μία μελέτη που κάλυψε οκτώ πόλεις σε διαφορετικά κλίματα διαπίστωσε ότι σε πάρκα οι συγκεντρώσεις PM10 ήταν ουσιαστικά χαμηλότερες από αυτές σε βιομηχανικές ή οδικές περιοχές, και ότι όταν η αναλογία πρασίνου ως κάλυψης εδάφους ξεπερνά το 27 %, η μείωση της ρύπανσης γίνεται σημαντική. (Azharul I., κ.α., 2024) Ταυτόχρονα, διεθνείς οργανισμοί όπως ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας προτείνουν τους χώρους πρασίνου ως μέτρα τομέως για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση νοσημάτων που σχετίζονται με ρύπους. (Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, 2024)

Η ποιότητα του αέρα δεν είναι μόνον ζήτημα υγείας αλλά και ζήτημα κοινωνικών σχέσεων. Όταν οι κοινόχρηστοι χώροι είναι καθαροί, δροσεροί και ευχάριστοι, προσκαλούν τους ανθρώπους να παραμείνουν έξω, να μιλήσουν, να παρακολουθήσουν, να περπατήσουν. Αντίθετα, όταν η ατμόσφαιρα είναι μολυσμένη, θορυβώδης, ζεστή ή με δυσάρεστες οσμές ή σκοτεινή, οι άνθρωποι αποφεύγουν τους εξωτερικούς χώρους έτσι μειώνονται οι ευκαιρίες για συναντήσεις, αισθητική επαφή, κοινωνική συνοχή. Επίσης, η υποβάθμιση της ποιότητας αέρα συχνά συμπίπτει με πιο φτωχές γειτονίες, με υψηλή κυκλοφορία ή κοντά σε βιομηχανικές μονάδες, όπου κατοικούν ήδη ευάλωτες ομάδες αυτό εντείνει τις ανισότητες στον τρόπο που οι άνθρωποι βιώνουν τον αστικό χώρο.

Η περπατησιμότητα και η ποδηλατικότητα είναι δύο ακόμη βασικά στοιχεία που συνδέονται με τους χώρους πρασίνου και την κοινωνική συνοχή. Περπατησιμότητα (walkability) αναφέρεται στο πόσο φιλικές προς τον πεζό είναι οι υποδομές, πεζοδρόμια, ασφαλείς διαβαθμίσεις, διαβάσεις, φωτισμός, τοπογραφία, πυκνότητα υπηρεσιών και καταστημάτων που βρίσκονται σε μικρή απόσταση. Ποδηλατισιμότητα (bikeability) συμπληρώνει την εικόνα με υποδομές ποδηλάτων, ασφαλείς διαδρομές, φυσική αποσύνδεση από την αυτοκινητοκίνηση, μεταφορές με ποδήλατα. Μελέτη που εξέτασε τεχνικά και υποκειμενικά χαρακτηριστικά περπατησιμότητας σε πανεπιστημιακό χώρο βρήκε ότι περιοχές που διαθέτουν στοιχεία όπως πεζοδρόμια, διαβάσεις, συνεχές πεζοδρομικό δίκτυο, αισθητική του περιβάλλοντος ενθαρρύνουν περισσότερο περπάτημα και άρα συχνότερες κοινωνικές επαφές (Sarah B. King, Andrew T. Kaczynski, Jacqueline Knight Wilt, και Ellen W. Stowe, 2020). Μία άλλη έρευνα που επικεντρώθηκε στη σχέση μεταξύ μορφής του χώρου (urban form), πολυμορφίας χρήσεων γης (land use diversity), συνοχής πεζοδρομικών δικτύων, και κοινωνικής συνοχής έδειξε ότι η πολυμορφία χρήσεων γης έχει σημαντική θετική επίδραση στην κοινωνική συνοχή, ενώ η πολύ μεγάλη πυκνότητα (υψηλό πλήθος κτιρίων) μπορεί να έχει αρνητική, αν δεν συνοδεύεται από ποιοτικές υποδομές (Sonta A., Jiang X., 2023).

Σε περιοχές με καλό σχεδιασμό πρασίνου συνδυασμένο με καλές υποδομές περπατησιμότητας και ποδηλασίας, παρατηρούνται τα εξής: οι κάτοικοι είναι πιο πιθανό να κάνουν σύντομες διαδρομές πεζοί ή με ποδήλατο αντί να χρησιμοποιούν αυτοκίνητο, πράγμα που ενισχύει τη φυσική επαφή μεταξύ ατόμων και μειώνει την απομόνωση. Η χρήση κοινόχρηστων δρόμων, πλατειών και πάρκων ενθαρρύνει τυχαίες κοινωνικές επαφές, μειώνει την κοινωνική αποσύνδεση. Όταν οι δρόμοι είναι

ασφαλείς για πεζούς και ποδήλατα και υπάρχουν χώροι πρασίνου, είναι πιο πιθανό οι οικογένειες να περπατούν μαζί, οι ηλικιωμένοι να βγαίνουν έξω, τα παιδιά να παίζουν. Ένα παράδειγμα της αλληλεπίδρασης αυτών των στοιχείων είναι η δημιουργία διαδρόμων πρασίνου που συνδέουν γειτονιές με πάρκα και χώρους αναψυχής αυτοί οι διάδρομοι μπορούν να λειτουργούν ως “οικοδομικοί κρίκοι” κοινωνικής συνάντησης. Όχι μόνο παρέχουν χώρους για δραστηριότητα και χαλάρωση, αλλά και επιτρέπουν σε ανθρώπους που διαφορετικά δεν θα διασχίζανε την πόλη λόγω προβλημάτων πρόσβασης ή φόβου (λόγω κυκλοφοριακού προβλήματος ή ρύπων) να κινηθούν με ασφάλεια και άνεση. Επιπλέον, η ύπαρξη χώρων πρασίνου ενισχύει τις ευκαιρίες για οργανωμένες δραστηριότητες, όπως πολιτιστικά ή κοινοτικά δρώμενα, υπαίθρια κινηματογράφοι, πανηγύρια, αγροκτήματα γειτονιάς, φυτεύσεις, εκπαιδευτικές δράσεις. Αυτές οι δραστηριότητες δημιουργούν δεσμούς μεταξύ κατοίκων, δημιουργούν αίσθηση εμπλοκής, αίσθηση “αυτού του τόπου” ότι τον φροντίζουμε, ότι έχουμε λόγο και συμμετοχή.

Σε σχέση με τη σχεδιαστική πλευρά της κοινωνικής πολεοδομίας, οι χώροι πρασίνου πρέπει να σχεδιάζονται με γνώμονα την προσβασιμότητα, την ασφάλεια, τη συνοχή με το ευρύτερο δίκτυο μετακινήσεων, και τη χωρική διασπορά, ώστε να μην υπάρχουν “πράσινες όασις” μόνο σε συγκεκριμένες, συνήθως προνομιακές γειτονιές, ενώ άλλες περιοχές να είναι υπολειμματικές (Sonta A., Jiang X., 2023). Η στρατηγική πρέπει να συμπεριλαμβάνει την κατανομή των χώρων πρασίνου με δίκαιο τρόπο, ώστε κάθε κάτοικος να έχει εύκολη πρόσβαση σε ένα πάρκο ή σε έναν χώρο πρασίνου εντός λογικού χρόνου και απόστασης πεζοπορίας. Ένα κρίσιμο σημείο είναι η ποιότητα αυτών των χώρων πρασίνου: όχι μόνο να υπάρχουν, αλλά να είναι ασφαλείς, καθαροί, φωτισμένοι, με καθίσματα, με πράσινα φυτά, δέντρα, με σκιά, με πρόσβαση πόσιμου νερού, με σημεία συνάντησης. Ο κακός σχεδιασμός ή η υποβάθμιση μπορεί να αποθαρρύνει τη χρήση.

Τα οφέλη αυτά δεν είναι απλώς θεωρητικά: υπάρχουν εμπειρικές μελέτες που καταγράφουν αύξηση της εμπιστοσύνης μεταξύ κατοίκων, αύξηση των γνωριμιών, μείωση της εγκληματικότητας και των φαινομένων κοινωνικής αποξένωσης στις περιοχές που έχουν πάρκα ή βελτιωμένα κοινόχρηστα πρανή πρασίνου. Η μελέτη “Social Benefits of Green Infrastructure” της U.S. EPA (Environmental Protection Agency) το 2025 αναφέρει ότι πιο πολλά πάρκα και πράσινες υποδομές ενισχύουν τους δεσμούς μεταξύ γειτόνων, μειώνουν άγχος και κατάθλιψη. Ο σχεδιασμός των πόλεων που ενσωματώνει πολλαπλούς χώρους πρασίνου, περπατησιμότητας και ποδηλατικότητας συνιστά πυλώνα της κοινωνικής πολεοδομίας, διότι συνδυάζει το στοιχείο της ισότητας, της συμμετοχής, της δημόσιας υγείας και της βιωσιμότητας. Μέσω της δημιουργίας προσβάσιμων πράσινων χώρων και υποδομών κινήσεων πεζών και ποδηλάτων, η πόλη επιτρέπει σε όλους τους κατοίκους, ανεξαρτήτως ηλικίας, φύλου, οικονομικής ή φυσικής κατάστασης, να έχουν πρόσβαση σε κοινωνικές ευκαιρίες, να συμμετάσχουν, να κινηθούν, να συναντηθούν. Η κοινωνική πολεοδομία με αυτόν τον τρόπο καθίσταται εργαλείο πρόληψης κοινωνικών ανισοτήτων: η χωρική κατανομή των υπηρεσιών, των χώρων πρασίνου, των υποδομών κινητικότητας πρέπει να γίνει με τρόπο δίκαιο και αυτό σημαίνει ότι περιοχές με χαμηλότερο εισόδημα ή με ευάλωτο πληθυσμό δεν πρέπει να είναι οι “αποδέκτες” των υπολειμμάτων πρασίνου, αλλά να ενταχθούν ισότιμα στον σχεδιασμό.

Συμπερασματικά, η ύπαρξη και η ποιότητα των χώρων πρασίνου, η ενίσχυση του περπατήματος και της ποδηλασίας, και η καλύτερη ποιότητα του αέρα αποτελούν αλληλοσυνδεόμενα στοιχεία που μπορούν να λειτουργήσουν ως ακρογωνιαίοι λίθοι της κοινωνικής συνοχής. Μέσα από τη χρήση, την πρόσβαση, τη συνδιαλλαγή και τη συμμετοχή, οι δημόσιοι πράσινοι χώροι μετατρέπονται σε σημεία αναφοράς για την κοινότητα, οικοδομώντας εμπιστοσύνη και συλλογική ταυτότητα, ενώ παράλληλα βελτιώνουν τις συνθήκες ζωής και υγείας, μειώνοντας τις ανισότητες. Η κοινωνική πολεοδομία που ενσωματώνει αυτές τις διαστάσεις δεν απλώς σχεδιάζει πόλεις, σχεδιάζει χώρους που ενώνουν ανθρώπους.

3.3 Ρόλος της πολιτικής ηγεσίας και των πολιτών στην Κοινωνική Πολεοδομία

Σε χώρες με ισχυρή τοπική αυτοδιοίκηση, οι δήμαρχοι έχουν τη θεσμική δυνατότητα να σχεδιάζουν και να εφαρμόζουν παρεμβάσεις κοινωνικής πολεοδομίας, συμπεριλαμβανομένων χρηματοδοτικών εργαλείων και συμμετοχικών εκστρατειών (Dexia, 2012). Είναι σημαντικό να αναπτυχθούν ρυθμίσεις και κατευθύνσεις στα επίπεδα του χωρικού σχεδιασμού που χρήζουν εναρμόνισης και κάθετης και οριζόντιας συνεργασίας των φορέων σχεδιασμού. Η Κοινωνική Πολεοδομία είναι τρόπος σχεδιασμού με κοινωνικά βιώσιμο τρόπο, έτσι προσπαθεί να αντιμετωπίσει υφιστάμενα προβλήματα κοινωνικής ανισότητας, με δεκτικότητα και συνάντηση με τον εμπλεκόμενο πληθυσμό. Σύμφωνα με τον Lefebvre (1996), το δικαίωμα στην πόλη δεν αφορά μόνο την πρόσβαση στον αστικό χώρο, αλλά και τη δυνατότητα των πολιτών να συνδιαμορφώνουν τους όρους της αστικής ζωής. Από αυτό γίνεται φανερό ότι ο ρόλος των ίδιων των πολιτών είναι καθοριστικός, καμία στρατηγική κοινωνικής πολεοδομίας δεν μπορεί να εφαρμοστεί αποτελεσματικά χωρίς την ενεργή συμμετοχή των ανθρώπων που ζουν στην πόλη. Η συλλογική γνώση, οι εμπειρίες της καθημερινότητας και η τοπική δράση των κατοίκων συνιστούν την πιο ουσιαστική βάση για την ανάπτυξη ενός πιο δίκαιου, βιώσιμου και συμπεριληπτικού αστικού περιβάλλοντος. Εδώ δημιουργείται μια διμερής σχέση μεταξύ της διοίκησης της πόλης που επιτρέπει την επικοινωνία και την υιοθέτηση τέτοιων λύσεων και της κοινωνίας που θα είναι δεκτική στην επινόηση λύσεων με βάση τον αστικό σχεδιασμό.

Οι πολίτες δεν είναι παθητικοί αποδέκτες του πολεοδομικού σχεδιασμού, αλλά δρώντα υποκείμενα με δικαίωμα και ευθύνη να συμμετέχουν στη διαμόρφωση του χώρου τους. Η εμπειρία της καθημερινής ζωής στην πόλη τούς καθιστά τους πιο άμεσους γνώστες των προβλημάτων και των δυνατοτήτων της. Ο τρόπος με τον οποίο βιώνουν τον δημόσιο χώρο, τη γειτονιά, τις υποδομές μετακίνησης ή την κατοικία τους αποτελεί πολύτιμη γνώση που δεν μπορεί να αντικατασταθεί από τεχνοκρατικά δεδομένα. Γι' αυτό η συμμετοχή τους στη διαδικασία λήψης αποφάσεων δεν είναι απλώς μια τυπική δημοκρατική διαδικασία, αλλά μια ουσιαστική συνθήκη για τον δίκαιο και αποτελεσματικό πολεοδομικό σχεδιασμό.

Η συμμετοχή των πολιτών στη λήψη αποφάσεων δεν πρέπει να εκλαμβάνεται ως απλή «διαβούλευση» ή επικοινωνιακή διαδικασία. Αντίθετα, πρόκειται για μια δυναμική διαδικασία συνδιαμόρφωσης πολιτικών και σχεδίων που βασίζεται στη συνεργασία και την ανταλλαγή γνώσεων. Όπως υπογραμμίζει ο Arnstein (1969) στη γνωστή «κλίμακα συμμετοχής», μόνο τα ανώτερα στάδια, εκείνα της εταιρικής σχέσης και της πολιτικής εξουσιοδότησης, συνιστούν πραγματική συμμετοχή. Σε αυτά τα στάδια, οι πολίτες δεν εκφράζουν απλώς άποψη αλλά έχουν πραγματική δύναμη να διαμορφώσουν αποφάσεις που επηρεάζουν τη ζωή τους. Η κοινωνική πολεοδομία, επομένως, απαιτεί μηχανισμούς που μετατρέπουν τους πολίτες από παθητικούς αποδέκτες σε ενεργούς συμμετέχοντες.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα συμμετοχικής διαδικασίας αποτελεί ο συμμετοχικός προϋπολογισμός (participatory budgeting), που εφαρμόζεται σε πολλές πόλεις παγκοσμίως. Μέσα από αυτόν τον θεσμό, οι κάτοικοι έχουν τη δυνατότητα να αποφασίσουν άμεσα πώς θα διατεθεί ένα μέρος των δημοτικών πόρων σε έργα που αφορούν την κοινότητά τους (Sintomer, Herzberg, & Röcke, 2008). Αυτή η πρακτική όχι μόνο ενισχύει τη δημοκρατία στην πράξη, αλλά ενδυναμώνει τον θεσμό του πολίτη και καλλιεργεί σχέσεις εμπιστοσύνης μεταξύ κοινωνίας και πολιτικής ηγεσίας. Στην κοινωνική πολεοδομία, αντίστοιχες μορφές συμμετοχικού σχεδιασμού μπορούν να αφορούν τον σχεδιασμό δημόσιων χώρων, κοινωνικής κατοικίας ή στρατηγικών βιώσιμης κινητικότητας.

Η από κοινού λήψη αποφάσεων αποκτά ιδιαίτερη σημασία όταν πρόκειται για ευάλωτες ομάδες πληθυσμού, όπως μετανάστες, άτομα με αναπηρία ή οικονομικά αδύναμοι. Η πολιτική ηγεσία οφείλει να διασφαλίζει ότι οι φωνές αυτών των ομάδων δεν αποκλείονται αλλά, αντιθέτως, αναδεικνύονται. Σύμφωνα με τον Marcuse (1985), η κοινωνική πολεοδομία οφείλει να αντιστέκεται σε φαινόμενα κοινωνικού αποκλεισμού και εξευγενισμού (gentrification), δίνοντας προτεραιότητα στις ανάγκες όσων απειλούνται περισσότερο από τις ανισότητες του αστικού χώρου. Η συμμετοχή των πολιτών λειτουργεί έτσι ως αντίβαρο σε πολιτικές που ενδέχεται να ευνοούν ισχυρά οικονομικά συμφέροντα εις βάρος του συλλογικού καλού. Αναμφισβήτητα, η διαδικασία της συλλογικής λήψης αποφάσεων ενέχει προκλήσεις. Υπάρχουν ανισότητες ως προς την πρόσβαση στην πληροφόρηση, τις δεξιότητες συμμετοχής και τους πόρους. Συχνά, οι πιο οργανωμένες ή ισχυρές κοινωνικές ομάδες τείνουν να εκπροσωπούνται περισσότερο, αφήνοντας στο περιθώριο τους πιο αδύναμους. Εδώ ο ρόλος της πολιτικής ηγεσίας είναι καθοριστικός: οφείλει να σχεδιάσει διαδικασίες συμμετοχής που είναι ουσιαστικά ανοιχτές, χωρίς εμπόδια, και να παρέχει υποστήριξη σε ομάδες που διαφορετικά θα αποκλείονταν (Fainstein, 2010). Η κοινωνική πολεοδομία δεν μπορεί να θεωρείται επιτυχημένη αν δεν διασφαλίζει ότι όλοι οι πολίτες έχουν ίσες ευκαιρίες να ακουστούν.

Η τεχνολογία έχει προσφέρει νέα εργαλεία για την ενίσχυση της συμμετοχής. Ψηφιακές πλατφόρμες, εφαρμογές και διαδικτυακές διαβουλεύσεις διευκολύνουν τη συμμετοχή μεγαλύτερων τμημάτων του πληθυσμού, ξεπερνώντας γεωγραφικούς ή χρονικούς περιορισμούς (Evans-Cowley & Hollander, 2010). Ωστόσο, η χρήση της τεχνολογίας πρέπει να γίνεται προσεκτικά ώστε να μη διευρύνει το «ψηφιακό χάσμα», αποκλείοντας όσους δεν έχουν πρόσβαση σε τεχνολογικά μέσα ή δεξιότητες. Η πολιτική ηγεσία καλείται να εξισορροπήσει την αξιοποίηση καινοτόμων μεθόδων με την ανάγκη καθολικής προσβασιμότητας. Η σημασία της από κοινού λήψης αποφάσεων αναδεικνύεται και στη διάσταση της βιωσιμότητας. Η αντιμετώπιση των σύγχρονων προκλήσεων, όπως η κλιματική κρίση, η ανισότητα και η κοινωνική συνοχή, απαιτεί συλλογικές λύσεις που δεν μπορούν να επιβληθούν από «πάνω προς τα κάτω». Οι πολίτες, μέσα από συμμετοχικές διαδικασίες, αποκτούν συνείδηση της ευθύνης τους, αντιλαμβάνονται καλύτερα τις προκλήσεις και συνεργάζονται με την πολιτική ηγεσία για την προώθηση βιώσιμων στρατηγικών (Lucas, 2012). Έτσι, η κοινωνική πολεοδομία λειτουργεί όχι μόνο ως εργαλείο κοινωνικής δικαιοσύνης αλλά και ως μέσο μετάβασης σε πιο δίκαιες και βιώσιμες πόλεις.

