

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**Διπλωματική Εργασία**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ:**

**ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ  
ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ**

**Αντωνίου Ευτυχία**



**Επιβλέποντες Καθηγητές:  
Βλιάμος Σπύρος, Γοσποδίνη Άσπα**

**Βόλος, Ιούλιος 2001**

*Στους γονείς μου*

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Ευχαριστίες	1
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	2
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ</b>	5
<b>1<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ - Ε.Ε. ΚΑΙ ΠΟΛΗ</b>	6
1.1 Εισαγωγή	6
1.2 Οι Ευρωπαϊκές πόλεις	7
1.3 Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι Ευρωπαϊκές πόλεις	9
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 1<sup>ου</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ</b>	13
<b>2<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</b>	15
2.1 Εισαγωγή	15
2.2 Το περιβάλλον στις αστικές περιοχές	15
2.3 Η φυσιογνωμία των πόλεων	17
2.4 Η πεμπτουσία της Ευρωπαϊκής προσέγγισης	18
2.5 Τα αίτια της αστικής υποβάθμισης	19
2.6 Οι Προβλέψεις της Πράσινης Βίβλου	21
2.6.1 Η στρατηγική της κοινωνίας για το αστικό περιβάλλον	21
2.7 Πολιτικές για την οργάνωση της φυσικής μορφής των πόλεων	22
2.7.1 Πολεοδομικός Σχεδιασμός	22
2.7.2 Η συγκοινωνία στις πόλεις	23
2.7.3 Η προστασία και ανάδειξη της πολιτισμικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς των ευρωπαϊκών πόλεων	24
2.7.4 Η προστασία και διαχείριση του φυσικού περιβάλλοντος μέσα στις πόλεις	24
2.7.5 Αστική Βιομηχανία	25
2.7.6 Αστική Διοίκηση Ενέργειας	25
2.7.7 Αστικά Απορρίμματα	26
2.8 Αξιολόγηση	29
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 2<sup>ου</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ</b>	29

<b>3<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ - Η ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ</b>	
<b>ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΤΟΥ ΑΥΡΙΟ</b>	<b>30</b>
<b>3.1 Εισαγωγή</b>	<b>30</b>
<b>3.2 Η Ευρώπη και η Αρχιτεκτονική Σήμερα</b>	<b>31</b>
<b>3.2.1 Δόμηση και Οικονομία</b>	<b>31</b>
<b>3.2.1 Σύγχρονες περιβαλλοντικές αναλύσεις</b>	<b>31</b>
<b>3.3 Κοινωνική Ζωή και Αρχιτεκτονική</b>	<b>32</b>
<b>3.3.1 Αρχιτεκτονική και Κατασκευή</b>	<b>32</b>
<b>3.3.2 Το Κοινωνικό Συμφέρον</b>	<b>33</b>
<b>3.3.3 Ο δημόσιος υπαίθριος χώρος των πόλεων</b>	<b>34</b>
<b>3.4 Οικονομική Ζωή και Αρχιτεκτονική</b>	<b>34</b>
<b>3.4.1 Η οικονομική ζωή σήμερα</b>	<b>34</b>
<b>3.4.2 Βιομηχανοποίηση</b>	<b>35</b>
<b>3.4.3 Ελευθερία πρόσβασης στην αγορά</b>	<b>35</b>
<b>3.4.4 Ελεύθερος ανταγωνισμός</b>	<b>36</b>
<b>3.5 Πολιτική Ζωή και Αρχιτεκτονική</b>	<b>36</b>
<b>3.5.1 Η ανάγκη για συνολική θεώρηση και εποπτεία</b>	<b>36</b>
<b>3.5.2 Το επάγγελμα του Αρχιτέκτονα – Πολεοδόμου</b>	<b>37</b>
<b>3.6 Αξιολόγηση</b>	<b>37</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 3<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ</b>	<b>39</b>
<b>4<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ - Ο ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΒΙΤΡΟΥΒΙΟΣ</b>	<b>40</b>
<b>4.1 Εισαγωγή – Η ανάγκη ενός οικολογικού σχεδιασμού</b>	<b>40</b>
<b>4.2 Το Περιεχόμενο του Πράσινου Βιτρούβιου</b>	<b>41</b>
<b>4.3 Αξιολόγηση</b>	<b>42</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 4<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ</b>	<b>44</b>
<b>5<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΘΕΣΜΟΙ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ</b>	
<b>ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ</b>	<b>45</b>
<b>5.1 Θεσμοί</b>	<b>45</b>
<b>5.1.1 Ο Θεσμός του URBAN FORUM για την</b>	
<b>Αειφόρο ανάπτυξη</b>	<b>45</b>
<b>5.1.1.1 ACCESS</b>	<b>45</b>
<b>5.1.2.2 STREAMS</b>	<b>46</b>
<b>5.2 Προγράμματα</b>	<b>46</b>
<b>5.2.1 URBAN</b>	<b>46</b>