Επιπλέον, η συμμετοχή των πολιτών δεν συμβάλλει μόνο στη βελτίωση του αστικού σχεδιασμού, αλλά ενδυναμώνει την ίδια τη δημοκρατία. Η διαδικασία διαλόγου, διαπραγμάτευσης και συναίνεσης καλλιεργεί δεξιότητες πολιτεότητας, ενισχύει την κοινωνική εμπιστοσύνη και μειώνει την απόσταση μεταξύ πολιτών και θεσμών. Όπως επισημαίνει η Healey (1997), η πολεοδομία δεν είναι μόνο τεχνικό ζήτημα αλλά και διαδικασία οικοδόμησης κοινωνικών σχέσεων και συλλογικών ταυτοτήτων. Σε αυτό το πλαίσιο, η πολιτική ηγεσία δεν λειτουργεί ως αυθεντία αλλά ως διαμεσολαβητής που διευκολύνει τον διάλογο και δημιουργεί χώρο για την πολυφωνία. Συνοψίζοντας, η κοινωνική πολεοδομία δεν μπορεί να ευδοκιμήσει χωρίς τη συνύπαρξη και τη συνεργασία πολιτικής ηγεσίας και πολιτών. Η πολιτική ηγεσία θέτει τους θεσμούς, εξασφαλίζει διαφάνεια και προσβασιμότητα, και δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες συμμετοχής. Οι πολίτες, από την πλευρά τους, εμπλέκονται ενεργά στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, συνεισφέροντας τη γνώση, τις εμπειρίες και τις προτεραιότητές τους. Η από κοινού λήψη αποφάσεων δεν αποτελεί μόνο εργαλείο βελτίωσης του αστικού χώρου, αλλά και μέσο ενδυνάμωσης της δημοκρατίας, κοινωνικής δικαιοσύνης και βιωσιμότητας. Στον βαθμό που οι πόλεις αντανakλούν τις αξίες των κοινωνιών που τις κατοικούν, η κοινωνική πολεοδομία με ουσιαστική συμμετοχή πολιτών και υπεύθυνη πολιτική ηγεσία μπορεί να αποτελέσει το θεμέλιο για δίκαιες, δημοκρατικές και βιώσιμες πόλεις του μέλλοντος.

3.4 Η αναγκαιότητα πολυεπίπεδης συνεργασίας στην Κοινωνική Πολεοδομία.

Η κοινωνική πολεοδομία, ως πεδίο που συνδυάζει την αστική ανάπτυξη με την κοινωνική δικαιοσύνη, απαιτεί έναν σύνθετο και συντονισμένο σχεδιασμό για την αποτελεσματική υλοποίησή της. Η πολυπλοκότητα των κοινωνικών προβλημάτων, η γεωγραφική ποικιλομορφία των αστικών χώρων και η κατανομή αρμοδιοτήτων ανάμεσα σε διαφορετικά επίπεδα διακυβέρνησης καθιστούν αναγκαία την ύπαρξη μιας πολυεπίπεδης συνεργασίας (multi-level governance). Η συνεργασία ανάμεσα στο τοπικό, το περιφερειακό και το εθνικό επίπεδο δεν είναι μόνο οργανωτική απαίτηση αλλά στρατηγικό εργαλείο για την ενσωμάτωση των αρχών της κοινωνικής πολεοδομίας στον σύγχρονο χωρικό σχεδιασμό (Healey, 2007).

Η κοινωνική πολεοδομία δεν περιορίζεται στη ρύθμιση του χώρου αλλά επεκτείνεται στη μείωση των κοινωνικών ανισοτήτων, στην προώθηση της ίσης πρόσβασης στους αστικούς πόρους και στη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής. Η επίτευξη αυτών των στόχων προϋποθέτει συντονισμένες παρεμβάσεις που υπερβαίνουν τη δικαιοδοσία ενός μόνο διοικητικού επιπέδου. Η πολυεπίπεδη συνεργασία διασφαλίζει τη συνοχή μεταξύ των στρατηγικών σχεδιασμών του κράτους και των αναγκών των τοπικών κοινωνιών, μειώνοντας τις ανισότητες κατανομής πόρων και παρέχοντας ενιαίο πλαίσιο παρέμβασης. Για παράδειγμα, διεπιστημονικές ομάδες εργασίας μπορούν να φέρουν στο ίδιο τραπέζι αντιπροσώπους από διαφορετικά επίπεδα διακυβέρνησης και τομείς. Για παράδειγμα, μπορεί να συμμετέχουν εκπρόσωποι από μια τοπική ένωση γειτονιάς, ένα ινστιτούτο περιφερειακής ανάπτυξης ή ένα εθνικό πανεπιστήμιο (Rivera 2022). Με αυτόν τον τρόπο, οι πολλαπλοί ενδιαφερόμενοι μπορούν να ευθυγραμμίσουν τους στόχους τους, να καθορίσουν προτεραιότητες και να συνεργαστούν για την επίτευξη κοινών στόχων που αφορούν την κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική ανάπτυξη (Harvey, 2003). Στο πλαίσιο της ΚΠ, κάθε ενδιαφερόμενος συμβάλλει με ιδέες, πόρους, διοίκηση ή εκτέλεση των δράσεων για την ανάπτυξη της πόλης.

Όταν επιτυγχάνεται συνεργασία μεταξύ διαφορετικών τομέων και επιπέδων, ακόμη και σε έναν βαθμό, μπορεί να πει κανείς ότι η κατεύθυνση της ανάπτυξης και της βελτίωσης της πόλης δεν καθορίζεται από έναν μόνο φορέα, τομέα ή επίπεδο, αλλά από πολλούς (αειχώρος, 2021). Έτσι, η διακυβέρνηση γίνεται μια κοινή ευθύνη μεταξύ όλων των συμμετεχόντων.

Στο τοπικό επίπεδο, οι δήμοι και οι δημοτικές αρχές αποτελούν τον φορέα που έχει την αμεσότερη γνώση του χωρικού και κοινωνικού πλαισίου μιας περιοχής. Παρά τις περιορισμένες οικονομικές και διοικητικές δυνατότητές τους σε ορισμένες χώρες, διαθέτουν την επιχειρησιακή ικανότητα να εφαρμόσουν πολιτικές που βασίζονται στις ιδιαιτερότητες της τοπικής κλίμακας (Sellers & Lidström, 2007). Η αποτελεσματικότητα αυτών των παρεμβάσεων όμως ενισχύεται ουσιαστικά όταν συνοδεύεται από την υποστήριξη του περιφερειακού και του εθνικού επιπέδου, τόσο σε επίπεδο χρηματοδότησης όσο και σε επίπεδο τεχνικής καθοδήγησης.

Η περιφέρεια, ως ενδιάμεσο επίπεδο διακυβέρνησης, διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στην ενσωμάτωση των τοπικών σχεδιασμών σε ένα ευρύτερο αναπτυξιακό και χωροταξικό πλαίσιο. Οι περιφερειακές αρχές είναι σε θέση να συντονίσουν πολλαπλούς δήμους, να καταγράψουν ευρύτερα κοινωνικά και γεωγραφικά πρότυπα και να σχεδιάσουν παρεμβάσεις που ξεπερνούν τα όρια ενός δήμου οι οποίες συμβάλλουν στην κοινωνική ισορροπία και στη χωρική συνοχή (Böhme et al., 2011). Επιπλέον, λειτουργούν ως δίαυλοι επικοινωνίας ανάμεσα στους τοπικούς και εθνικούς θεσμούς, προωθώντας την ευθυγράμμιση πολιτικών που επιτρέπει τη συνεπή εφαρμογή της κοινωνικής πολεοδομίας.

Το εθνικό επίπεδο, από την άλλη πλευρά, έχει τη δυνατότητα να χαράξει στρατηγικά πλαίσια, να καθορίσει θεσμικά εργαλεία και να διαθέσει τους οικονομικούς πόρους που είναι απαραίτητοι για

την υλοποίηση κοινωνικών παρεμβάσεων στον αστικό χώρο. Μέσω των εθνικών πολιτικών χωρικού σχεδιασμού, μπορεί να προσδιοριστεί ένα συνεκτικό όραμα κοινωνικά δίκαιης ανάπτυξης, που οριοθετεί τους κανόνες και τις προτεραιότητες στις οποίες πρέπει να ανταποκριθούν οι κατώτερες βαθμίδες διοίκησης (OECD, 2019). Παράλληλα, το κράτος μπορεί να λειτουργήσει ως εγγυητής της ισότητας ανάμεσα σε διαφορετικές περιοχές της χώρας, εξασφαλίζοντας ότι όλες οι πόλεις, ανεξαρτήτως τοπικών ικανοτήτων, θα έχουν πρόσβαση σε υποστηρικτικούς μηχανισμούς εφαρμογής της κοινωνικής πολεοδομίας.

Η ανάγκη πολυεπίπεδης συνεργασίας αναδεικνύεται ιδίως σε πολιτικές που συνδυάζουν χωρικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά, όπως η κοινωνική στέγαση, η αστική αναγέννηση ή η ενίσχυση των ασθενέστερων περιοχών με δημόσιες υποδομές. Οι τοπικές αρχές έχουν την ευθύνη της εφαρμογής των πολιτικών, αλλά συχνά εξαρτώνται από τις περιφέρειες και το κεντρικό κράτος για την απόκτηση χρηματοδότησης, την παροχή τεχνικών οδηγιών ή την έγκριση κανονιστικού πλαισίου. Ένα επιτυχημένο παράδειγμα συντονισμού είναι το πρόγραμμα “Quartiers Prioritaires” «περιοχή προτεραιότητας» στη Γαλλία, το πρόγραμμα είναι ένα μέσο πολιτικής για την πόλη, που συγκεντρώνει τις φτωχότερες αστικές περιοχές, οι οποίες απαιτούν παρέμβαση από τις δημόσιες αρχές, ιδίως όσον αφορά την αστική ανανέωση. Στο πλαίσιο αυτό ο εθνικός σχεδιασμός αστικής πολιτικής υλοποιείται από τις τοπικές και περιφερειακές αρχές με βάση πολυεπίπεδη συμφωνία στόχων και πόρων (Bacqué et al., 2011).

Η πολυεπίπεδη συνεργασία επιτρέπει την ενσωμάτωση ευρωπαϊκών πολιτικών στον εθνικό και τοπικό σχεδιασμό. Η κοινωνική πολεοδομία είναι πλήρως εναρμονισμένη με τους στόχους της Πολιτικής Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία επιδιώκει την κοινωνική ένταξη, την καταπολέμηση της φτώχειας και τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη (European Commission, 2021). Οι ευρωπαϊκές στρατηγικές, ωστόσο, χρειάζονται τον συντονισμό των εθνικών κυβερνήσεων ώστε να μεταφραστούν σε συγκεκριμένα μέτρα και, στη συνέχεια, την ενεργοποίηση των περιφερειών και των δήμων για την υλοποίησή τους.

Η απουσία πολυεπίπεδου συντονισμού μπορεί να οδηγήσει σε κατακερματισμένες παρεμβάσεις χωρίς ενιαίο όραμα, επαναλήψεις, αστοχίες εφαρμογής και, τελικά, στην αποτυχία επίτευξης των κοινωνικών στόχων της πολεοδομίας. Για παράδειγμα, σε πολλές περιπτώσεις, η υλοποίηση κοινωνικής στέγασης χωρίς τη συνεργασία με περιφερειακούς μηχανισμούς οδηγεί σε γκετοποίηση και απομόνωση κοινωνικών ομάδων. Αντιθέτως, η θεσμική συνέργεια επιτρέπει την ολιστική αντιμετώπιση πολεοδομικών θεμάτων, που δεν αφορούν μόνο τον χώρο αλλά και τη σύνδεσή του με τις δημόσιες υπηρεσίες, την προσβασιμότητα, την κινητικότητα και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

Συμπερασματικά, η κοινωνική πολεοδομία δεν μπορεί να εφαρμοστεί με επιτυχία χωρίς μια λειτουργική και θεσμικά κατοχυρωμένη πολυεπίπεδη συνεργασία. Ο τοπικός, περιφερειακός και εθνικός σχεδιασμός πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται σε ένα συνεκτικό και συντονισμένο πλαίσιο, που να διασφαλίζει τη δικαιοσύνη στον χώρο και την κοινωνική συνοχή σε κάθε κλίμακα.

3.5 Προσβασιμότητα και κοινωνική ένταξη.

Η προσβασιμότητα στις σύγχρονες πόλεις αποτελεί θεμελιώδες δικαίωμα για τα άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ), ωστόσο η πραγματικότητα απέχει συχνά από την ιδανική κατάσταση. Παρά τις διεθνείς συμβάσεις και τις εθνικές νομοθεσίες που προωθούν την ισότητα και την ένταξη, πολλά αστικά περιβάλλοντα συνεχίζουν να παραμένουν ακατάλληλα για τα ΑμεΑ, καθιστώντας την καθημερινότητά τους δύσκολη και πολλές φορές αποκλειστική (UN, 2006).

Μία από τις βασικότερες προκλήσεις είναι η έλλειψη κατάλληλων υποδομών. Πολλοί δρόμοι δεν διαθέτουν ράμπες ή διαθέτουν κακοσχεδιασμένες ράμπες που είτε είναι απότομες είτε εμποδίζονται από σταθμευμένα οχήματα. Τα πεζοδρόμια είναι συχνά στενά ή κακοσυντηρημένα, με αποτέλεσμα να αποτελούν εμπόδιο για άτομα που χρησιμοποιούν αναπηρικά αμαξίδια ή άλλα βοηθήματα (Imrie, 2012). Επιπλέον, τα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν είναι πάντοτε εξοπλισμένα με ανεγκυστήρες, ηχητικές ανακοινώσεις ή κατάλληλους χώρους, περιορίζοντας έτσι την αυτονομία των ΑμεΑ (Pineda, 2020).

Η προσβασιμότητα δεν περιορίζεται μόνο στις φυσικές υποδομές. Η έλλειψη κατάλληλης πληροφόρησης και σήμανσης, ιδίως για άτομα με αισθητηριακές αναπηρίες, όπως τύφλωση ή κώφωση, συνιστά επίσης σημαντικό πρόβλημα. Τα συστήματα πληροφόρησης και εξυπηρέτησης δεν είναι πάντα σχεδιασμένα ώστε να λαμβάνουν υπόψη διαφορετικές ανάγκες, γεγονός που αποκλείει πολλούς ανθρώπους από βασικές υπηρεσίες, όπως η δημόσια διοίκηση ή η υγειονομική περίθαλψη (World Health Organization, 2011).

Κοινωνικά, τα άτομα με αναπηρία συχνά βιώνουν περιθωριοποίηση και στιγματισμό. Η έλλειψη ευαισθητοποίησης και εκπαίδευσης του ευρύτερου πληθυσμού ενισχύει την αποξένωση, ενώ η περιορισμένη συμμετοχή τους στη δημόσια ζωή (όπως στην εργασία, στην ψυχαγωγία ή στον πολιτισμό) διαιωνίζει ανισότητες (Oliver, 1996). Η έννοια της «συμπεριληπτικής πόλης» παραμένει ως ιδανικό, με την πράξη να παρουσιάζει σημαντικά κενά.

Στον κόσμο, η ιστορία αυτής της προσπάθειας στις ευρωπαϊκές και βορειοαμερικανικές χώρες οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στα αποτελέσματα των παγκοσμίων πολέμων. Μετά τις βαριές ανθρώπινες απώλειες στους Παγκόσμιους Πολέμους, τα άτομα με αναπηρίες ζούσαν σε βιομηχανικές πόλεις αντιμετωπίζοντας πολλά προβλήματα στους κτιριακούς και πολεοδομικούς χώρους (Obschonka M., Stuetzer M., Rentfrow P. J., Potter J., & Gosling S. D, 2017). Για αυτόν τον λόγο, αυξήθηκε η ζήτηση για κατάλληλες πολιτικές χρήσης γης και στέγασης για τα άτομα με αναπηρίες. Επιπλέον, ενισχύθηκε η ανάγκη για βέλτιστο σχεδιασμό των μελλοντικών πόλεων με βάση τις ανάγκες των αναπήρων. Υπήρξαν πολυάριθμα κινήματα που εξέφραζαν τα αιτήματα των αναπήρων. Τελικά, οι πολιτικοί και οι πολεοδόμοι κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι οι εκπρόσωποι των αναπήρων πρέπει να έχουν σοβαρό ρόλο στη διαδικασία πολεοδομικού σχεδιασμού και διαχείρισης. Πραγματοποιήθηκαν επίσης πολλές θεωρητικές συζητήσεις με σκοπό τη δημιουργία πολιτισμικού πλαισίου για τη συμμετοχή των ατόμων με αναπηρίες στην ανάπτυξη των πόλεων. Τα πρώτα διεθνή περιοδικά που δημοσίευσαν τη σχετική συζήτηση στην Αγγλία και τις Ηνωμένες Πολιτείες ονομάζονταν Urban Planning. Οι συζητήσεις αυτές συνεχίζονται μέχρι σήμερα.

Το θεμελιώδες ζήτημα για τη δημιουργία βιώσιμων, ανθεκτικών, ανθρώπινων και προσανατολισμένων προς τα άτομα με αναπηρίες πόλεων είναι οι σοφές πολιτικές χρήσης γης (Barton H, 2009). Ο πολεοδομικός σχεδιασμός χρήσης γης έχει οριστεί ως μια διαδικασία ρύθμισης της χρήσης της γης με σκοπό την προώθηση επιθυμητής κοινωνικοοικονομικής και χωρικής κατανομής, ώστε να οικοδομηθεί μια βιώσιμη και λειτουργική πόλη (Bennett R., Wallace J., & Williamson I., 2008). Η πολεοδομία είναι μια πολυδιάστατη διαδικασία που στοχεύει στη χρήση, τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη της αστικής γης (Brown E., 2015). Ο αστικός σχεδιασμός ασχολείται με δύο ευρέως γνωστούς τομείς τη φυσική μορφή του ιδιωτικού (κτιρίου) και τον πολεοδομικό και περιφερειακό σχεδιασμό που είναι δημόσιος (Aravot I. 2002).

Η αναφορά σε αυτές τις βασικές έννοιες είναι πολύ σημαντική για την κατανόηση κάποιων αρχών της ένταξης των ατόμων με ειδικές ικανότητες. Αρχικά, Η διαδικασία της ένταξης δεν ωφελεί μόνο το άτομο με αναπηρία, αλλά και την ευρύτερη κοινότητα, μέσω της αίσθησης του ανήκειν, της αμοιβαίας υποστήριξης, της φιλίας και της οικειότητας (Uditsky, 1993). Η «επισκεψιμότητα»

αποτελεί μια φυσική εκδήλωση στην κατοικία, η οποία «εξασφαλίζει ότι θα παρέχεται ένα βασικό επίπεδο προσβασιμότητας σε όλες τις κατοικίες και ανοίγει ευκαιρίες για συμμετοχή στην κοινοτική ζωή» (Truesdale, Steinfeld, & Smith, 2002, σ. 8–9). Η επισκεψιμότητα βασίζεται σε τρεις αρχές η πρώτη είναι ότι η βασική φυσική πρόσβαση σε και εντός μιας κατοικίας πρέπει να θεωρείται δικαίωμα και όχι προνόμιο, η δεύτερη είναι ότι, με σωστό σχεδιασμό, αυτή η πρόσβαση μπορεί να επιτευχθεί με ελάχιστο κόστος, και η τρίτη είναι ότι, δίνοντας προτεραιότητα στα σημαντικότερα χαρακτηριστικά, ενισχύεται η αποδοχή και η εφαρμογή της (Maisel, 2006).

Η επισκεψιμότητα είναι κεντρικής σημασίας για τον στόχο της υποστήριξης των ατόμων με αναπηρία ώστε να συμπεριλαμβάνονται ως πλήρως συμμετέχοντες πολίτες στις κοινότητές τους και για την ενίσχυση των άτυπων δικτύων. Κοινοτικές και οικογενειακές δραστηριότητες συχνά λαμβάνουν χώρα στα σπίτια άλλων ανθρώπων (Jill F., 2014). Όπως αναφέρει ο Jill το 2014 στις περιπτώσεις που ο σχεδιασμός των κτιρίων απαρνείται την βασική πρόσβαση σε άτομα με αναπηρίες (έλλειψη μπάρας με σωστή κλίση, ευρύχωρος ανελκυστήρας, ανεπαρκές άνοιγμα κάσας στις πόρτες), η συμπερίληψη των ατόμων μειώνεται το κοινωνικό κεφάλαιο κατακρεουργείται και η έννοια την κοινωνίας εξασθενεί. Αυτή η ευρύτερη ανάγκη για επισκεψιμότητα στην κατοικία σπάνια λαμβάνεται υπόψη από μεμονωμένους κατασκευαστές ή αγοραστές νέων κατοικιών, και έχει ως αποτέλεσμα μια κληρονομιά φυσικού αποκλεισμού σε ολόκληρη την κοινότητα, καθώς και στον περιορισμό των φιλοδοξιών για μια «καλή ζωή» όπως αυτή προσφέρεται στο γενικό πληθυσμό.

Η προσέγγιση με επίκεντρο το άτομο είναι θεμελιώδης για το NDIS (Εθνικό Σχέδιο Ασφάλισης Αναπηρίας) (Productivity Commission, 2011, σ. 344). Η Επιτροπή Παραγωγικότητας είναι σαφής ότι το άτομο με αναπηρία βρίσκεται στο επίκεντρο, όχι μόνο στον σχεδιασμό, αλλά και στον τρόπο υλοποίησης του σχεδίου. Η Επιτροπή εντοπίζει τρία βασικά στάδια:

- Σχεδιασμός με επίκεντρο το άτομο είναι ο σχεδιασμός που είναι εξατομικευμένος και καθοδηγούμενος από το ίδιο το άτομο, με κατάλληλα επίπεδα υποστήριξης εφόσον χρειάζονται λόγω της φύσης της αναπηρίας του.
- Εξατομικευμένη χρηματοδότηση δηλαδή πόροι που διατίθενται σε άτομα για την παροχή υποστήριξης βάσει των αναγκών και προτιμήσεων που εντοπίζονται μέσω της διαδικασίας σχεδιασμού.
- Παροχή υπηρεσιών με επίκεντρο το άτομο, συντονισμός και παροχή εξατομικευμένων υπηρεσιών, που μπορεί να περιλαμβάνουν συνδυασμό επίσημων και άτυπων, δημόσιων και ιδιωτικά παρεχόμενων υπηρεσιών και υποστηρίξεων, με σκοπό την επίτευξη αποτελεσμάτων και την κάλυψη των στόχων του ατόμου (Jill F., 2014).

Η έννοια του «σχεδιασμού με επίκεντρο το άτομο» (person-centred planning – PCP) διαμορφώθηκε για πρώτη φορά τη δεκαετία του 1980 (O'Brien & O'Brien, 2000) και μπορεί να περιγραφεί ως «το να βλέπεις [το άτομο] πρώτα και όχι να το προσεγγίζεις μέσω διαγνωστικών ετικετών (δηλ. στατιστικά) ενισχύοντας τη φωνή του ατόμου και εκείνων που το γνωρίζουν καλύτερα, για να αξιολογηθούν οι παρούσες συνθήκες με βάση τις πολύτιμες εμπειρίες και να καθοριστούν επιθυμητές αλλαγές στη ζωή του» (O'Brien & O'Brien, 2000, σ.4). Δεδομένου ότι οι άνθρωποι και οι καταστάσεις τους αλλάζουν με την πάροδο του χρόνου, ο σχεδιασμός θα πρέπει να είναι δυναμικός και όχι στατικός. Ο «σχεδιασμός για το μέλλον» αναγνωρίζεται ευρέως ως σημαντικός για τη διασφάλιση της συνεχούς υποστήριξης και της οικονομικής σταθερότητας των ατόμων με αναπηρίες που χρειάζονται φροντίδα (Jill F., 2014). Αυτό αποτελεί ένα σημαντικό χαρακτηριστικό του σχεδιασμού, όπως δείχνει πρόσφατη εργασία που διεξήχθη από μέλη αυτής της ερευνητικής ομάδας (Petriwskyj, Franz, & Adkins, 2012) σχετικά με τα στεγαστικά σχέδια γονέων-

φροντιστών και των παιδιών τους. Ο σχεδιασμός για τη στέγαση αυτών των οικογενειών συνδεόταν στενά και αδιάρρηκτα με τη φροντίδα, τον τρόπο ζωής, τα κοινωνικά αποτελέσματα, την απασχόληση και τη συνεχιζόμενη εκπαίδευση, μεταξύ άλλων πτυχών της ζωής. Έτσι, η έρευνα έδειξε ότι ο σχεδιασμός πρέπει να είναι ολιστικός, ευέλικτος ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της κάθε οικογένειας.

3.6 Η κοινωνική στέγαση ως πυλώνας της κοινωνικής πολεοδομίας

Η κοινωνική στέγαση συνιστά έναν από τους πιο καθοριστικούς άξονες της κοινωνικής πολεοδομίας, δεδομένου ότι η κατοικία αποτελεί όχι μόνο ένα βασικό αγαθό αλλά και θεμέλιο της κοινωνικής συνοχής, της οικονομικής ασφάλειας και της αστικής ευημερίας. Σε αυτό το πλαίσιο, η κοινωνική στέγαση αναδεικνύεται ως βασικό εργαλείο αντιμετώπισης των ανισοτήτων, πρόληψης του χωρικού αποκλεισμού και προώθησης της δίκαιης ανάπτυξης (Fainstein, 2010). Η πρόσβαση σε οικονομικά προσιτή, ποιοτική και σταθερή κατοικία αποτελεί κρίσιμο παράγοντα κοινωνικής ένταξης και αποτελεί έναν από τους πλέον απτούς τρόπους με τους οποίους η κοινωνική πολεοδομία μεταφράζεται σε εφαρμοσμένες πολιτικές.

Η κοινωνική στέγαση αφορά τη διάθεση κατοικιών μέσω κρατικής ή ημικρατικής παρέμβασης οι οποίες δεν γίνεται να ιδιωτικοποιηθούν, με στόχο τη στέγαση κοινωνικών ομάδων που διαφορετικά θα αποκλείονταν από την ιδιωτική αγορά λόγω οικονομικών ή άλλων περιορισμών. Οι πολιτικές κοινωνικής στέγασης περιλαμβάνουν τη δημιουργία και διαχείριση κοινωνικών κατοικιών, επιδοτήσεις ενοικίου, συνεταιριστικά μοντέλα στέγασης και κανονιστικά πλαίσια ελέγχου των ενοικίων. Η ποιότητα, η κατανομή και η διαχείριση της κοινωνικής στέγασης δεν καθορίζουν μόνο το επίπεδο ζωής των κατοίκων, αλλά και τη συνολική αστική δομή, επηρεάζοντας τη μίξη πληθυσμών, τη γειτονική συνοχή και την αστική πυκνότητα (Scanlon et al., 2015).

Η ιστορική εμπειρία δείχνει ότι τα μοντέλα κοινωνικής στέγασης έχουν ποικίλει σημαντικά ανάλογα με τα πολιτικά, ιδεολογικά και οικονομικά συστήματα. Μια ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα σύγκριση μπορεί να γίνει ανάμεσα στην Αυστρία, και κυρίως στη Βιέννη, και στη Σοβιετική Ένωση, όπου η κοινωνική στέγαση αποτέλεσε βασικό στοιχείο του κεντρικού σχεδιασμού. Η μελέτη αυτών των δύο περιπτώσεων αναδεικνύει όχι μόνο τις διαφορετικές φιλοσοφίες που διέπουν την κοινωνική πολεοδομία αλλά και τις επιπτώσεις που έχουν οι πολιτικές στέγασης στην ποιότητα ζωής, στην κοινωνική συνοχή και στη βιωσιμότητα των πόλεων.

Η περίπτωση της Βιέννης αποτελεί ίσως το πιο επιτυχημένο παράδειγμα κοινωνικής στέγασης στην Ευρώπη. Η πολιτική της "Red Vienna" ξεκίνησε τη δεκαετία του 1920, με μια σειρά δημόσιων επενδύσεων στη στέγαση, την υγεία και τις κοινωνικές υποδομές από τον σοσιαλδημοκρατικό δήμο της πόλης (Novy, 2020). Αντίθετα με την αντίληψη που θέλει την κοινωνική στέγαση να αφορά μόνο τις χαμηλές εισοδηματικές ομάδες, η Βιέννη επεδίωξε τη δημιουργία ενός μικτού συστήματος που να ενσωματώνει κοινωνικές χαμηλές και μεσαίες τάξεις, αποτρέποντας τη χωρική γκετοποίηση. Η κατασκευή των περίφημων *Gemeindebauten* (Γκεμ-άντε-μπαουτεν) (κοινοτικών κατοικιών), με έμφαση στην ποιότητα, τους κοινούς χώρους και την πρόσβαση σε υπηρεσίες, ενίσχυσε τη γειτονική συνοχή και διαμόρφωσε ένα μοναδικό πρότυπο κοινωνικού σχεδιασμού που αντέχει στον χρόνο (Förster, 2002) οι διαγωνισμοί για την εργολαβία έργων κοινοτικών κτηρίων δεν γίνονται με βάση την πιο φτηνή επιλογή αλλά καθαρά με την ποιότητα της κατασκευής.

Σήμερα, περίπου το 60% του πληθυσμού της Βιέννης κατοικεί σε δημόσια ή επιδοτούμενη κατοικία, ενώ το 40% των κατοικιών ανήκουν απευθείας στον Δήμο (Wurzer & Kühne, 2015). Το σύστημα λειτουργεί με βάση κοινωνικά και εισοδηματικά κριτήρια, ωστόσο τα όρια είναι αρκετά ευρύχωρα (όρια εισοδήματος μέχρι και 60.000 ευρώ) ώστε να επιτρέπεται η συμμετοχή και μεσαίων

στρωμάτων, συμβάλλοντας στην αποφυγή στιγματισμού. Ο Δήμος επενδύει συνεχώς στη συντήρηση, ενεργειακή αναβάθμιση και κοινωνική διαχείριση του αποθέματος κατοικιών, ενώ το θεσμικό πλαίσιο ελέγχει τις αυξήσεις ενοικίων και προωθεί τη μίξη χρήσεων γης. Η Βιέννη καταφέρνει έτσι να προσφέρει ένα περιβάλλον αστικής σταθερότητας, κοινωνικής ένταξης και οικονομικής βιωσιμότητας, αποτελώντας παγκόσμιο πρότυπο αστικής πολιτικής (Tsenkova, 2021).



Εικόνα 3 (Gemaidenbauten)

Αντίθετα, το σοβιετικό μοντέλο κοινωνικής στέγασης, αν και προέκυψε από μια εξίσου ισχυρή ιδεολογική δέσμευση προς την κοινωνική ισότητα, παρουσίασε διαφορετικά χαρακτηριστικά και εξελίξεις. Η Σοβιετική Ένωση ανέπτυξε ένα ιδιαίτερα συγκεντρωτικό σύστημα αστικής ανάπτυξης, στο οποίο η κατοικία θεωρήθηκε δημόσιο αγαθό και μέσο διασφάλισης της εργατικής αναπαραγωγής (Bater, 1980). Από τη δεκαετία του 1950 και έπειτα, το κράτος ανέλαβε την οικοδόμηση μαζικών κατοικιών με τη μορφή των γνωστών Khrushchyonkas και αργότερα Brezhnevkas. Ο όρος Khrushchyonkas αναφέρεται στα τυπικά, προκατασκευασμένα πολυκατοικιακά, πολυώροφα μπλοκ που κτίζονταν με προκατασκευασμένα υλικά, χωρίς ιδιαίτερη μέριμνα για ποιότητα ζωής, κοινωνική μίξη ή συμμετοχικές διαδικασίες και ανεγέρθηκαν στη Σοβιετική Ένωση επί ηγεσίας Χρουστσόφ (1950s–1960s), για να αντιμετωπιστεί η έλλειψη στέγης (Smith, 1996).

Το σοβιετικό μοντέλο, ενώ κατόρθωσε να μειώσει δραστικά το φαινόμενο των αστέγων ατόμων και να παρέχει στέγαση σε ευρύ φάσμα του πληθυσμού, συνοδεύτηκε από σοβαρά προβλήματα ποιότητας, συντήρησης, και έλλειψης κοινωνικών υπηρεσιών. Οι κατοικίες συχνά στερούσαν βασικών ανέσεων, ενώ η μη λειτουργία των αστικών περιοχών και η αυστηρή γεωγραφική διαστρωμάτωση ενίσχυαν την κοινωνική απομόνωση. Επιπλέον, η πλήρης απουσία ιδιοκτησιακών δικαιωμάτων και η έλλειψη μηχανισμών συμμετοχής αποξένωσαν τους πολίτες από τον χώρο τους, υπονομεύοντας την κοινωνική συνοχή (Harris, 2008). Μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης,

το μαζικό σύστημα κοινωνικής στέγασης κατέρρευσε ή ιδιωτικοποιήθηκε ανεξέλεγκτα,
δημιουργώντας νέες μορφές ανισότητας και υποβάθμισης.



Εικόνα 4 (Khrushchovkas)

Η σύγκριση των δύο παραδειγμάτων αποκαλύπτει κρίσιμες διαφορές ως προς την φιλοσοφία και την εφαρμογή της κοινωνικής στέγασης. Η Βιέννη αντιμετώπισε την κοινωνική κατοικία ως διαρκή δημόσια πολιτική, επενδύοντας στη μακροπρόθεσμη ποιότητα, την κοινωνική μίξη και τη θεσμική σταθερότητα. Αντίθετα, το σοβιετικό σύστημα κινήθηκε στη λογική της ποσοτικής κάλυψης, αγνοώντας βασικά κοινωνικά, ποιοτικά και βιώσιμα κριτήρια. Η αυστριακή εμπειρία αναδεικνύει την κοινωνική στέγαση ως μηχανισμό κοινωνικής ένταξης, ενδυνάμωσης και πολιτικής συμμετοχής, ενώ η σοβιετική εμπειρία δείχνει τα όρια ενός αυστηρά τεχνοκρατικού, συγκεντρωτικού σχεδιασμού χωρίς κοινωνική λογοδοσία.

Η κοινωνική στέγαση, όπως την αντιλαμβάνεται η κοινωνική πολεοδομία, δεν μπορεί να περιορίζεται σε προσωρινά επιδόματα ή κατασκευή φθηνών κατοικιών. Αποτελεί μια ολοκληρωμένη στρατηγική που απαιτεί συντονισμό τοπικών αρχών, φορέων κοινωνικής οικονομίας, πολιτών και κεντρικού κράτους. Πρέπει να στηρίζεται σε θεσμικά σταθερό πλαίσιο, μακροπρόθεσμο σχεδιασμό και κοινωνική συναίνεση. Η επιτυχία της Βιέννης αποδεικνύει ότι η κοινωνική στέγαση μπορεί να συνυπάρχει με οικονομική αποδοτικότητα, πολεοδομική ποιότητα και κοινωνική ειρήνη. Στον αντίποδα, το παράδειγμα της Σοβιετικής Ένωσης αποτελεί προειδοποίηση για τους κινδύνους που εγκυμονεί η μονολιθική και αδιαφανής διαχείριση του ζωτικού χώρου.

Η κοινωνική στέγαση δεν είναι απλώς θέμα τετραγωνικών μέτρων ή στατιστικής επάρκειας. Είναι ζήτημα δικαιοσύνης, πολιτισμού και κοινωνικής φαντασίας. Στον 21ο αιώνα, όπου η αστικοποίηση επιταχύνεται και οι ανισότητες διευρύνονται, η κοινωνική πολεοδομία καλείται να αναλάβει ηγετικό ρόλο στην ανάδειξη δίκαιων, συμπεριληπτικών και βιώσιμων πόλεων. Η κοινωνική στέγαση είναι η ραχοκοκαλιά αυτής της αποστολής.

3.7 Ψηφιακός μετασχηματισμός και Ψηφιακή δικαιοσύνη στην Κοινωνική πολεοδομία.

Ο ψηφιακός μετασχηματισμός αποτελεί σήμερα έναν από τους καθοριστικότερους παράγοντες που διαμορφώνουν τον αστικό χώρο και επηρεάζουν τις κοινωνικές σχέσεις μέσα στις πόλεις. Η ένταξη τεχνολογιών όπως το Διαδίκτυο των Πραγμάτων (Internet of Things), τα μεγάλα δεδομένα (Big Data), η τεχνητή νοημοσύνη (Artificial Intelligence) και οι ψηφιακές πλατφόρμες στο σχεδιασμό και τη διαχείριση των πόλεων αλλάζει ριζικά τις πρακτικές της πολεοδομίας, την καθημερινή ζωή των πολιτών και τη διακυβέρνηση του αστικού χώρου. Ωστόσο, αυτή η μετάβαση δεν είναι ουδέτερη από κοινωνική άποψη. Η τεχνολογική καινοτομία μπορεί να ενισχύσει την κοινωνική συνοχή, την ισότητα και την πρόσβαση σε πόρους, αλλά μπορεί επίσης να επιτείνει τις ανισότητες, να δημιουργήσει νέες μορφές αποκλεισμού και να ενισχύσει φαινόμενα κοινωνικής αποσύνθεσης εάν δεν ενταχθεί σε ένα πλαίσιο κοινωνικής πολεοδομίας. Η ταχεία ψηφιοποίηση των πόλεων δεν αποτελεί απλώς τεχνολογική πρόοδο, αλλά μια βαθιά κοινωνική διαδικασία που επηρεάζει τη δομή, τη λειτουργία και την εμπειρία του αστικού χώρου. Η κοινωνική πολεοδομία, ως επιστημονικός και πρακτικός κλάδος που αποσκοπεί στη δημιουργία πιο δίκαιων, συμπεριληπτικών και βιώσιμων πόλεων, οφείλει να ενσωματώνει τις ψηφιακές υποδομές ως βασικό εργαλείο για την επίτευξη των στόχων της. Ο σχεδιασμός ψηφιακών υποδομών, όταν ευθυγραμμίζεται με τις αρχές της κοινωνικής πολεοδομίας, μπορεί να λειτουργήσει ως καταλύτης για τη μείωση των κοινωνικών ανισοτήτων, την ενίσχυση της συμμετοχής των πολιτών, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και την ενδυνάμωση των ευάλωτων πληθυσμών.

Οι ψηφιακές υποδομές περιλαμβάνουν δίκτυα υψηλής ταχύτητας (5G, οπτικές ίνες), δημόσια Wi-Fi, συστήματα Διαδικτύου των Πραγμάτων (IoT), πλατφόρμες δεδομένων, συστήματα διαχείρισης αστικής κινητικότητας και ψηφιακές υπηρεσίες που αφορούν την υγεία, την εκπαίδευση και τη δημόσια διοίκηση (Kitchin, 2014). Η ενσωμάτωση αυτών των τεχνολογιών στον αστικό σχεδιασμό έχει τη δυναμική να αναδιαμορφώσει την εμπειρία της πόλης, αρκεί να σχεδιαστεί με κριτήριο την κοινωνική βιωσιμότητα και όχι μόνο την τεχνολογική και οικονομική αποδοτικότητα.

Η έννοια της «ψηφιακής δικαιοσύνης» (digital justice) αποτελεί βασικό άξονα στην προσπάθεια γεφύρωσης του ψηφιακού χάσματος, το οποίο συχνά αντανακλά και ενισχύει τις υφιστάμενες κοινωνικοοικονομικές ανισότητες (Graham, 2002). Πρακτικά, αυτό σημαίνει ότι ο σχεδιασμός ψηφιακών υποδομών δεν μπορεί να είναι ουδέτερος ούτε ταξικά αδιάφορος. Οι χαμηλότερες κοινωνικές τάξεις, οι ηλικιωμένοι, οι μετανάστες και τα άτομα με αναπηρίες συχνά αποκλείονται από την πρόσβαση σε ψηφιακές υπηρεσίες, είτε λόγω κόστους, είτε λόγω έλλειψης δεξιοτήτων, είτε εξαιτίας της ανυπαρξίας υποδομών στις περιοχές όπου κατοικούν (van Dijk, 2020).

Η κοινωνική πολεοδομία αντιμετωπίζει τον σχεδιασμό των ψηφιακών υποδομών ως κοινωνικό αγαθό και όχι ως εμπορικό προϊόν. Για παράδειγμα, πόλεις όπως το Βαρκελώνη και το Άμστερνταμ έχουν αναπτύξει στρατηγικές ψηφιακής διακυβέρνησης που εστιάζουν στην «ψηφιακή κυριαρχία» των πολιτών, μέσα από ανοικτά δεδομένα, δημοκρατικά ψηφιακά εργαλεία και προστασία της ιδιωτικότητας (Calzada, 2021). Η Βαρκελώνη, ειδικότερα, υιοθέτησε την πλατφόρμα Decidim, ένα ανοιχτού κώδικα εργαλείο για τη συμμετοχική λήψη αποφάσεων, επιτρέποντας στους πολίτες να συνδιαμορφώνουν πολιτικές, προϋπολογισμούς και παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο (Kitchin et al., 2019).