5.2.2 EUROCITIES	48
5.2.3 Car Free Cities	48
5.2.4 Towards a Local Sustainability Profile	49
5.2.5 European Sustainable Cities	49
5.2.6 LASALA	50
5.2.7 Urban Pilot Projects	50
5.2.8 Αστικός Έλεγχος	51
5.2.9 EMAS	51
5.2.10 EFFECT	51
5.2.11 CIED	52
5.2.12 Natural Gas Integrated Resource Planning	52
5.2.13 PRESCO	53
<b>5.3. Διαγωνισμοί</b>	<b>53</b>
5.3.1 EUROPLAN	53
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 5<sup>ου</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ</b>	<b>59</b>
<b>6<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ:</b>	
<b>ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</b>	<b>61</b>
6.1 Η πόλη του Βόλου και τα χαρακτηριστικά τους	61
6.2 Προγράμματα της Ε.Ε. στο Βόλο	62
6.2.1 URBAN	62
6.2.2 Car Free Cities	64
6.2.3 ACCESS	67
6.2.4 EFFECT	68
6.2.5 CIED	69
6.2.6 EMAS	70
6.2.7 STREAMS	72
6.2.8 Natural Gas Integrated Resource Planning	73
6.3 Αξιολόγηση των προγραμμάτων	74
6.4 1 <sup>ο</sup> Κριτήριο: Καταλληλότητα επιλογής προγράμματος σε σχέση με τα κύρια προβλήματα της πόλης	75
6.4.1 Απασχόληση	76
6.4.2 Μορφή του αστικού ιστού και τα βασικά πολεοδομικά προβλήματα σήμερα	76

6.4.3 Το Φυσικό Περιβάλλον	77
6.5 2 <sup>ο</sup> Κριτήριο: Καταλληλότητα προγράμματος σε σχέση με την ιδιαιτερότητες – φυσιογνωμία του Βόλου	77
6.6 3 <sup>ο</sup> Κριτήριο: Αποτελεσματικότητα του προγράμματος	78
6.7 4 <sup>ο</sup> Κριτήριο: Αποδοχή του προγράμματος από την τοπική κοινωνία	78
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 6<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ</b>	80
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7<sup>ο</sup> – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	83
7.1 Η προσφορά της Πράσινης και της Λευκής Βίβλου και του Πράσινου Βιτρούβιου στα ευρωπαϊκά προγράμματα για την πόλη	83
7.2 Ο Βόλος μια «Ευρωπαϊκή Πόλη»	83
7.3 Αποτελέσματα στη μορφή του Βόλου από τα Ευρωπαϊκά Προγράμματα	85
7.4 Ο Βόλος: Παράδειγμα προς μίμηση ή προς αποφυγή για τις άλλες ελληνικές πόλεις;	87
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 7<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ</b>	89
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ</b>	90
A. Ελληνική	90
B. Ξενόγλωσση	94
Γ. Διευθύνσεις στο Διαδίκτυο	95
<b>ΣΧΕΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	96
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</b>	98
<b>A.1 Urban Pilot Project</b>	98
A.1.1 1 <sup>η</sup> φάση Urban Pilot Project	98
A.α Το πιλοτικό πρόγραμμα της Αθήνας	98
A.β Το πιλοτικό πρόγραμμα της Θεσσαλονίκης	99
A.1.2 2 <sup>η</sup> φάση Urban Pilot Project	100
A.α Το Πιλοτικό Πρόγραμμα της Αλεξανδρούπολης	102
<b>A.2 Διεθνή Προγράμματα για τις Πόλεις που εφαρμόζονται στην Ε.Ε</b>	102
A.2.1 HABITAT AGENDA (Παγκόσμιο Σχέδιο Δράσης για τους Ανθρώπινους Οικισμούς)	102
A.2.2 Ο Θεσμός ICLEI	104