Η σύνδεση των ψηφιακών υποδομών με την κοινωνική πολεοδομία αποτυπώνεται έντονα στον σχεδιασμό «έξυπνων γειτονιών» (smart neighborhoods), όπου οι τεχνολογίες δεν χρησιμοποιούνται μόνο για ενεργειακή αποδοτικότητα ή διαχείριση κυκλοφορίας, αλλά και για την καλλιέργεια

κοινωνικής συνοχής και την ενδυνάμωση κοινοτήτων. Το παράδειγμα της γειτονιάς Sidewalk Toronto, αν και αμφιλεγόμενο, ανέδειξε την ανάγκη συμμετοχής της κοινωνίας των πολιτών στον σχεδιασμό ψηφιακών υποδομών, καθώς η αρχική προσέγγιση που επικεντρωνόταν σε εταιρικά συμφέροντα προκάλεσε αντιδράσεις και, τελικά, την ακύρωση του έργου (Goodman & Powles, 2019).

Η κοινωνική πολεοδομία έχει ως θεμελιώδη στόχο τη δίκαιη και ισότιμη κατανομή των πόρων του αστικού χώρου, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής όλων των κατοίκων και την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής μέσα από τον σχεδιασμό του δομημένου περιβάλλοντος. Η ένταξη του ψηφιακού μετασχηματισμού σε αυτό το πλαίσιο προϋποθέτει την κριτική κατανόηση των κοινωνικών επιπτώσεων της τεχνολογίας και τη διαμόρφωση πολιτικών που διασφαλίζουν την προσβασιμότητα, τη διαφάνεια, τη συμμετοχή και την κοινωνική δικαιοσύνη.

Ο ψηφιακός μετασχηματισμός των πόλεων εκφράζεται κυρίως μέσα από την ανάπτυξη των λεγόμενων «έξυπνων πόλεων» (smart cities). Οι έξυπνες πόλεις αξιοποιούν τεχνολογικές υποδομές για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, της κυκλοφορίας, της διαχείρισης απορριμμάτων, της δημόσιας ασφάλειας και της παροχής υπηρεσιών. Η χρήση αισθητήρων, γεωχωρικών δεδομένων και αλγοριθμικών συστημάτων επιτρέπει την αποτελεσματικότερη διαχείριση των πόρων και τη βελτιστοποίηση των διαδικασιών της αστικής ζωής (Batty κ.α, 2012). Ωστόσο, ο σχεδιασμός αυτών των συστημάτων συχνά γίνεται με όρους τεχνοκρατικούς, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι κοινωνικές διαστάσεις, οι ανάγκες των ευάλωτων ομάδων και οι ανισότητες πρόσβασης.

Η κοινωνική πολεοδομία δίνει έμφαση στο να διασφαλίζεται ότι οι ψηφιακές υποδομές εξυπηρετούν την κοινωνική ένταξη. Ένα παράδειγμα αποτελεί η ανάπτυξη έξυπνων στάσεων λεωφορείων με δυναμική πληροφόρηση για τα δρομολόγια σε πραγματικό χρόνο, πλήρως προσβάσιμες σε άτομα με προβλήματα όρασης ή κινητικότητας, όπως έχει υλοποιηθεί στο Ελσίνκι (Joss et al., 2019). Παράλληλα, η χρήση δεδομένων αστικής κινητικότητας για τη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών οφείλει να στηρίζεται σε αρχές διαφάνειας και προστασίας των δεδομένων, ώστε να μη δημιουργούνται νέες μορφές επιτήρησης και αποκλεισμού.

Η έννοια των «ψηφιακών κοινών» (digital commons) εντάσσεται επίσης στην ατζέντα της κοινωνικής πολεοδομίας. Πρωτοβουλίες για δημόσιο Wi-Fi και ανοιχτές πλατφόρμες ενισχύουν τη συλλογική χρήση των ψηφιακών πόρων. Η πόλη της Μπολόνια, με τη στρατηγική της για τα «Αστικά Κοινά» (Urban Commons), επεκτείνει την έννοια αυτή και στο ψηφιακό πεδίο, ενισχύοντας τη συμμετοχικότητα και τη συνευθύνη στη διαχείριση ψηφιακών υπηρεσιών (Iaione et al., 2022). Ο σχεδιασμός ψηφιακών υποδομών με βάση την κοινωνική πολεοδομία δεν περιορίζεται στην παροχή υπηρεσιών αλλά επεκτείνεται και στη δημιουργία ψηφιακών εργαλείων χαρτογράφησης κοινωνικών αναγκών. Εφαρμογές όπως το FixMyStreet στο Ηνωμένο Βασίλειο ή το ImproveMyCity στη Θεσσαλονίκη επιτρέπουν στους πολίτες να αναφέρουν προβλήματα στον δημόσιο χώρο, ενισχύοντας τη διαδραστικότητα και την κοινωνική λογοδοσία (Charalabidis et al., 2014). Ιδιαίτερα σημαντική είναι η διασύνδεση των ψηφιακών υποδομών με την περιβαλλοντική δικαιοσύνη. Οι πλατφόρμες αστικής παρακολούθησης ποιότητας αέρα, θερμικών νησίδων ή θορύβου, όταν είναι ανοιχτές και δημοκρατικά προσβάσιμες, συμβάλλουν στην ισότιμη πληροφόρηση των πολιτών και στη λήψη μέτρων υπέρ των ευάλωτων περιοχών (Gabrys et al., 2016). Για παράδειγμα, η πρωτοβουλία AirCasting στη Νέα Υόρκη επιτρέπει σε πολίτες να μετρούν την ποιότητα του αέρα στις γειτονιές τους, καθιστώντας ορατές τις περιβαλλοντικές ανισότητες που διαφορετικά θα παρέμεναν αθέατες. Επιπλέον, η κοινωνική πολεοδομία στο ψηφιακό περιβάλλον προάγει την ψηφιακή συμμετοχή και την συνεκτική συλλογική δράση. Η χρήση εργαλείων επαυξημένης πραγματικότητας και εικονικής πραγματικότητας (VR) στον αστικό σχεδιασμό, επιτρέπει στους κατοίκους να βιώσουν προτεινόμενες αλλαγές στον δημόσιο χώρο πριν αυτές υλοποιηθούν, ενισχύοντας τη

δημοκρατικότητα των αποφάσεων (de Lange & de Waal, 2019). Σε επίπεδο πρακτικών εφαρμογών, η έννοια της «συμμετοχικής τεχνολογίας» (participatory technology) αποκτά όλο και μεγαλύτερη σημασία. Στην Κοπεγχάγη, το πρόγραμμα Copenhagen Solutions Lab συνεργάζεται με πολίτες και κοινωνικές οργανώσεις για την ανάπτυξη λύσεων έξυπνης κινητικότητας που απαντούν στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων και όχι μόνο σε εμπορικά κριτήρια (Joss et al., 2019). Η έννοια της «συμμετοχικής τεχνολογίας» (participatory technology) αποτελεί ένα κρίσιμο εργαλείο για την ενσωμάτωση του ψηφιακού μετασχηματισμού στο πλαίσιο της κοινωνικής πολεοδομίας. Μέσα από εφαρμογές χαρτογράφησης προβλημάτων της γειτονιάς, διαβούλευσης για έργα δημόσιου χώρου ή ακόμη και μέσα από την παρακολούθηση περιβαλλοντικών δεδομένων από τους ίδιους τους κατοίκους, οι πόλεις μπορούν να γίνουν πιο διαφανείς, πιο δημοκρατικές και πιο κοινωνικά δίκαιες (Perng & Kitchin, 2018). Η μετάβαση από το μοντέλο της «Smart City» στη «Responsive City» ή την «Caring City» σηματοδοτεί μια μετατόπιση από την τεχνολογική αποδοτικότητα προς τη φροντίδα, τη συμπερίληψη και την κοινωνική ανθεκτικότητα (Townsend, 2013) (Foth κ.α., 2019). Σε αυτή τη νέα προσέγγιση, οι ψηφιακές υποδομές δεν είναι αυτοσκοπός, αλλά εργαλεία για τη δημιουργία πόλεων που φροντίζουν τους ανθρώπους και τις κοινότητές τους.

Η ψηφιακή ανισότητα (digital divide) αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις στο πλαίσιο του ψηφιακού μετασχηματισμού των πόλεων. Παρότι οι ψηφιακές τεχνολογίες υποτίθεται ότι διευκολύνουν την ισότιμη πρόσβαση στη γνώση, στις υπηρεσίες και στη συμμετοχή, στην πράξη αποκαλύπτουν και διευρύνουν τις ήδη υπάρχουσες κοινωνικοοικονομικές ανισότητες (Van Dijk, 2020). Η ανισότητα αυτή δεν αφορά μόνο την πρόσβαση σε υλικό εξοπλισμό ή στο διαδίκτυο αλλά επεκτείνεται στις δεξιότητες χρήσης, στην κριτική κατανόηση των πληροφοριών και στην ικανότητα αξιοποίησης των ψηφιακών δυνατοτήτων για τη βελτίωση της ζωής. Ένα κρίσιμο ζήτημα που θέτει η κοινωνική πολεοδομία είναι η αποφυγή της ψηφιακής γκετοποίησης. Η συγκέντρωση ψηφιακών υποδομών μόνο σε περιοχές υψηλής οικονομικής αξίας οδηγεί σε έναν νέο αστικό δυϊσμό, όπου οι φτωχότερες περιοχές μένουν τεχνολογικά υποβαθμισμένες, αναπαράγοντας τις κοινωνικές ανισότητες στον ψηφιακό χώρο (Shaw & Graham, 2017). Ο σχεδιασμός πρέπει να εγγυάται ισότιμη γεωγραφική κατανομή δικτύων, υπηρεσιών και δεδομένων.

Επιπλέον, η αλγοριθμική διακυβέρνηση των πόλεων εισάγει νέους κινδύνους για τη δημοκρατία και την κοινωνική δικαιοσύνη. Τα δεδομένα που συλλέγονται μέσω αισθητήρων και ψηφιακών πλατφορμών συχνά χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση των πολιτών, την εμπορευματοποίηση της ιδιωτικής ζωής και τη λήψη αποφάσεων από ιδιωτικές εταιρείες χωρίς διαφάνεια και κοινωνικό έλεγχο (Kitchin, 2014). Αυτό δημιουργεί τον κίνδυνο μιας «νεοφιλελεύθερης έξυπνης πόλης», όπου η τεχνολογία δεν λειτουργεί προς όφελος των πολιτών αλλά προς όφελος των αγορών και των συμφερόντων μεγάλων τεχνολογικών εταιρειών (Sadowski, 2020).

Η κοινωνική πολεοδομία καλείται να απαντήσει σε αυτές τις προκλήσεις μέσα από τη διαμόρφωση ενός μοντέλου «ψηφιακής δικαιοσύνης» (digital justice), όπου η τεχνολογία λειτουργεί ως εργαλείο κοινωνικής ένταξης και ενδυνάμωσης. Αυτό προϋποθέτει την ανάπτυξη συμμετοχικών πλατφορμών σχεδιασμού, όπου οι κάτοικοι μπορούν να συμβάλλουν στον χωρικό και ψηφιακό σχεδιασμό της πόλης τους. Παραδείγματα τέτοιων εφαρμογών υπάρχουν σε πόλεις όπως το Άμστερνταμ, όπου η δημοτική πλατφόρμα Amsterdam Smart City δίνει στους πολίτες τη δυνατότητα να συμμετέχουν στη λήψη αποφάσεων για τις τεχνολογικές καινοτομίες που εφαρμόζονται στον δημόσιο χώρο (Evans κ.α., 2019).

Παράλληλα, ο σχεδιασμός των ψηφιακών υποδομών πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες όλων των κοινωνικών ομάδων. Η πρόσβαση σε γρήγορο διαδίκτυο, σε δημόσια Wi-Fi, σε ψηφιακές

δημόσιες υπηρεσίες και σε εκπαιδευτικά προγράμματα ψηφιακού γραμματισμού δεν πρέπει να θεωρείται πολυτέλεια αλλά θεμελιώδες δικαίωμα. Η πόλη της Βαρκελώνης έχει εφαρμόσει πολιτικές που προωθούν την «ψηφιακή κυριαρχία», ενισχύοντας την προστασία των δεδομένων των πολιτών και διασφαλίζοντας ότι οι ψηφιακές υποδομές εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον και όχι ιδιωτικά συμφέροντα (Morozov & Bria, 2018).

Η κοινωνική πολεοδομία σε αυτή τη νέα συνθήκη οφείλει να αναπτυχθεί σε ένα πλαίσιο που να συνδυάζει τον ψηφιακό σχεδιασμό με τις αρχές της κοινωνικής δικαιοσύνης, της βιωσιμότητας και της δημοκρατίας. Η ανάπτυξη ανοιχτών δεδομένων (open data), η ενίσχυση της συμμετοχής των πολιτών στις τεχνολογικές αποφάσεις και η υιοθέτηση κανόνων ψηφιακής ηθικής είναι κεντρικά ζητήματα. Επίσης, η εκπαίδευση των πολιτών στον ψηφιακό γραμματισμό και η ενίσχυση της διαφάνειας στις σχέσεις δήμου, πολιτών και τεχνολογικών παρόχων αποτελούν κρίσιμες στρατηγικές.

Συμπερασματικά, ο ψηφιακός μετασχηματισμός μπορεί να αποτελέσει ισχυρό μοχλό κοινωνικής και πολεοδομικής αλλαγής εφόσον ενταχθεί σε ένα πλαίσιο που βάζει στο επίκεντρο τον άνθρωπο και τις ανάγκες του. Η κοινωνική πολεοδομία καλείται να επαναπροσδιορίσει τη σχέση της με την τεχνολογία, όχι απλώς ως εργαλείο αποδοτικότητας, αλλά ως μηχανισμό ενδυνάμωσης των κοινοτήτων, προώθησης της κοινωνικής συνοχής και διασφάλισης του δικαιώματος στην πόλη στην ψηφιακή εποχή.

Κεφάλαιο 4^ο: Μελέτη περίπτωσης: Η μουσουλμανική μειονότητα στην Αλεξανδρούπολη

4.1 Ιστορικό πλαίσιο

Η ιστορική παρουσία της μουσουλμανικής μειονότητας στην περιοχή της Θράκης και συγκεκριμένα στην Αλεξανδρούπολη συνδέεται με τις βαθιές πολιτικές και κοινωνικές μεταβολές που επήλθαν από την Οθωμανική περίοδο μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα. Η πόλη της Αλεξανδρούπολης, γνωστή αρχικά ως Δεδέαγατς, ιδρύθηκε στα μέσα του 19ου αιώνα ως παραθαλάσσιο οικιστικό κέντρο στο πλαίσιο της οθωμανικής διοίκησης και εξελίχθηκε γρήγορα σε εμπορικό λιμάνι που συνένωνε διαφορετικούς πληθυσμούς, Χριστιανούς, Μουσουλμάνους, Εβραίους και Αρμένιους (Anagnostou, 2005). Οι μουσουλμάνοι εγκαταστάθηκαν εκεί ως μέρος της διοικητικής και κοινωνικής συγκρότησης της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, αποτελώντας αναπόσπαστο τμήμα της αστικής ζωής. Ο πληθυσμός αυτός, αν και δεν υπήρξε ποτέ η πλειονότητα στην πόλη, συνδέθηκε με επαγγελματικές δραστηριότητες, εμπορικές συναλλαγές αλλά και με τον θρησκευτικό και πολιτισμικό ιστό του τόπου (Hersant, 2017).

Μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους και την ενσωμάτωση της Θράκης στο ελληνικό κράτος, η παρουσία των μουσουλμάνων τέθηκε σε νέο πλαίσιο. Η Συνθήκη της Λωζάνης του 1923 αποτέλεσε καθοριστική στιγμή, καθώς καθιέρωσε το καθεστώς της μειονότητας στη Δυτική Θράκη, διασφαλίζοντας θρησκευτικά και εκπαιδευτικά δικαιώματα για τους μουσουλμάνους κατοίκους (Kostorouli, 2019). Η Αλεξανδρούπολη, ως μία από τις νεότερες πόλεις της Θράκης, συγκέντρωσε πληθυσμούς που είτε παρέμειναν εκεί από την οθωμανική περίοδο είτε εγκαταστάθηκαν εκ νέου στο πλαίσιο της μετακίνησης πληθυσμών που ακολούθησε τις ελληνοτουρκικές ανταλλαγές. Η ιστορική αυτή συνέχεια δημιούργησε μια δυναμική όπου η συνύπαρξη Χριστιανών και Μουσουλμάνων έγινε στοιχείο ταυτότητας της πόλης.

Παρά την κατοχύρωση δικαιωμάτων από διεθνείς συνθήκες, η καθημερινότητα της μουσουλμανικής μειονότητας συχνά σηματοδεύτηκε από αυτοαποκλεισμό και κοινωνικές ανισότητες. Για δεκαετίες υπήρξαν περιορισμοί στην απόκτηση γης και στη συμμετοχή στη δημόσια διοίκηση, γεγονός που απομόνωσε πολλές οικογένειες και τις συγκέντρωσε σε συγκεκριμένες συνοικίες της Αλεξανδρούπολης, όπως τον λεγόμενο «μαχαλά» κατάμονους της οδού Άβατος στην Αλεξανδρούπολη. Η συγκρότηση αυτών των χωρικά προσδιορισμένων θυλάκων αποτέλεσε το υπόστρωμα για την ανάπτυξη γκέτο, στα οποία οι κάτοικοι είχαν περιορισμένη πρόσβαση σε υποδομές και υπηρεσίες λόγω αυθέρτης δόμησης (Hersant, 2017). Αυτή η ιστορική διαδικασία συνδέεται άμεσα με το ζήτημα της κοινωνικής συνοχής, καθώς η άνιση μεταχείριση σε θεσμικό και κοινωνικό επίπεδο υπονόμωσε την αίσθηση συμμετοχής και ισοτιμίας στον αστικό ιστό. Η κοινωνική συνοχή, ως έννοια που αφορά τη δίκαιη συμμετοχή όλων των κοινωνικών ομάδων στη δημόσια σφαίρα και στον αστικό χώρο, αμφισβητήθηκε έντονα στην περίπτωση της μουσουλμανικής μειονότητας της Αλεξανδρούπολης.

4.2 Ρητορική του κράτους και της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Ο δημόσιος λόγος που αναπτύχθηκε κατά καιρούς, είτε από πολιτικά πρόσωπα είτε από τοπικά μέσα, συχνά παρουσίαζε τους μουσουλμάνους ως «διαφορετικούς» ή «ξένους», παρά την ιστορική παρουσία τους στην περιοχή (Kostoroulou, 2019). Αυτό το είδος ρητορικής ενίσχυσε τα στερεότυπα και δυσχέρανε την ενσωμάτωση, υπονομεύοντας περαιτέρω την κοινωνική συνοχή. Ωστόσο, υπάρχουν και παραδείγματα αντίθετου λόγου, που επισημαίνουν την αρμονική συνύπαρξη και την κοινή ιστορική διαδρομή, γεγονός που δείχνει πως η κοινωνική συνοχή δεν είναι στατική, αλλά διαρκώς επαναδιαπραγματεύσιμη.

Η κοινωνική πολεοδομία μπορεί να αποτελέσει γέφυρα ανάμεσα στο ιστορικό βάρος του αποκλεισμού και στη σύγχρονη ανάγκη για ένταξη. Η δημιουργία δημόσιων χώρων που προωθούν την αλληλεπίδραση, η βελτίωση των υποδομών στις συνοικίες όπου κατοικούν μουσουλμάνοι, και η θεσμική αναγνώριση των δικαιωμάτων τους μέσω συμμετοχικών διαδικασιών είναι στοιχεία που μπορούν να μετατρέψουν τον ιστορικό αποκλεισμό σε ευκαιρία κοινωνικής ενσωμάτωσης. Σε μια πόλη όπως η Αλεξανδρούπολη, όπου η πολυπολιτισμικότητα είναι ιστορικό δεδομένο, η κοινωνική συνοχή μπορεί να οικοδομηθεί με εργαλεία που γεφυρώνουν τις ανισότητες και ενθαρρύνουν την κοινή συμμετοχή στον αστικό σχεδιασμό.

Οι επίσημες δηλώσεις της κυβέρνησης και κορυφαίων πολιτικών ηγετών συχνά τονίζουν τον σεβασμό της Ελλάδας προς τη μουσουλμανική μειονότητα. Ο πρωθυπουργός έχει χαρακτηρίσει τη Θράκη ως «παράδειγμα αρμονικής συνύπαρξης Χριστιανών και Μουσουλμάνων» (Καθημερινή, 2022). Αυτή η ρητορική αναδεικνύει την πρόθεση της πολιτείας να προβάλει τη Θράκη ως υπόδειγμα κοινωνικής συνοχής και συνεργασίας, σε μια περίοδο που ο διάλογος γύρω από τη μειονότητα συχνά εργαλειοποιείται από τρίτους δρώντες. Η ελληνική κυβέρνηση επιμένει επίσης στη νομική της θέση: ότι η μειονότητα είναι «μουσουλμανική» και όχι «τουρκική», όπως συχνά υποστηρίζεται από την Τουρκία (Υπουργείο Εξωτερικών, 2023). Ωστόσο, πέρα από αυτή τη διπλωματική διάσταση, οι κυβερνητικοί φορείς έχουν επίσης αναγνωρίσει την ανάγκη για κοινωνικές πολιτικές που ενισχύουν την πρόσβαση στις υπηρεσίες και μειώνουν τις ανισότητες. Στην πράξη, αυτό σημαίνει προσπάθειες για βελτίωση των σχολικών υποδομών, ειδικά προγράμματα εισαγωγής μειονοτικών μαθητών στην τριτοβάθμια εκπαίδευση και μέτρα για την καλύτερη λειτουργία των δημοσίων υπηρεσιών στις γειτονίες όπου κατοικούν μειονοτικοί πληθυσμοί.

Σε τοπικό επίπεδο, ο Δήμος Αλεξανδρούπολης έχει αναλάβει ορισμένες πρωτοβουλίες που δείχνουν πρόθεση για μεγαλύτερη ένταξη. Η δημιουργία Κέντρου Εξυπηρέτησης Πολιτών στην οδό Άβαντος (περιοχή με υψηλή συγκέντρωση μουσουλμανικού πληθυσμού) αποτέλεσε χαρακτηριστικό

παράδειγμα μιας πολιτικής που επιδιώκει την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων (Δήμος Αλεξανδρούπολης, 2021). Παράλληλα, η καταγραφή ευάλωτων ομάδων σε μητρώο του Δήμου δείχνει την πρόθεση να υπάρξει πιο στοχευμένη κοινωνική πολιτική (Δήμος Αλεξανδρούπολης, 2022). Ωστόσο, οι ίδιες αυτές πρωτοβουλίες καταδεικνύουν και το μέγεθος των προκλήσεων. Η συνοικία Άβαντος έχει περιγραφεί σε τοπικά ρεπορτάζ ως «περιθωριοποιημένη» περιοχή, όπου οι κάτοικοι δηλώνουν ότι συνεχίζουν να ζουν στο περιθώριο, με ελλειπείς υποδομές και περιορισμένη πρόσβαση σε κοινωνικές υπηρεσίες (ΕΡΤ, 2021). Εδώ, η έννοια του κοινωνικού αποκλεισμού γίνεται πιο χειροπιαστή: όχι ως αποτέλεσμα κάποιας ρητής πολιτικής επιλογής, αλλά ως συνάρτηση κοινωνικών και οικονομικών παραγόντων που επιβαρύνουν συγκεκριμένες γειτονιές και ομάδες.

Η εκπαίδευση αποτελεί κρίσιμο πεδίο για την ένταξη της μειονότητας. Επίσημα, η ελληνική πολιτεία στηρίζει τη λειτουργία μειονοτικών σχολείων με δίγλωσσο πρόγραμμα σπουδών. Ωστόσο, έχουν διατυπωθεί κριτικές ότι η επιβολή ενός «τουρκικού» πολιτισμικού προσανατολισμού στη μειονότητα, μέσω της εκπαίδευσης, καταλήγει να αγνοεί τις ιδιαίτερες ταυτότητες των Πομάκων και των Ρομά (HuffPost, 2017). Αυτό μπορεί να ερμηνευθεί ως μια μορφή συμβολικού αποκλεισμού: μια θεσμική επιλογή που, αντί να ενθαρρύνει την πολυπολιτισμικότητα, καταλήγει να ομογενοποιεί πληθυσμιακές ομάδες. Από την άλλη, το Υπουργείο Παιδείας έχει εισάγει πολιτικές που διευκολύνουν τη συμμετοχή μειονοτικών μαθητών στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, με ειδικές ποσοστώσεις. Αυτή η πολιτική δείχνει μια προσπάθεια ενίσχυσης της κοινωνικής κινητικότητας και μείωσης των ανισοτήτων (Υπουργείο Παιδείας, 2022).

Η επίσημη γλώσσα των πολιτικών προσώπων τείνει να αποφεύγει όρους όπως «γκετοποίηση» ή «αυτοαποκλεισμός». Αντίθετα, προβάλλονται έννοιες όπως «κοινωνική συνοχή», «αρμονική συνύπαρξη» και «σεβασμός των δικαιωμάτων». Για παράδειγμα, σε κοινοβουλευτικές εκθέσεις σημειώνεται ότι η θρησκευτική ελευθερία και η ισονομία συνέβαλαν στη δημιουργία κοινωνικής συνοχής που «απέτρεψε τη δημιουργία ακραίων θυλάκων» (Ελληνική Βουλή, 2020). Αυτή η επιλογή λόγου είναι ενδεικτική: αποφεύγεται η ορολογία που θα μπορούσε να στιγματίσει την κατάσταση ως αποτυχία και προτιμάται μια ρητορική θετικής ανάδειξης. Αντίστοιχα, το Υπουργείο Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας προβάλλει την πολυπολιτισμικότητα ως στοιχείο προόδου και προωθεί πολιτικές που στοχεύουν στη συμμετοχή όλων των πολιτών στον κοινωνικό ιστό (Υπουργείο Κοινωνικής Συνοχής, 2023). Αυτό δείχνει μια σαφή επιθυμία να ενταχθεί η μειονότητα στη δημόσια σφαίρα χωρίς να γίνει λόγος για «αποκλεισμούς» με την κυριολεκτική τους σημασία, παρόλο που στην πράξη τέτοια φαινόμενα μπορεί να παρατηρούνται.

Παράλληλα με τον επίσημο λόγο, υπάρχουν τοπικές καταγραφές και δημοσιογραφικές αναφορές που δίνουν μια διαφορετική εικόνα. Κάτοικοι της Άβαντος και άλλων γειτονιών αναφέρουν ότι «ζει στο περιθώριο», περιγράφοντας την έλλειψη υποδομών, την ανεργία και τις δυσκολίες πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες (ΕΡΤ, 2021). Αυτές οι μαρτυρίες δείχνουν ότι, παρά τις δηλώσεις περί κοινωνικής συνοχής, η καθημερινότητα πολλών ανθρώπων χαρακτηρίζεται από στοιχεία κοινωνικού αποκλεισμού.

Σε πολιτικό επίπεδο, ο δημόσιος διάλογος από αντιπολιτευτικούς κύκλους και την κοινωνία των πολιτών έχει τονίσει ότι η «ισονομία» είναι συχνά περισσότερο πλασματική παρά ουσιαστική. Σε συζητήσεις και δημόσια κείμενα γίνεται λόγος για αδράνεια των πολιτικών δυνάμεων και απουσία πραγματικής στήριξης στη μειονότητα. Αν και αυτές οι φωνές δεν αποτελούν επίσημες θέσεις, λειτουργούν ως υπενθύμιση των κοινωνικών ελλειμμάτων που οι πολιτικές δηλώσεις συχνά αποσιωπούν.

Η μουσουλμανική μειονότητα στην Αλεξανδρούπολη αντιμετωπίζει δυσκολίες που συνδέονται με την ανεργία, τη φτώχεια και την άνιση πρόσβαση σε ευκαιρίες. Έρευνες έχουν δείξει ότι οι

μουσουλμάνοι της Θράκης τείνουν να έχουν χαμηλότερα ποσοστά συμμετοχής στην τριτοβάθμια εκπαίδευση και υψηλότερη σχολική διαρροή (Αθανασίου, 2019). Αυτά τα φαινόμενα συνδέονται άμεσα με την κοινωνική κινητικότητα και τις δυνατότητες επαγγελματικής αποκατάστασης.

Η ΕΕ και διεθνείς οργανισμοί έχουν καλέσει την Ελλάδα να ενισχύσει πολιτικές που μειώνουν τις κοινωνικές ανισότητες στη Θράκη, με στοχευμένα προγράμματα για την εκπαίδευση και την απασχόληση των νέων από τη μειονότητα (Council of Europe, 2020). Στην πράξη, ωστόσο, πολλά από αυτά τα προγράμματα παραμένουν αποσπασματικά ή υποχρηματοδοτημένα, γεγονός που δυσχεραίνει την αποτελεσματικότητά τους.

Ο τρόπος με τον οποίο η μειονότητα παρουσιάζεται στον δημόσιο διάλογο επηρεάζει την κοινωνική της θέση. Η επίσημη ρητορική της κυβέρνησης συχνά εστιάζει στην «αρμονική συνύπαρξη» και στη «διασφάλιση των δικαιωμάτων» (Υπουργείο Εξωτερικών, 2023). Παράλληλα, όμως, στον δημόσιο διάλογο δεν λείπουν οι φωνές που καταγγέλλουν υποκρισία και ανεπαρκή εφαρμογή πολιτικών ένταξης. Αντιπολιτευτικοί κύκλοι έχουν επισημάνει ότι η ισονομία παραμένει συχνά θεωρητική, χωρίς να έχει μεταφραστεί σε πραγματική ισότητα στην καθημερινότητα (ΣΥΡΙΖΑ, 2021). Τα ΜΜΕ έχουν παίξει διττό ρόλο. Από τη μια πλευρά, ρεπορτάζ που αναδεικνύουν τα προβλήματα κοινωνικού αποκλεισμού στις γειτονιές της Αλεξανδρούπολης συμβάλλουν στη συνειδητοποίηση της κατάστασης (ΕΡΤ, 2021). Από την άλλη, μερίδα του Τύπου ενίοτε αναπαράγει στερεότυπα, παρουσιάζοντας τη μειονότητα μέσα από το πρίσμα των διεθνών σχέσεων με την Τουρκία, γεγονός που συσκοτίζει τις πραγματικές κοινωνικές ανάγκες των κατοίκων (Παπαδοπούλου, 2020).

Η περίπτωση της μουσουλμανικής μειονότητας στην Αλεξανδρούπολη αναδεικνύει την πολυπλοκότητα της κοινωνικής ένταξης. Από τη μία πλευρά, οι επίσημες τοποθετήσεις της κυβέρνησης και του Δήμου υπογραμμίζουν την κοινωνική συνοχή, τον σεβασμό των δικαιωμάτων και την αρμονική συνύπαρξη. Από την άλλη, οι τοπικές μαρτυρίες και οι κοινωνικές καταγραφές δείχνουν ότι παραμένουν προκλήσεις: άνιση πρόσβαση σε υποδομές, εκπαιδευτικές πολιτικές που μπορεί να αγνοούν την εθνοπολιτισμική ποικιλία και αίσθηση περιθωριοποίησης. Η έννοια του κοινωνικού αποκλεισμού δεν εμφανίζεται ποτέ άμεσα στον επίσημο πολιτικό λόγο. Εντούτοις, τα μέτρα που λαμβάνονται είτε με τη μορφή κοινωνικών υπηρεσιών είτε με πολιτικές ενίσχυσης της εκπαίδευσης και της συμμετοχής στοχεύουν ακριβώς στο να απαντήσουν σε αυτό το φαινόμενο. Η πρόκληση παραμένει, πώς να μετατραπεί η θεσμική ρητορική περί κοινωνικής συνοχής σε απτή εμπειρία για όλους τους πολίτες της Αλεξανδρούπολης και της Θράκης;

4.2 Αυθαίρετη δόμηση στην περιοχή και έλλειψη υποδομών

Η διαδικασία αυθαίρετης δόμησης σε περιοχές της Αλεξανδρούπολης, ιδίως από μέλη της μουσουλμανικής μειονότητας, δεν μπορεί να εξεταστεί χωρίς να ληφθεί υπόψη το ιστορικό και κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο της Θράκης. Πολλοί από αυτούς τους οικισμούς προέκυψαν λόγω ενός συνδυασμού παραγόντων, αυτών της έλλειψης επαρκούς στεγαστικής πολιτικής για οικογένειες χαμηλών εισοδημάτων, δημογραφικής πίεσης και μιας βαθιάς δυσπιστίας απέναντι στο κράτος, το οποίο ιστορικά αντιμετωπιζόταν με επιφύλαξη. Η αναζήτηση γης για στέγαση οδήγησε στην απαλλοτρίωση κυρίως κοινόχρηστων χώρων, πρασίνου ή δημοτικών εκτάσεων. Η δόμηση αυτή δεν ήταν αόρατη. Συνήθως γινόταν "εν γνώσει" του Δήμου και των αρμοδίων φορέων. Ωστόσο, χαρακτηριζόταν από μια ενεργή ή παθητική "απραξία". Αυτή η απραξία μπορεί να ερμηνευτεί ως μια μορφή ανεκτικότητας απέναντι σε μια ομάδα που αισθάνεται περιθωριοποιημένη, αλλά ταυτόχρονα ως έλλειψη πολιτικής βούλησης για την αντιμετώπιση ενός δυσάρεστου και πολιτικά ευαίσθητου ζητήματος. Η ανοχή έγινε κυρίως από πολιτικά πρόσωπα και τον δήμο, δημιουργώντας ένα προβληματικό προηγούμενο και ενισχύοντας την αίσθηση ότι οι νόμοι εφαρμόζονται

διαφορετικά για διαφορετικές ομάδες, υπονομεύοντας έτσι την αρχή του κράτους δικαίου και την κοινωνική συνοχή από τη βάση.

Οι αυθαίρετοι οικισμοί στην Αλεξανδρούπολη παρουσιάζουν μια βαθιά αντιφατική σχέση με τις έννοιες της κοινωνικής πολεοδομίας και της κοινωνικής συνοχής. Από τη μια πλευρά, λειτούργησαν ως μηχανισμός αυτο-οργάνωσης και αμοιβαίας βοήθειας εντός της συγκεκριμένης κοινωνικής ή εθνοτικής ομάδας. Δημιούργησαν ένα χώρο όπου άνθρωποι με κοινή ταυτότητα και ανάγκες μπορούσαν να ζήσουν σε κοντινή απόσταση, ενισχύοντας έτσι τον "κοινοτικό δεσμό" (bonding social capital). Αυτός ο εσωτερικός δεσμός, ωστόσο, συχνά χτίζεται σε αντιπαράθεση με το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο. Από την άλλη πλευρά, αυτοί οι οικισμοί υπονομεύουν την ευρύτερη κοινωνική συνοχή. Η παράνομη κατάληψη δημόσιου χώρου δημιουργεί αντιδράσεις και δυσaréσκεια από την πλευρά του υπόλοιπου πληθυσμού, ο οποίος βλέπει μια μειονότητα να αποκτά προνόμια (όπως η χρήση γης χωρίς αντάλλαγμα) που δεν διαθέτει ο ίδιος. Αυτό τροφοδοτά τα αφηγήματα της "αδικίας" και ενισχύει τα εθνοτικά στερεότυπα και τα κοινωνικά φράγματα. Ο χωρικός διαχωρισμός που προκύπτει (γκέτοποίηση) εμποδίζει την καθημερινή επαφή και αλληλεπίδραση μεταξύ των διαφορετικών ομάδων, που είναι βασική προϋπόθεση για την οικοδόμηση της εμπιστοσύνης και της "γέφυρας" μεταξύ τους (bridging social capital).

Σε επίπεδο κοινωνικής πολεοδομίας, η πλήρης έλλειψη σχεδίου και οργάνωσης που χαρακτηρίζει τους αυθαίρετους οικισμούς γεννά ένα αστικό περιβάλλον που λειτουργεί εναντίον του κοινωνικού αγαθού και της βασικής ανθρώπινης αξιοπρέπειας. Η υπερπυκνότητα αποτελεί ίσως το πιο εμφανές και επικίνδυνο σύμπτωμα αυτής της δυσλειτουργίας. Τα κτίρια, ανεπιτήδεια για την ανθρώπινη κατοίκηση, σπρώχνονται το ένα πάνω στο άλλο, στερώντας τους κατοίκους δύο βασικά αγαθά: το φυσικό φως και τον αέρα. Αυτή η σωματική συμφόρηση δεν είναι απλώς ένα ζήτημα άνεσης. Πρόκειται για ζήτημα δημόσιας υγείας, καθώς οι υγρές, σκοτεινές και αεροστεγείς κατοικίες γίνονται εστίες αναπαραγωγής μολυσματικών νοσημάτων με παράδειγμα την πανδημία του κορονοϊού το 2020-21 που η Διεύθυνση Δημόσιας Υγείας & Κοινωνικής Μέριμνας της Περιφερειακής Ενότητας Έβρου σε συνεργασία με την Κινητή Ομάδα Υγείας (ΚΟΜΥ) του ΕΟΔΥ, διοργάνωνε δωρεάν μαζικές δειγματοληψίες (rapid tests) για τον κορονοϊό σε μια απόπειρα μετριάσμού της εξάπλωσης του ιού στην περιοχή (e-enros, 2020), ενώ η έλλειψη ηλιακού φωτός επηρεάζει την ψυχολογική ευεξία. Η αστική τάση μετατρέπεται σε αστικό μαρτύριο, όπου η ιδιωτική σφαίρα συρρικνώνεται σε απάνθρωπα πλαίσια, υποβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής και ενισχύοντας την αίσθηση της περιθωριοποίησης.

Η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων είναι εξίσου καταστροφική για την κοινωνία της γειτονιάς. Ο αστικός σχεδιασμός, όταν υφίσταται, προβλέπει και διατηρεί χώρους συγκέντρωσης, αναψυχής και παιχνιδιού. Στην περίπτωση των αυθαίρετων οικισμών, όμως, η ίδια η ύπαρξή τους βασίζεται στην κατάληψη του δημόσιου χώρου, ακυρώνοντας εξ ορισμού την έννοια του κοινού. Η απουσία πάρκων, πλατειών και ακόμη και μιας απλής παιδικής χαράς στερεί την κοινότητα από τους πνευματικούς πνεύμονές της. Οι δυνατότητες για αυθόρμητες συναντήσεις, κοινωνικοποίηση και ομαδικές δραστηριότητες εξαφανίζονται. Τα παιδιά στερούνται χώρους να παίξουν ασφαλώς, οι έφηβοι χώρους να συναντηθούν και οι ενήλικες χώρους να αλληλεπιδράσουν πέρα από το στριμωγμένο περιβάλλον του σπιτιού τους. Αυτή η κοινωνική στέρηση οδηγεί σε απομόνωση, αποξένωση και στην εξασθένηση των κοινωνικών δεσμών, καθώς η ζωή περιορίζεται σε ένα κλειστό κύκλωμα μεταξύ του σπιτιού και της εργασίας, χωρίς ενδιάμεσους, ανανεωτικούς δημόσιους χώρους.

Τέλος, η κακή προσβασιμότητα και οι στενοί, ακατάλληλοι δρόμοι εισάγουν ένα στοιχείο συνεχούς κινδύνου που απειλεί αμέσως τη δημόσια ασφάλεια. Αυτά τα δρομάκια, που ποτέ δεν σχεδιάστηκαν

για να δεχτούν όχημα πυροσβεστικής ή ασθενοφόρου, μετατρέπουν οποιοδήποτε περιστατικό σε δυνητική τραγωδία. Ο χρόνος απόκρισης των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, που είναι ζωτικής σημασίας, εκτείνεται επικίνδυνα ή ακόμη και μηδενίζεται, καθώς τα οχήματα αδυνατούν να προσεγγίσουν την πηγή του προβλήματος. Μια πυρκαγιά, ένα εγκεφαλικό ή ένα τραυματικό επεισόδιο μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια ζωών που θα μπορούσε να αποφευχθεί, ακριβώς επειδή ο χώρος αρνείται τη βασική πρόσβαση στη βοήθεια. Αυτή η δυσπροσβατότητα δεν είναι απλώς μια τεχνική δυσχέρεια, είναι μια χρονική βόμβα που εκφράζει την απόλυτη αδιαφορία της πολιτείας απέναντι στην ασφάλεια των κατοίκων, ενισχύοντας την τραγική ειρωνεία: μια κοινότητα που χτίστηκε ως απόδραση από το σύστημα, καταλήγει να είναι η πιο ευάλωτη ακριβώς λόγω της έλλειψης αυτού του συστήματος.

Ένα από τα πιο εντεινόμενα ζητήματα σχετικά με αυτούς τους οικισμούς είναι η ηλεκτροδότησή τους. Για δεκαετίες, πολλά νοικοκυριά λειτουργούσαν με επικίνδυνους και παράνομους τρόπους, όπως η "κλέψια" ρεύματος από γειτονικούς δικτυακούς πόλους, με κίνδυνο για ηλεκτροπληξία και πυρκαγιά. Η επίσημη ηλεκτροδότηση αυτών των περιοχών αποτέλεσε πάντα ένα δίλημμα για τους τοπικούς δήμους και την ΔΕΔΔΗΕ. Από τη μία, η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος είναι βασικό αγαθό και ανθρώπινο δικαίωμα, απαραίτητο για την υγεία, την ασφάλεια και την αξιοπρέπεια των πολιτών. Η επίσημη σύνδεση μειώνει τους κινδύνους και βελτιώνει την ποιότητα ζωής. Από την άλλη πλευρά, η νομιμοποίηση της παροχής υπηρεσιών σε αυθαίρετες κατασκευές μπορεί να ερμηνευτεί ως νομιμοποίηση της παρανομίας, δημιουργώντας ένα προηγούμενο που ενθαρρύνει περαιτέρω αυθαίρετη δόμηση. Σε αυτό το κενό, η πολιτική επικράτησε. Σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, οι δήμαρχοι και τα πολιτικά κόμματα αντιλήφθηκαν την ηλεκτροδότηση ως ένα ισχυρό ψηφοθηρικό εργαλείο. Η υπόσχεση και η εκτέλεση έργων ηλεκτροδότησης σε αυθαίρετες συνοικίες, ιδίως σε περιόδους πριν από τις εκλογές, αποτέλεσε μια στρατηγική για να "αποκτήσουν" την εύνοια μιας συγκεκριμένης ομάδας ψηφοφόρων (Δαγλή Γιασάρ, 2017). Αυτή η πρακτική έχει δυο οφείες: από τη μία, λύνει ένα πρακτικό πρόβλημα που η πολιτεία δημιούργησε με την απραξία της. Από την άλλη, ενισχύει ένα μοντέλο πελατειακών σχέσεων, όπου τα βασικά δικαιώματα παρέχονται όχι ως καθήκον του κράτους, αλλά ως "χάρη" ή πολιτική ανταλλαγή. Αυτό υποβαθμίζει την ιδέα της ισότητας και της παροχής υπηρεσιών βάσει του δικαίου και ενισχύει τις κοινωνικές και πολιτικές διαιρέσεις.

Πέρα από το ζήτημα της ηλεκτροδότησης, η παράνομη φύση των οικισμών δείχνει μια βαθύτερη και λιγότερο ορατή κρίση αυτή του ψηφιακού αποκλεισμού. Η ανάπτυξη υγιούς δικτύου τηλεπικοινωνιών, είτε πρόκειται για βασική σταθερή τηλεφωνία είτε για υψηλής ταχύτητας σύνδεση στο διαδίκτυο, δεν είναι μια απλή υπηρεσία που παρέχεται με την καλή θέληση των εταιρειών. Αντίθετα, βασίζεται σε ένα πολύπλοκο τεχνικό και διοικητικό πλαίσιο που απαιτεί σαφή νομική πρόσβαση σε ακίνητα, χωρικό σχεδιασμό και ασφάλεια επένδυσης. Στην περίπτωση των αυθαίρετων οικισμών, όλα αυτά τα στοιχεία απουσιάζουν. Η έλλειψη νόμιμων διευθύνσεων μέχρι το 2019 και αριθμών ακινήτων δημιούργησε ένα γραφειοκρατικό κενό, καθιστώντας αδύνατη την τυποποίηση της παροχής υπηρεσιών. Η υπερπυκνότητα και η πλήρης ανοργανωσία των χώρων καθιστά τεχνικώς απρόσμενη και οικονομικά ασύμφορη την εγκατάσταση σωληνώσεων ή ιστάμενων γραμμών. Επιπλέον, οι εταιρείες διστάζουν να επενδύσουν σε υποδομές σε γη όπου υπάρχει ασάφεια σχετικά με τα δικαιώματα χρήσης, φοβούμενες νομικές διαφορές ή την αστάθεια των εγκαταστάσεών τους. Το αποτέλεσμα αυτής της δυσμενούς κατάστασης είναι οι κάτοικοι αυτών των κοινοτήτων να περιθωριοποιούνται ολοένα και περισσότερο στην ψηφιακή εποχή. Ο ψηφιακός αυτός αποκλεισμός έχει άμεσες και βαθύτερες συνέπειες και στις μέρες μας οδηγεί σε κατακερματισμό της κοινωνικής συνοχής. Στερεί από τους νέους κρίσιμες εκπαιδευτικές και επαγγελματικές ευκαιρίες, καθώς αδυνατούν να συμμετάσχουν στην εξ αποστάσεως εκπαίδευση ή

να αναζητήσουν εργασία διαδικτυακά. Παράλληλα, περιορίζει την πρόσβασή τους στις πλέον ηλεκτρονικές υπηρεσίες της δημόσιας διοίκησης, εμποδίζοντάς τους να ασκήσουν πλήρως τα δικαιώματα και τα καθήκοντά τους ως πολίτες. Αυτή η πληροφοριακή απομόνωση ενισχύει περαιτέρω το αίσθημα κοινωνικής και πολιτισμικής περιθωριοποίησης, δημιουργώντας έναν φαύλο κύκλο, η αρχική παρανομία οδηγεί σε έλλειψη υποδομών, η οποία με τη σειρά της οδηγεί σε οικονομική και κοινωνική απομόνωση, κάτι που στη συνέχεια δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο οποιαδήποτε πολιτική τυποποίησης και ένταξης της περιοχής στον επίσημο αστικό ιστό. Κατά την διάρκεια της πανδημίας ο δήμος Αλεξανδρούπολης κατανοώντας την έλλειψη σταθερού δικτύου τηλεφωνίας και ιντερνέτ αποφάσισε να εγκαταστήσει στην περιοχή δίκτυο Wi-Fi ώστε τα άτομα που πήγαιναν ακόμα σχολείο να μπορούν να παρακολουθούν τα μαθήματα τους μέσω τηλεκπαίδευσης (e-entros, 2020). Από το ίδιο πρόγραμμα αναμένεται σύντομα και η δημιουργία Κοινωνικού πλυντηρίου στην ίδια περιοχή. Επίσης στο πλαίσιο της αναβάθμισης της ποιότητας των υπηρεσιών προς τους Δημότες της περιοχής της οδού Άβαντος, ξεκινά σύντομα για πρώτη φορά η λειτουργία νέου ΚΕΠ στην περιοχή.

4.3 Αναγνώριση της περιοχής μελέτης

Η περιοχή μελέτης μας βρίσκεται σε ένα τμήμα της περιοχής του αγίου Νεκτάριου καταμήκος της οδού Άβαντος στην Αλεξανδρούπολη από το ύψος διαμέσου της οδού Εμμανουήλ Παππά και Πρωταγόρα μέχρι την οδό Παπαδιαμάντη και από την Άβαντος μέχρι την Κώστα Βάρναλη. Εκεί με στοιχεία που αντλήθηκαν από το e-portfolio διαπιστώθηκε η αυθαίρετη δόμηση στο Οικοδομικό τετράγωνο 511 η οποία σύμφωνα με το ΦΕΚ 546/Δ/1978-11-21 που έλαβε ισχύ με προεδρικό διάταγμα από τις 3/10/1978 θα έπρεπε να υφίστανται φοιτητικές εστίες κάτι που προφανώς δεν υπάρχει. Η περιοχή του αγίου Νεκτάριου της Άβαντος βρίσκεται βορειοανατολικά της Αλεξανδρούπολης και αποτελεί μία από τις πιο ιδιαίτερες γειτονίες της πόλης, τόσο σε κοινωνικό όσο και σε πολεοδομικό επίπεδο. Πρόκειται για έναν χώρο που δεν έχει ενταχθεί πλήρως στο επίσημο σχέδιο πόλεως, γεγονός που αποτυπώνεται στην εικόνα του αστικού περιβάλλοντος. Οι δρόμοι είναι στενοί, κακοσυντηρημένοι και συχνά παρουσιάζουν προβλήματα αποχέτευσης και πλημμύρας, ενώ παρατηρούνται έντονα σημάδια εγκατάλειψης, με ερειπωμένα κτίρια και έλλειψη οργανωμένων κοινόχρηστων χώρων. Η γειτονιά κατοικείται κυρίως από μέλη της μουσουλμανικής μειονότητας, κάτι που της προσδίδει ιδιαίτερη πολιτισμική ταυτότητα, αλλά ταυτόχρονα αναδεικνύει και ζητήματα κοινωνικού αποκλεισμού. Οι κάτοικοι αντιμετωπίζουν σοβαρές δυσκολίες στην καθημερινότητά τους, όπως ανεπαρκείς υποδομές, περιορισμένη πρόσβαση σε ποιοτική εκπαίδευση και αυξημένα ποσοστά αναλφαβητισμού. Παράλληλα, η δόμηση είναι σε μεγάλο βαθμό αυθαίρετη και άναρχη, γεγονός που αποτυπώνει την απουσία πολεοδομικού σχεδιασμού και οργανωμένης μέριμνας από τις αρμόδιες αρχές. Η αισθητική εικόνα της Άβαντος χαρακτηρίζεται από φθορά και αίσθηση εγκατάλειψης, σε αντίθεση με άλλες περιοχές της Αλεξανδρούπολης που παρουσιάζουν μεγαλύτερη φροντίδα και καλύτερες συνθήκες διαβίωσης. Ωστόσο, η γειτονιά διατηρεί μια έντονη κοινωνική ζωή και ζωντάνια, μέσα από την παρουσία συλλόγων και πρωτοβουλιών της τοπικής κοινωνίας. Η βελτίωση της περιοχής αποτελεί πρόκληση που συνδέεται άμεσα με την ανάγκη για ένταξη στο πολεοδομικό σχέδιο, αναβάθμιση υποδομών, δημιουργία νέων εκπαιδευτικών και πολιτιστικών δομών, καθώς και ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής. Η περιοχή, με όλες τις δυσκολίες και αντιθέσεις της, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα του πώς η έλλειψη πολεοδομικού σχεδιασμού και κοινωνικής μέριμνας μπορεί να οδηγήσει σε συνθήκες αποκλεισμού, αλλά ταυτόχρονα αναδεικνύει και τις δυνατότητες αναστροφής της κατάστασης μέσω της

Κοινωνική πολιορκία: Ο ρόλος της πολιορκίας στην κοινωνική ένταξη και μείωση των κοινωνικών ανισοτήτων.

ΠΡΟΣ ΓΙΑ ΦΟΙΤΗΚΕΣ ΚΑΤΑΧΕΙΡΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΤΗΡΙΩΝ ΕΓΚΑΤΕΛΕΣΤΑΙΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

Institutional Repository - Library & Information Centre - University of Thessaly
06/09/2026 05:54:29 EEST - 216.73.216.250



Εικόνα 7 (Κτηματολόγιο)



Εικόνα 8 (e-evros)



Εικόνα 9 (e-ενρος)

4.4 Προς μια ανθρωποκεντρική πολεοδομία: Πέντε πυλώνες για την ένταξη και την ισότητα

Το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης σε κοινόχρηστους χώρους της Αλεξανδρούπολης, ιδιαίτερα εκείνης που αφορά την μουσουλμανική μειονότητα, αποτελεί μια βαθιά πολυδιάστατη προκλήσεις για την κοινωνική πολεοδομία και τη συνοχή της πόλης. Η κοινωνική πολεοδομία, που μελετά ακριβώς τον αντίκτυπο του αστικού σχεδιασμού στις κοινωνικές σχέσεις, καταδικάζει τέτοιες καταστάσεις ως εκφράσεις βαθιάς αδικίας και αποτυχίας της δημόσιας πολιτικής. Η μακροχρόνια απραξία των δήμων, ακολουθούμενη από επιλεκτικές, ψηφοθηρικές παρεμβάσεις, δεν απέτυχε απλώς να αποτρέψει την παρανομία. Δημιούργησε ένα ελαττωματικό μοντέλο διακυβέρνησης που ενισχύει τα εθνοτικά στερεότυπα και υπονομεύει συστηματικά την κοινωνική συνοχή, καθώς μία ομάδα πολιτών φαίνεται να λειτουργεί έξω από το πλαίσιο του κράτους δικαίου, προκαλώντας δυσαρέσκεια και οργή στον υπόλοιπο κοινωνικό ιστό. Αντιμετωπίζοντας αυτή την κρίση, μια ολιστική και ανθρωποκεντρική προσέγγιση είναι η μόνη βιώσιμη λύση, η οποία πρέπει να στηριχθεί σε πέντε αλληλένδετους πυλώνες, πάνω στους οποίους μπορεί να ξαναχτιστεί η αστική συνοχή. Ο πρώτος πυλώνας είναι η προσεκτική τυποποίηση και νομιμοποίηση των υφιστάμενων κτισμάτων. Αυτή δεν πρέπει να γίνει χωρίς όρους, αλλά υπό αυστηρές προϋποθέσεις και με σαφείς χρονικούς ορίζοντες, ώστε να μην δημιουργηθεί το λανθασμένο μήνυμα ότι η παρανομία ανταμείβεται. Ωστόσο, είναι ένα απαραίτητο βήμα για να βγουν οι κάτοικοι από την νομική αφάνεια και να ενταχθούν στο επίσημο δίκτυο της πόλης, αποκτώντας διευθύνσεις και νομική ύπαρξη, που είναι το θεμέλιο για την παροχή οποιασδήποτε άλλης υπηρεσίας.

Ο δεύτερος και πιο κρίσιμος πυλώνας είναι η μαζική επένδυση σε υποδομές. Η κοινωνική πολεοδομία υπογραμμίζει ότι η ποιότητα ζωής καθορίζεται άμεσα από την πρόσβαση σε βασικά

αγαθά. Επομένως, η επένδυση πρέπει να είναι ολιστική: ύδρευση, αποχέτευση, ασφαλτόστρωση δρόμων, δημόσιος φωτισμός και ψηφιακές υποδομές. Αυτές οι παρεμβάσεις δεν αφορούν απλή αισθητική βελτίωση. Πρόκειται για πράξεις ουσιαστικής ένταξης που φέρνουν πίσω στο έδαφος του κράτους ολόκληρες κοινότητες, εξασφαλίζοντας την υγιεινή, την ασφάλεια και τη διασύνδεσή τους με τον υπόλοιπο κόσμο. Μια καλύτερα συνδεδεμένη κοινότητα είναι μια πιο συνεκτική κοινότητα.

Ο τρίτος πυλώνας αφορά τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων. Η κατάληψη του δημόσιου χώρου από την αυθαίρετη δόμηση στερεί την κοινότητα από τους πνευμονές της. Η ανάπτυξη μικρών πάρκων, παιδικών χαρών και κέντρων κοινότητας δεν είναι πολυτέλεια. Είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη υγιών κοινωνικών σχέσεων. Αυτοί οι χώροι παρέχουν σημεία συναντήσεων, αλληλεπίδρασης και κοινωνικοποίησης που υπερβαίνουν τα εθνοτικά και κοινωνικά όρια, ενισχύοντας την αίσθηση της κοινής ιδιοκτησίας και της αστικής ταυτότητας. Είναι τα εργαλεία με τα οποία η κοινωνική πολεοδομία μετατρέπει μια συλλογή σπιτιών σε μια ζωντανή γειτονιά.

Ο τέταρτος πυλώνας είναι η υιοθέτηση ενεργητικών κοινωνικών πολιτικών. Τα προβλήματα αυτών των περιοχών δεν είναι μόνο πολεοδομικά, αλλά και οικονομικά και εκπαιδευτικά. Πρόγραμμα κοινωνικής ενσωμάτωσης, επαγγελματικής κατάρτισης και στήριξης της νεολαίας αποτελούν το αντικείμενο που θα "γεμίσει" τις νέες υποδομές και χώρους. Αντιμετωπίζοντας τα αίτια της κοινωνικής απομόνωσης και της οικονομικής στέρησης, αυτά τα προγράμματα μειώνουν τον κίνδυνο εγκληματικότητας και δημιουργούν ένα πιο ελκυστικό και παραγωγικό περιβάλλον για όλους.

Τέλος, ο πέμπτος πυλώνας, που διαπερνά όλους τους άλλους, είναι ο διαπολιτισμικός διάλογος. Η ενίσχυση της συνοχής απαιτεί την ανάπτυξη εμπιστοσύνης μεταξύ των κοινοτήτων, των δήμων και του πολιτικού σώματος. Η διάσταση της μειονότητας καθιστά αυτή την ανάγκη ακόμη πιο πληγερνική. Ενθαρρύνοντας τη συνεργασία και τον διάλογο μέσω μη κυβερνητικών οργανώσεων και κοινοτικών πρωτοβουλιών, μπορούν να επιλυθούν οι αμοιβαίες καχυποψίες και να χτιστεί μια πραγματικά συνεκτική αστική κοινότητα, όπου η διαφορετικότητα δεν είναι πηγή διαχωρισμού, αλλά πλούτου. Μόνο μέσα από αυτή τη δίκαιη, συνεπή και σεβαστική απέναντι στα ανθρώπινα δικαιώματα προσέγγιση μπορεί η Αλεξανδρούπολη να μετασχηματίσει αυτούς τους χώρους σύγκρουσης σε χώρους συνοχής και ενσωμάτωσης, προάγοντας πραγματικά την ιδέα της κοινωνικής πολεοδομίας.

4.5 Πολεοδομική ανομία και αποτυχία διακυβέρνησης στην Αλεξανδρούπολη

Η περίπτωση της συγκεκριμένης περιοχής στην Αλεξανδρούπολη αναδεικνύει με τον πιο emphaticό τρόπο την αδυναμία του τοπικού Δήμου να διαφυλάξει τις βασικές αρχές της νομιμότητας και της κοινωνικής πολεοδομίας. Σε μια πόλη που τα τελευταία χρόνια γνωρίζει σημαντική πληθυσμιακή και οικιστική ανάπτυξη, η ύπαρξη χώρων που είχαν δεσμευθεί για κοινόχρηστες ή κοινωφελείς λειτουργίες αποτελεί όρο εκ των ων ουκ άνευ για τη διασφάλιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Παρά ταύτα, στην περιοχή που εξετάζουμε, οι θεσμοθετημένοι αυτοί χώροι παραδόθηκαν στη λογική της αυθαίρετης δόμησης και της ιδιωτικής εκμετάλλευσης, με αποτέλεσμα να ακυρωθεί στην πράξη η πρόβλεψη για δημιουργία φοιτητικών εστιών, χώρων πρασίνου ή άλλων κοινωνικών υποδομών που θα αναβάθμιζαν την καθημερινότητα. Η αποτυχία του Δήμου δεν περιορίζεται μόνο στην αδυναμία εφαρμογής των σχεδίων. Συνίσταται πρωτίστως στην απουσία πολιτικής βούλησης να προστατευτεί ο δημόσιος χαρακτήρας της έκτασης. Η πολεοδομία δεν είναι ένα ουδέτερο τεχνικό πεδίο, αλλά άρρηκτα συνδεδεμένο με κοινωνικές ανάγκες, με την εξισορρόπηση μεταξύ ιδιωτικών και συλλογικών συμφερόντων. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ο Δήμος λειτούργησε περισσότερο ως παθητικός παρατηρητής μιας σταδιακής ιδιωτικοποίησης του χώρου, αντί να σταθεί αρωγός των κατοίκων και να διαφυλάξει το κοινωνικό συμφέρον. Οι κατοικίες που ανεγέρθηκαν χωρίς σαφή

πολεοδομικό προγραμματισμό δημιούργησαν ένα ασφυκτικό οικιστικό περιβάλλον, χωρίς επαρκείς δρόμους, χωρίς προσβάσεις για πεζούς και ΑμεΑ, χωρίς ελεύθερους χώρους αναψυχής.

Η έννοια της κοινωνικής πολεοδομίας εδράζεται στην ιδέα ότι οι πόλεις οφείλουν να υπηρετούν τον άνθρωπο και όχι το αντίστροφο (M, Castells, 1977). Η πολεοδομία δεν πρέπει να αποτελεί εργαλείο κερδοσκοπίας, αλλά μέσο για τη δημιουργία δίκαιων, λειτουργικών και βιώσιμων αστικών περιβαλλόντων. Στην Αλεξανδρούπολη, όμως, η εικόνα που παρουσιάζει η περιοχή αυτή είναι ενδεικτική μιας διαφορετικής πραγματικότητας. Στενοί δρόμοι που δεν επαρκούν για την κυκλοφορία ούτε των κατοίκων, έλλειψη χώρων στάθμευσης, περιορισμένες υποδομές κοινής ωφέλειας και απουσία πράσινων πνευμόνων συνθέτουν ένα μωσαϊκό καθημερινής ταλαιπωρίας. Οι πολίτες βρέθηκαν “στον αέρα”, αποκομμένοι από το δικαίωμα να ζουν σε μια πόλη με στοιχειώδεις όρους ευζωίας. Η νομοθεσία για τις πόλεις και την πολεοδομία δεν είναι μια τυπική γραφειοκρατική διαδικασία. Έχει διαμορφωθεί για να προστατεύει το δημόσιο συμφέρον και να αποτρέπει φαινόμενα άναρχης δόμησης που οδηγούν σε κοινωνικά και περιβαλλοντικά αδιέξοδα. Όταν ο Δήμος αποτυγχάνει να εφαρμόσει το θεσμικό πλαίσιο, δεν παραβιάζει απλώς έναν κανονισμό στην ουσία καταλύει το κοινωνικό συμβόλαιο που συνδέει τον πολίτη με το κράτος δικαίου. Η απουσία ελέγχων και η ανοχή στην παρανομία αποδεικνύουν ότι προτεραιότητα δεν ήταν η ποιότητα ζωής αλλά η βραχυπρόθεσμη εξυπηρέτηση ιδιωτικών συμφερόντων. Η συνέπεια είναι ένα περιβάλλον που στερείται χωρικής και κοινωνικής συνοχής, όπου κάθε οικοδομή λειτουργεί ως αυτόνομο φέουδο, χωρίς να εντάσσεται σε έναν αρμονικό πολεοδομικό σχεδιασμό.

Η εικόνα της περιοχής αποκαλύπτει και μια βαθύτερη παθογένεια της τοπικής αυτοδιοίκησης. Η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού, η αδράνεια στην επιβολή των κανόνων και η ανοχή στην παρατυπία διαμορφώνουν ένα υπόβαθρο δυσπιστίας μεταξύ πολιτών και δημοτικής αρχής. Οι κάτοικοι αισθάνονται ότι η πόλη τους δεν τους ανήκει, ότι οι ανάγκες τους δεν υπολογίζονται και ότι η καθημερινότητά τους καθορίζεται από αποφάσεις ή παραλείψεις που αγνοούν το συλλογικό καλό. Η κοινωνική πολεοδομία προϋποθέτει διαφάνεια, συμμετοχή των πολιτών και αποφασιστικότητα στην τήρηση των κανόνων. Κανένα από αυτά τα στοιχεία δεν συναντάται στην παρούσα περίπτωση. Η απώλεια των κοινόχρηστων χώρων ισοδυναμεί με απώλεια κοινωνικών δικαιωμάτων. Ένα οικόπεδο που θα μπορούσε να φιλοξενήσει φοιτητικές εστίες μετατράπηκε σε δαιδαλώδη ιστό κατοικιών, στερώντας από τους νέους τη δυνατότητα να σπουδάζουν σε αξιοπρεπείς συνθήκες. Η απουσία πλατειών και πράσινων χώρων στέρησε από τις οικογένειες και τα παιδιά την ευκαιρία για συλλογική ζωή και κοινωνικοποίηση. Η έλλειψη σύγχρονων υποδομών δημιουργεί μια διαρκή αίσθηση ανισότητας, καθώς οι κάτοικοι αυτής της περιοχής ζουν με χειρότερους όρους σε σχέση με άλλες γειτονιές της πόλης. Ο Δήμος, αντί να είναι εγγυητής της ισονομίας και της ισότητας, έγινε συμμετέχων σε μια διαδικασία που παρήγαγε χωρικές ανισότητες.

Η πολεοδομία είναι κατεξοχήν εργαλείο κοινωνικής δικαιοσύνης. Όταν λειτουργεί σωστά, μοιράζει ισότιμα τον χώρο, εξασφαλίζει πρόσβαση σε υπηρεσίες και υποδομές, καλλιεργεί την έννοια της συλλογικότητας. Όταν καταρρέει, όπως στην περίπτωση της Αλεξανδρούπολης, παράγει το αντίθετο: αποκλεισμούς, ανασφάλεια, υποβάθμιση. Η πόλη χάνει τον χαρακτήρα της ως τόπος κοινής συμβίωσης και μετατρέπεται σε πεδίο ανταγωνισμού, όπου κυριαρχεί το ιδιωτικό συμφέρον. Η αίσθηση των κατοίκων ότι βρίσκονται “στον αέρα” δεν είναι απλώς μεταφορική. Εκφράζει την πραγματική τους εμπειρία σε έναν χώρο χωρίς υποδομές, χωρίς σχεδιασμό, χωρίς ορατό μέλλον. Η αποτυχία του Δήμου δεν είναι μόνο τοπική υπόθεση. Αποτελεί σύμπτωμα μιας ευρύτερης ελληνικής παθογένειας, όπου η αυθαίρετη δόμηση αντιμετωπίζεται συχνά με ανοχή ή ακόμα και με μετέπειτα “νομιμοποίηση” (Σ. Πολυζος, 2011). Αντί να τιμωρείται, ενσωματώνεται στο πολεοδομικό σύστημα, ακυρώνοντας την έννοια της πρόληψης και του σχεδιασμού. Αυτό δημιουργεί έναν φαύλο κύκλο, οι πολίτες βλέπουν ότι η παρανομία δεν έχει συνέπειες, με αποτέλεσμα να χάνεται κάθε κίνητρο

συμμόρφωσης. Η Δημοτική Αρχή της Αλεξανδρούπολης, με την απουσία ελέγχου στην πράσινη αυτή περιοχή, ενίσχυσε αυτόν τον κύκλο, επιτρέποντας να διαμορφωθεί μια γειτονιά που σήμερα δεν ανταποκρίνεται ούτε στις στοιχειώδεις ανάγκες των κατοίκων.

Η αναστροφή αυτής της κατάστασης είναι εξαιρετικά δύσκολη, καθώς η δόμηση έχει προχωρήσει και τα κτίρια έχουν εδραιωθεί. Ωστόσο, η παραδοχή της αποτυχίας είναι το πρώτο βήμα για να επανέλθει η πολεοδομία στη βάση της κοινωνικής δικαιοσύνης. Ο Δήμος οφείλει να διεκδικήσει νέους χώρους κοινής ωφέλειας, να αναπλάσει τις υπάρχουσες υποδομές, να βελτιώσει την κυκλοφορία και την προσβασιμότητα, να δημιουργήσει εστίες πρασίνου έστω και σε μικρότερη κλίμακα. Το σημαντικότερο όμως είναι να ξανακερδίσει την εμπιστοσύνη των πολιτών, δείχνοντας ότι πλέον οι κανόνες θα τηρούνται και ότι οι ανάγκες των ανθρώπων θα προηγούνται των πιέσεων ιδιωτικών συμφερόντων. Η περίπτωση της Αλεξανδρούπολης είναι μια τρανή υπενθύμιση ότι οι πόλεις δεν χτίζονται μόνο με τούβλα και μπετόν, αλλά και με κανόνες, θεσμούς και συλλογική βούληση. Όταν οι θεσμοί αποτυγχάνουν, η πόλη χάνει τη νομοτέλεια και την ταυτότητά της. Η κοινωνική πολεοδομία, που θα μπορούσε να μετατρέψει αυτή την περιοχή σε κέντρο κοινωνικής ζωής και ανάπτυξης, αντικαταστάθηκε από ένα μωσαϊκό αυθαιρεσίας. Οι κάτοικοι βιώνουν καθημερινά τις συνέπειες αυτής της αποτυχίας, ζώντας σε ένα περιβάλλον στερημένο από τις υποδομές και τους ελεύθερους χώρους που δικαιούνται. Η ευθύνη του Δήμου είναι καθοριστική, καθώς η ανοχή του στην αυθαίρετη δόμηση ισοδυναμεί με εγκατάλειψη του κοινωνικού του ρόλου. Αν δεν υπάρξει ριζική αλλαγή πολιτικής, η ιστορία αυτή θα παραμείνει μια πληγή στον αστικό ιστό της Αλεξανδρούπολης και ένα μνημείο αποτυχίας της τοπικής αυτοδιοίκησης να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων.

Κεφάλαιο 5^ο Συμπεράσματα

Η εργασία αυτή εστίασε στην ανάλυση της κοινωνικής πολεοδομίας ως πεδίου που συνδέει τον χωρικό σχεδιασμό με την κοινωνική δικαιοσύνη, τη συμμετοχή και την ένταξη, με στόχο να καταδειχθεί πώς οι πόλεις μπορούν να λειτουργήσουν ως χώροι συνοχής και ευκαιριών ή αντίθετα ως πεδία αποκλεισμού και ανισοτήτων. Ο κεντρικός σκοπός ήταν διπλός, αφενός, να χαρτογραφήσει τις θεωρίες και τις διεθνείς εφαρμογές της κοινωνικής πολεοδομίας, αφετέρου, να τις αντιπαραβάλει με την ελληνική εμπειρία και ειδικότερα με την περίπτωση της μουσουλμανικής μειονότητας στην Αλεξανδρούπολη. Τα ερευνητικά ερωτήματα κινήθηκαν γύρω από το πώς ο σχεδιασμός του χώρου επηρεάζει τις κοινωνικές σχέσεις και την αίσθηση του ανήκειν, ποιες είναι οι κρίσιμες διαστάσεις που καθιστούν μια πόλη κοινωνικά δίκαιη, ποια είναι τα όρια και οι δυνατότητες της συμμετοχής των πολιτών στον σχεδιασμό και τέλος, με ποιον τρόπο η ελληνική πραγματικότητα ανταποκρίνεται στις αρχές μιας κοινωνικά προσανατολισμένης πολεοδομίας.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε συνδύασε βιβλιογραφική έρευνα και ανάλυση περίπτωσης. Στο πρώτο μέρος έγινε μια εκτενής θεωρητική επισκόπηση με αναφορά στους κλασικούς και σύγχρονους στοχαστές που έθεσαν τις βάσεις της συζήτησης γύρω από το δικαίωμα στην πόλη, την κοινωνική δικαιοσύνη στον αστικό χώρο και την έννοια της συμμετοχής. Μέσα από την ανάλυση έργων των Lefebvre, Harvey, Fainstein και Castells αναδείχθηκαν οι ιδεολογικές και πολιτικές διαστάσεις της πολεοδομίας, η οποία δεν είναι ποτέ ουδέτερη αλλά ενσωματώνει σχέσεις εξουσίας και ανταγωνιστικά συμφέροντα. Στο δεύτερο μέρος εξετάστηκαν διεθνή παραδείγματα εφαρμογών κοινωνικής πολεοδομίας, με πιο emblematicά το Medellín στην Κολομβία και τη Βιέννη με την πολιτική κοινωνικής στέγασης, αλλά και αναφορικά κάποιες πρακτικές από τη Βαρκελώνη, τη Στοκχόλμη, το Παρίσι και τη Λισαβόνα. Παράλληλα, παρουσιάστηκαν οι τάσεις της ψηφιακής εποχής που εισάγουν νέες μορφές συμμετοχής και νέες ανισότητες. Στο τρίτο μέρος έγινε η εμπειρική εμβάθυνση με επίκεντρο την Αλεξανδρούπολη και τις πρακτικές αυθαίρετης δόμησης σε περιοχές

που κατοικούνται από τη μουσουλμανική μειονότητα, προκειμένου να αναδειχθούν τα όρια και οι αποτυχίες της τοπικής αυτοδιοίκησης αλλά και οι δυνατότητες μιας ανθρωποκεντρικής πολεοδομίας. Ο συνδυασμός θεωρίας και εμπειρικού παραδείγματος επέτρεψε μια πολυεπίπεδη κατανόηση του φαινομένου.

Από τη βιβλιογραφική ανάλυση αναδείχθηκαν με σαφήνεια οι βασικοί πυλώνες της κοινωνικής πολεοδομίας. Πρόκειται για την αλληλένδετη σχέση μεταξύ χωρικής δικαιοσύνης, συμμετοχικών διαδικασιών, προσβασιμότητας και περιβαλλοντικής ισορροπίας. Η κοινωνική πολεοδομία δεν περιορίζεται σε τεχνικές παρεμβάσεις αλλά επιδιώκει να οικοδομήσει όρους ισότητας στην καθημερινή ζωή, μέσω της ισότιμης κατανομής των πόρων και της ενίσχυσης της συμμετοχής των πολιτών στον σχεδιασμό. Τα παραδείγματα διεθνώς δείχνουν ότι όπου οι τοπικές αρχές επένδυσαν συστηματικά σε υποδομές, κοινωνικά προγράμματα και θεσμούς συμμετοχής, οι πόλεις απέκτησαν μεγαλύτερη συνοχή και αναβαθμισμένη ποιότητα ζωής. Αντίθετα, σε περιπτώσεις όπου προτάχθηκε το ιδιωτικό κέρδος ή η συγκυριακή εξυπηρέτηση πολιτικών συμφερόντων, η πόλη εξελίχθηκε σε πεδίο ανισοτήτων, ανασφάλειας και κοινωνικού αποκλεισμού.

Το παράδειγμα της Βιέννης είναι ιδιαίτερα διαφωτιστικό, καθώς αποδεικνύει ότι μια συνεπής πολιτική κοινωνικής στέγασης μπορεί να εξασφαλίσει αξιοπρεπή κατοικία για ευρείες κοινωνικές ομάδες, δημιουργώντας συνθήκες κοινωνικής μίξης και αποφεύγοντας τον διαχωρισμό. Η σύγκριση με το σοβιετικό μοντέλο στέγασης υπογράμμισε τη διαφορά μεταξύ ενός συστήματος που καλλιέργησε κοινωνική μιζέρια και ενός συστήματος που, μέσω μακροχρόνιου σχεδιασμού και θεσμικής σταθερότητας, οικοδόμησε πόλεις πιο ανθρώπινες και δίκαιες. Το Medellín ανέδειξε τη σημασία της κοινωνικής πολεοδομίας ως στρατηγικής αντιμετώπισης της βίας και του κοινωνικού αποκλεισμού, μέσω επενδύσεων σε μεταφορές, δημόσιους χώρους και κοινωνικές υπηρεσίες. Η Βαρκελώνη και το Παρίσι πρόσφεραν παραδείγματα συμμετοχικών διαδικασιών και αναπλάσεων που συνδέθηκαν με την έννοια του “δικαιώματος στην πόλη”.

Παράλληλα, οι νέες τεχνολογίες ανέδειξαν μια νέα διάσταση της κοινωνικής πολεοδομίας. Οι ψηφιακές πλατφόρμες συμμετοχής, οι έξυπνες πόλεις και η ψηφιακή χαρτογράφηση δημιούργησαν δυνατότητες ενίσχυσης της διαφάνειας και της λογοδοσίας, αλλά ταυτόχρονα γέννησαν κινδύνους νέων ανισοτήτων και αλγοριθμικών αποκλεισμών. Η έννοια της “ψηφιακής δικαιοσύνης” εισέρχεται πλέον δυναμικά στο λεξιλόγιο της πολεοδομίας, διευρύνοντας το πεδίο ανάλυσης πέρα από τον φυσικό χώρο προς τον ψηφιακό.

Η ελληνική πραγματικότητα, όπως προκύπτει από την ανάλυση της Αλεξανδρούπολης, ανέδειξε τις αδυναμίες της τοπικής αυτοδιοίκησης και την παθογένεια του φαινομένου της αυθαίρετης δόμησης. Η περίπτωση των κοινόχρηστων χώρων που καταλήφθηκαν από αυθαίρετα κτίσματα δεν είναι απλώς μια τεχνική αποτυχία αλλά μια βαθιά κοινωνική αδικία. Η ανοχή της δημοτικής αρχής, οι πελατειακές λογικές και η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού οδήγησαν σε περιβάλλοντα υποβαθμισμένα, χωρίς υποδομές, χωρίς προσβασιμότητα και χωρίς χώρους κοινωνικής ζωής. Η κατάσταση αυτή ενίσχυσε τα στερεότυπα εις βάρος της μουσουλμανικής μειονότητας και δημιούργησε ένα κλίμα δυσπιστίας ανάμεσα στους πολίτες και τους θεσμούς. Η πολεοδομία, αντί να λειτουργεί ως εργαλείο ισότητας, μετατράπηκε σε μηχανισμό παραγωγής νέων ανισοτήτων.

Η ανάλυση της περίπτωσης αυτής προσφέρει κρίσιμα συμπεράσματα για τη σχέση ανάμεσα στη θεωρία και την πράξη. Η κοινωνική πολεοδομία μπορεί να προσφέρει τα εργαλεία για την ενσωμάτωση, αλλά η εφαρμογή τους προϋποθέτει πολιτική βούληση, θεσμική συνέπεια και συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών. Οι πέντε πυλώνες που προτάθηκαν νομιμοποίηση με όρους, επενδύσεις σε υποδομές, δημιουργία δημόσιων χώρων, ενεργές κοινωνικές πολιτικές και διαπολιτισμικός διάλογος συνιστούν ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο αντιμετώπισης της κρίσης. Ωστόσο,

η επιτυχία τους εξαρτάται από το αν οι τοπικές αρχές θα εγκαταλείψουν τις πρακτικές ανοχής και θα υιοθετήσουν ένα όραμα βασισμένο στη δικαιοσύνη και τα ανθρώπινα δικαιώματα.

Η συμβολή της εργασίας βρίσκεται στην ανάδειξη του πώς η κοινωνική πολεοδομία μπορεί να λειτουργήσει ως φακός κατανόησης της σχέσης χώρου και κοινωνίας, προσφέροντας ταυτόχρονα πρακτικές προτάσεις για την αναβάθμιση των πόλεων. Το θεωρητικό πλαίσιο συναντήθηκε με την εμπειρική πραγματικότητα, αποκαλύπτοντας τη διάσταση ανάμεσα στις αρχές και στην εφαρμογή. Μέσα από αυτό το ταξίδι κατέστη σαφές ότι η κοινωνική πολεοδομία δεν μπορεί να ιδωθεί αποκομμένα από την πολιτική και κοινωνική δυναμική κάθε τόπου.

Για μελλοντική έρευνα, αναδύονται πολλαπλές κατευθύνσεις. Χρειάζονται συγκριτικές μελέτες ανάμεσα σε ελληνικές πόλεις που αντιμετωπίζουν παρόμοια φαινόμενα αυθαίρετης δόμησης και κοινωνικού αποκλεισμού, προκειμένου να διαμορφωθεί ένα πιο ολοκληρωμένο πλαίσιο πολιτικών. Η διερεύνηση της σχέσης ψηφιακής τεχνολογίας και κοινωνικής πολεοδομίας αποτελεί επίσης ένα κρίσιμο πεδίο, καθώς οι “έξυπνες πόλεις” τείνουν να μετασχηματίσουν ριζικά τον τρόπο που ζούμε και συμμετέχουμε. Παράλληλα, η ένταξη των ζητημάτων κλιματικής αλλαγής και περιβαλλοντικής ανθεκτικότητας στην κοινωνική πολεοδομία είναι απαραίτητη, καθώς οι πόλεις του μέλλοντος θα κληθούν να ανταποκριθούν σε σύνθετες κρίσεις. Τέλος, η περαιτέρω μελέτη μειονοτικών κοινοτήτων στην Ελλάδα και αλλού θα εμπλουτίσει την κατανόηση για το πώς οι χωρικές πολιτικές επηρεάζουν τις κοινωνικές ταυτότητες και την ένταξη.

Εν κατακλείδι, η εργασία κατέδειξε ότι η κοινωνική πολεοδομία είναι ένας ισχυρός θεωρητικός και πρακτικός μηχανισμός για την προώθηση της ισότητας, της συνοχής και της δικαιοσύνης στις πόλεις. Ωστόσο, η εφαρμογή της απαιτεί συνεχή πολιτική δέσμευση, θεσμική επάρκεια και ενεργή συμμετοχή των πολιτών. Το δίδαγμα από την ελληνική περίπτωση είναι σαφές: χωρίς συνέπεια και όραμα, η πολεοδομία μπορεί να καταλήξει εργαλείο αδικίας αντί για δικαιοσύνη. Το μέλλον της κοινωνικής πολεοδομίας εξαρτάται από το κατά πόσο θα καταφέρουμε να συνδέσουμε τις αρχές της με την καθημερινή πρακτική, χτίζοντας πόλεις που θα ανήκουν πραγματικά σε όλους.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

1. Abbott, A. (2020). The Chicago School and city planning. *Civil Sociology*, 1.
<https://doi.org/10.1525/001c.14106>
2. Aelbrecht, P. (2016). ‘Fourth places’: The contemporary public settings for informal social interaction among strangers. *Journal of Urban Design*, 21(1), 124–152.
3. American Forests. (2025, August 7). *Tree canopy disparity and urban heat in Waterbury, CT*. CT Insider. <https://www.ctinsider.com/waterbury/article/waterbury-ct-downtown-tree-canopy-heat-disparity-20422090.php>
4. Amin, A. (2007). Re-thinking the urban social. *City*, 11(1), 100–114.
<https://doi.org/10.1080/13604810600982347>
5. Andrew T. Kaczynski, Jacqueline Knight Wilt, Ellen W. Stowe (2020). [SAGE Journals](#)

- 6.Aravot, I. (2002). Back to phenomenological place making. *Journal of Urban Design*.
- 7.Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216–224.
- 8.Bacqué, M.-H., Charmes, E., & Vermeersch, S. (2011). *La démocratie participative: Histoire et généalogie*. Presses Universitaires de France.
- 9.Bagdat street in Kadikoy, Istanbul. *European Planning Studies*, 28(9), 1735–1755.
- 10.Batty, M., Axhausen, K. W., Giannotti, F., Pozdnoukhov, A., Bazzani, A., Wachowicz, M., ... & Portugali, Y. (2012). Smart cities of the future. *The European Physical Journal Special Topics*, 214(1), 481-518. <https://doi.org/10.1140/epjst/e2012-01703-3>
- 11.Barton, H. (2009). Land use planning and health and well-being. *Land Use Policy*.
- 12.Barton, J., & Pretty, J. (2010). What is the best dose of nature and green exercise for improving mental health? *Environmental Science & Technology*, 44(10), 3947–3955.
- 13.Bellalta, M. (2020). *Social urbanism: Reframing spatial design – Discourses from Latin America*. Applied Research & Design Publishing.
- 14.Bennett, R., Wallace, J., & Williamson, I. (2008). Organizing land information for sustainable land administration. *Land Use Policy*.
- 15.Beyer, K. M., Kaltenbach, A., Szabo, A., Bogar, S., Nieto, F. J., & Malecki, K. M. (2014). Exposure to neighborhood green space and mental health: Evidence from the Survey of the Health of Wisconsin. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 11(3), 3453–3472.
- 16.BlueHealth. (2020). BlueHealth evidence base. <https://bluehealth2020.eu>
- 17.Böhme, K., Doucet, P., Komornicki, T., Zaucha, J., & Świątek, D. (2011). How to strengthen the territorial dimension of Europe 2020 and the EU Cohesion Policy. *Spatial Foresight & Polish Ministry of Regional Development*.
- 18.Boston University. (2021, June). *Climate justice in U.S. cities*. Visualizing Energy. <https://visualizingenergy.org/climate-justice-in-us-cities>
- 19.Brand, P., & Dávila, J. D. (2011). Mobility innovation at the urban margins: Medellín's Metrocables. *City*, 15(6), 647–661.
- 20.Brookings Institute. (2022). The connection between walkability and community well-being. <https://www.brookings.edu>
- 21.Calzada, I. (2021). *Smart City Citizenship*. Elsevier.
- 22.Campbell, S. (2016). Green cities, growing cities, just cities? *Journal of the American Planning Association*, 62(3), 296–312.
- 23.Cattell, V., Dines, N., Gesler, W., & Curtis, S. (2008). Mingling, observing, and lingering: Everyday public spaces and their implications for well-being and social relations. *Health and Place*, 14(3), 544–561.
- 24.Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199–219.
- 25.Creemers, R. (2018). China's social credit system: An evolving practice of control. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3175792>
- 26.Chan, J., To, H. P., & Chan, E. (2006). Reconsidering social cohesion: Developing a definition and analytical framework for empirical research. *Social Indicators Research*, 75(2), 273–302.
- 27.Charalabidis, Y., Loukis, E., & Androutsopoulou, A. (2014). Digital Platforms for Civic Engagement and Urban Governance: A Review of the Literature. *Government Information Quarterly*, 31(4), 637–645.
- 28.City of Copenhagen. (2022). Byens Rum implementation report. <https://www.kk.dk>

- 29.City of Zurich. (2023). Street quality assessment program: Annual report.
<https://www.stadt-zuerich.ch>
- 30.Cohen-Shacham, E., Walters, G., Janzen, C., & Maginnis, S. (Eds.). (2016). Nature-based solutions to address global societal challenges. IUCN.
- 31.Council of Europe. (2004). A new strategy for social cohesion. Council of Europe Publishing.
- 32.de Lange, M., & de Waal, M. (2019). The Hackable City: Digital Media and Collaborative City-Making in the Network Society. *Urban Studies*, 56(3), 638–654.
- 33.Dempsey, N., Bramley, G., Power, S., & Brown, C. (2011). The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability. *Sustainable Development*, 19(5), 289–300. <https://doi.org/10.1002/sd.417>
- 34.Dexia. (2012). Subnational public finance in the European Union. Dexia Crédit Local & Council of European Municipalities and Regions. <https://www.ccre.org>
- 35.Diezmartínez, J., & Gianotti, A. G. S. (2022). Climate justice in city climate plans. *Nature Communications*, 13, 5657. <https://doi.org/10.1038/s41467-022-33392-9>
- 36.Donovan, G. H., Butry, D. T., Michael, Y. L., Prestemon, J. P., Liebhold, A. M., Gatzolis, D., & Mao, (2021). Cohesion Policy 2021-2027. https://ec.europa.eu/regional_policy
- 37.European Commission. (2021). Cohesion Policy 2021-2027. https://ec.europa.eu/regional_policy
- 38.European Environment Agency. (2021). Unequal exposure and unequal impacts: Social vulnerability to air pollution, noise and extreme temperatures in Europe. Publications Office of the European Union.
- 39.Esteves, A. M., Franks, D., & Vanclay, F. (2012). Social impact assessment: The state of the art. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 30(1), 34–42.
- 40.Evans-Cowley, J., & Hollander, J. (2010). The new generation of public participation: Internet-based participation tools. *Planning Practice & Research*, 25(3), 397–408.
- 41.Evans, J., Karvonen, A., & Raven, R. (2019). *The Experimental City*. Routledge.
- 42.Fainstein, S. S. (2010). *The just city*. Cornell University Press.
- 43.Forrest, R., & Kearns, A. (2001). Social cohesion, social capital and the neighbourhood. *Urban Studies*, 38(12), 2125–2143.
- 44.Franz, J., Adkins, B., Petriwskyj, A., Bitner, G., Ward, M., & Rolfe, A. (2014). Person-centred approaches to private housing for people with disability: Impediments, difficulties and opportunities.
- 45.Friedmann, J. (2010). Place and place-making in cities: A global perspective. *Planning Theory & Practice*, 11(2), 149–165.
- 46.Frontiers in Sustainable Cities. (2023). Distributive, procedural, and recognitional justice in urban forest governance: Case studies from San Francisco and Seattle. *Frontiers in Sustainable Cities*, 5, 1233878. <https://www.frontiersin.org/journals/sustainable-cities/articles/10.3389/frsc.2023.1233878/full>
- 47.Foth, M., Caldwell, G. A., & Smith, W. (2019). Smart Cities, Responsive Cities, and the Role of Urban Data in Shaping the Future. *The Journal of Urban Technology*, 26(2), 3–18.
- 48.Gabrys, J., Pritchard, H., & Barratt, B. (2016). Just Good Enough Data: Figuring Data Citizenships through Air Pollution Sensing and Data Stories. *Big Data & Society*, 3(2), 1–14.
- 49.Gehl, J. (2011). *Life between buildings: Using public space* (6th ed.). Island Press.
- 50.German Institute of Urban Affairs. (2023). Cycling infrastructure and social cohesion in Berlin. <https://www.difu.de>
- 51.Goodman, E. P., & Powles, J. (2019). Urbanism Under Google: Lessons from Sidewalk Toronto. *Fordham Law Review*, 88(2), 457–498.

52. Goffman, E. (1959). *The Presentation of Self in Everyday Life*. Anchor Books.
53. Graham, S. (2002). Bridging Urban Digital Divides? Urban Polarisation and Information and Communications Technologies (ICTs). *Urban Studies*, 39(1), 33–56.
54. Gu, Zhiyuan Han, Zhejing Cao, Yulin Chen, Yang Jiang (2018). [SAGE Journals](#)
55. Hartig, T., Mitchell, R., de Vries, S., & Frumkin, H. (2014). Nature and health. *Annual Review of Public Health*, 35, 207–228.
56. Harvey, D. (2003). The right to the city. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27, 939–941. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2003.00492.x>
57. Healey, P. (1997). Collaborative planning: Shaping places in fragmented societies. Macmillan.
58. Healey, P. (2007). *Urban Complexity and Spatial Strategies: Towards a Relational Planning for Our Times*. Routledge.
59. Iaione, C., Foster, S., & Donadio, D. (2022). Urban Commons and the Right to the City: The Bologna Regulation for the Care and Regeneration of Urban Commons. *Cities*, 127, 103715.
60. Impact of urban green spaces on air quality: A study of PM10 reduction across diverse climates: *Science of The Total Environment*, 955, 176770. (2024).
61. Imrie, R. (2012). Universalism, universal design and equitable access to the built environment. *Disability & Rehabilitation*, 34(10), 873–882. <https://doi.org/10.3109/09638288.2011.624250>
62. Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.
63. Joss, S., Cook, M., Dayot, Y., & Smith, M. (2019). Smart Cities: Understanding the Challenges and Opportunities. *Cities*, 98, 102398.
64. J. Scheffer, *Mirrored Spaces, Geographies of Media*, https://doi.org/10.1007/978-3-658-42793-1_2
65. Kabisch, N., Qureshi, S., & Haase, D. (2017). Human–environment interactions in urban green spaces—A systematic review. *Environmental Impact Assessment Review*, 62, 25–34.
66. Kitchin, R., Cardullo, P., & Di Felicianantonio, C. (2019). Smart Urbanism and Smart Citizenship: The Neoliberal Logic of ‘Citizens as Sensors’. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 37(5), 868–885.
67. Kaplan, R., & Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: A psychological perspective*. Cambridge University Press.
68. Kitchin, R. (2014). The real-time city? Big data and smart urbanism. *GeoJournal*, 79(1), 1–14. <https://doi.org/10.1007/s10708-013-9516-8>
69. Kuo, F. E., & Sullivan, W. C. (2001). Environment and crime in the inner city: Does vegetation reduce crime? *Environment and Behavior*, 33(3), 343–367.
70. Latham, A., & Layton, J. (2019). Social infrastructure and the public life of cities. *Geography Compass*, 13(e12444). <https://doi.org/10.1111/gec3.12444>
71. Lees, L. (2012). The geography of gentrification. *Progress in Human Geography*, 36(2), 155–171.
72. Lefebvre, H. (1991). *The production of space* (D. Nicholson-Smith, Trans.). Blackwell.
73. Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos.
74. Litman, T. (2021). Evaluating transportation equity: Guide for comprehensive assessment of transportation policy. Victoria Transport Policy Institute. <https://www.vtpi.org>
75. Lotfata, A., & Ataöv, A. (2020). Urban streets and urban social sustainability: A case study on
76. Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
77. Marcuse, P. (1985). Gentrification, abandonment, and displacement: Connections, causes, and policy responses in New York City. *Journal of Urban and Contemporary Law*, 28, 195–240.

- 78.M. Y. (2013). The relationship between trees and human health: Evidence from the spread of the emerald ash borer. *American Journal of Preventive Medicine*, 44(2), 139–145.
- 79.Maas, J., Verheij, R. A., Groenewegen, P. P., de Vries, S., & Spreeuwenberg, P. (2006). Green space, urbanity, and health. *Journal of Epidemiology & Community Health*, 60(7), 587–592.
- 80.Mace, R. (1998). Universal design in housing. *Assistive Technology*, 10(1), 21–28.
<https://doi.org/10.1080/10400435.1998.10131936>
- 81.Madanipour, A. (2013). *Whose public space?: International case studies in urban design and development*. Routledge.
- 82.Maisel, J. (2006). *Toward inclusive housing and neighborhood design: A look at visitability*. Community Development.
- 83.Marcuse, P. (1985). Gentrification, abandonment, and displacement: Connections, causes, and policy responses in New York City. *Journal of Urban and Contemporary Law*, 28, 195–240.
- 84.MIT Department of Urban Studies. (2023). The trust-building effects of walkable streets.
<https://dusp.mit.edu>
- 85.Mitchell, R., & Popham, F. (2008). Effect of exposure to a natural environment on health inequalities. *The Lancet*, 372(9650), 1655–1660.
- 86.Monclús, J., & Medina, C. (2016). Modernist housing estates in the EU: Problems, policies and good practices. *Urban Research & Practice*, 9(2), 109–137.
- 87.Moreno, C., et al. (2021). Introducing the “15-minute city”. *Smart Cities*, 4(1), 93–111.
- 88.Morozov, E., & Bria, F. (2018). *Rethinking the smart city: Democratizing urban technology*. Rosa Luxemburg Stiftung.
- 89.Moulaert, F., Martinelli, F., Swyngedouw, E., & González, S. (2010). *Can neighborhoods save the city? Community development and social innovation*. Routledge.
- 90.Mouratidis, K. (2021). Urban planning and quality of life: A review of findings. *Cities*, 109, 103–120. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.103120>
- 91.Obschonka, M., Stuetzer, M., Rentfrow, P. J., Potter, J., & Gosling, S. D. (2017). Did strategic bombing in the Second World War lead to ‘German angst’? *European Journal of Personality*.
- 92.O’Brien, C. L., & O’Brien, J. (2000). The origins of person-centered planning: A community of practice perspective. *Center on Human Policy*. http://thechp.syr.edu/wp-content/uploads/2013/02/PCP_History.pdf
- 93.Oberndorfer, E., Lundholm, J., Bass, B., Coffman, R. R., Doshi, H., Dunnett, N., ... & Rowe, B. (2007). Green roofs as urban ecosystems. *BioScience*, 57(10), 823–833.
- 94.Oliver, M. (1996). *Understanding disability: From theory to practice*. Macmillan.
- 95.Perng, S. Y., & Kitchin, R. (2018). Solutions, failures and the ethics of digital things in the smart city. *Dialogues in Human Geography*, 8(2), 189–194.
<https://doi.org/10.1177/2043820618780575>
- 96.Petriwskyj, A., Franz, J., & Adkins, B. (2012). *Long-term planning and housing for lifelong participation and well-being*. The University of Queensland.
- 97.Pineda, V. (2020). *Building the inclusive city: Governance, access, and the urban transformation of Dubai*. Palgrave Macmillan.
- 98.Productivity Commission. (2011). *Disability care and support: Inquiry report*. Canberra: Australian Government.
- 99.Project for Public Spaces. (2022). *How walkability reduces social inequality*.
- 100.Purcell, M. (2006). Urban democracy and the local trap. *Urban Studies*, 43(11), 1921–1941.
<https://doi.org/10.1080/00420980600897826>
- 101.<https://www.pps.org>

102. Qi, J., Mazumdar, S., & Vasconcelos, A. C. (2024). Understanding the relationship between urban public space and social cohesion. Systematic Review.
103. Reassessing the role of urban green space in air pollution control. PNAS. [Επιστημονικές Πράξεις Εθνικής Ακαδημίας](#)
104. Rethinking walkability: Exploring the relationship between urban form and neighborhood social cohesion. Sustainable Cities & Society, 99, 104903. (2023). [ScienceDirect](#)
105. Rivera Vinueza, A. (2021). Urban context's role in the emergence and development of social innovation. In Allegri et al. (Eds.), Research tracks in urbanism (pp. 42–50). Taylor & Francis. <https://doi.org/10.1201/9781003220855-6>
106. Sadowski, J. (2020). Too Smart: How Digital Capitalism is Extracting Data, Controlling Our Lives, and Taking Over the World. MIT Press.
107. Schiefer, D., & van der Noll, J. (2017). The essentials of social cohesion: A literature review. Social Indicators Research, 132(2), 579–603.
108. Shaw, J., & Graham, M. (2017). An Informational Right to the City? Code, Content, Control, and the Urbanization of Information. Antipode, 49(4), 907–927.
109. Simmel, G. (1903). The Metropolis and Mental Life. In G. Bridge & S. Watson (Eds.), The Blackwell City Reader (2002). Blackwell.
110. Sintomer, Y., Herzberg, C., & Röcke, A. (2008). Participatory budgeting in Europe: Potentials and challenges. International Journal of Urban and Regional Research, 32(1), 164–178.
111. Social Benefits of Green Infrastructure. US EPA. [US EPA](#)
112. Soga, M., Gaston, K. J., & Yamaura, Y. (2017). Gardening is beneficial for health: A meta-analysis. Preventive Medicine Reports, 5, 92–99.
113. Souza, M. L. de. (2006). Social movements as 'critical urban planning' agents. City, 10(3), 327–342. <https://doi.org/10.1080/13604810600982347>
114. Statistics Netherlands. (2023). Cycling in the Netherlands: Annual report. <https://www.cbs.nl>
115. Stevenson, D. (2007). Πόλεις και αστικοί πολιτισμοί. Αθήνα: Κριτική.
Truesdale, S., Steinfeld, E., & Smith, E. (2002). Visitability: An approach to universal design in housing. Rehabilitation Engineering Research Center on Universal Design, University at Buffalo.
116. Talen, E. (2019). Neighborhood. Oxford University Press.
117. Times of India. (2025). Large parks & reflective spaces can beat urban heat: Study. *The Times of India*. <https://timesofindia.indiatimes.com/city/ahmedabad/large-parks-reflective-spaces-can-beat-urban-heat-study/articleshow/123173409.cms>
118. Tokyo University. (2023). Human Scale Streets program evaluation. <https://www.u-tokyo.ac.jp>
119. Triantafyllou, E., Papadopoulos, M., & Kontogianni, A. (2024). Air pollution and residents' perception of urban livability in a medium-sized Greek city. Urban Science, 9(1), 4. <https://doi.org/10.3390/urbansci9010004>
120. Turok, I. (2014). The resilience of cities to economic shocks: A comparative analysis of 33 European cities. Cambridge Journal of Regions, Economy and Society, 7(3), 339–358.
121. Ulrich, R. S. (1984). View through a window may influence recovery from surgery. Science, 224(4647), 420–421.
122. United Nations. (2006). Convention on the Rights of Persons with Disabilities. <https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-e.pdf>
123. Universitat Pompeu Fabra. (2023). Social impacts of Barcelona's Superblocks program. <https://www.upf.edu>

124. Vanclay, F. (2003). International principles for social impact assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(1), 5–11.
125. Van Dijk, J. (2020). *The Digital Divide*. Polity Press.
126. Van den Berg, A. E., Maas, J., Verheij, R. A., & Groenewegen, P. P. (2010). Green space as a buffer between stressful life events and health. *Social Science & Medicine*, 70(8), 1203–1210.
127. Weiqi, Z., et al. (2025, August 7). Global urban green space inequality exacerbates extreme heat impacts. *Earth's Future*.
<https://www.theguardian.com/science/2025/aug/07/temperatures-green-space-gap-urban-extreme-heat>
128. Wilson, E. O. (1984). *Biophilia*. Harvard University Press.
129. Van der Spek, S., Schepers, P., & Breedveld, K. (2022). Mental health benefits of cycling: A longitudinal study. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 156, 1-15. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.11.003>
130. Vanclay, F. (2003). International principles for social impact assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(1), 5–12.
131. Wirth, L. (1938). Urbanism as a Way of Life. *American Journal of Sociology*, 44(1), 1–24.
132. WHO. Green spaces: sectoral solutions for air pollution and health.
133. Σ. Πολύζος (2011) – *Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη*.