<b>A.3 Μορφή Ερωτηματολογίου</b>	105
<b>A.3.1 Ανάλυση Ερωτηματολογίου</b>	108
<b>A.3.2 Αξιολόγηση του Ερωτηματολογίου</b>	119

## Ευχαριστίες

Θα ήθελα ειλικρινά να ευχαριστήσω ορισμένους ανθρώπους για τη στήριξη που μου πρόσφεραν στην ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας.

Ευχαριστώ θερμά τον κύριο Βλιάμο Σπύρο, Καθηγητή Περιφερειακής Ανάπτυξης και Πολιτικής του Τμήματος Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας για το ενδιαφέρον θέμα που μου πρότεινε και για την έμπειρη καθοδήγησή του, που μου έδωσε την ευκαιρία να μπω στο πνεύμα της παρούσας εργασίας.

Ευχαριστώ εξίσου θερμά την κυρία Γοσποδίνη Άσπα, Λέκτορα Χωρικής Ανάλυσης και Αστικού Σχεδιασμού του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας για την εξαιρετική βοήθεια που μου πρόσφερε σε όλη τη διάρκεια της διπλωματικής μου εργασίας, με εύστοχες και πρωτότυπες υποδείξεις και διορθώσεις που με έκαναν να δω την έρευνα σε βάθος.

Ευχαριστώ και τους δύο για την άποψη συνεργασία τους και για το τόσο φιλικό και ενθαρρυντικό κλίμα που βρήκα σ' αυτούς.

Ευχαριστώ τον Αναπληρωτή Καθηγητή Ανθρωπογεωγραφίας και Χωρικού Σχεδιασμού του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, κύριο Μπεριάτο Ηλία για τις διευκολύνσεις που μου παρείχε στην έρευνά μου στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

Ευχαριστώ την κυρία Μητούλα Ροΐδω, διδάκτορα του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π., που με το υλικό και τις συμβουλές της, η συμβολή της ήταν σημαντική στο ξεκίνημα της διπλωματικής μου.

Ευχαριστώ επίσης τον Κύριο Βελίδη Σταύρο, γεωγράφο, υπάλληλο της ΔΕΠΟΣ, στο Τμήμα Ερευνών για το υλικό που μου εξασφάλισε. Παράλληλα ευχαριστώ τη ΔΕΜΕΚΑΒ Βόλου για τις πληροφορίες που άντλησα από εκεί μέσω του Διευθυντή της, κύριο Σγουρή Βασίλη και των υπαλλήλων της, κυρίας Καραΐσκου Εύης και κυρίου Γκάγκα Γιώργου.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω την κυρία Τράμπα Νατάσσα, υπεύθυνη του Εργαστηρίου Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού, για το βιβλιογραφικό υλικό που μου διέθεσε, καθώς και για τις διευκολύνσεις που μου παρείχε στη διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας στο ομώνυμο εργαστήριο.

Τέλος ευχαριστώ και όλους εκείνους στους οποίους ανήκει το βιβλιογραφικό υλικό που μου στάθηκε πολύτιμος αρωγός σε αυτή την προσπάθεια.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πόλη είναι ένα οργανικό σύνολο λειτουργιών, ανθρώπινου δυναμικού, δραστηριοτήτων, δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος. Πέραν των τεσσάρων βασικών αναγκών των κατοίκων που εξυπηρετεί, κατοικία, εργασία, μεταφορές, αναψυχή, όπως ορίστηκαν στη Χάρτα των Αθηνών (1933), η πόλη εξυπηρετεί και ενισχύει ένα σύνολο δραστηριοτήτων, αποδέχεται, τρέφει και ενισχύει διάφορα κοινωνικά φαινόμενα, ακμάζει ή παρακμάζει πολιτικά, κοινωνικά, πολιτιστικά και οικονομικά, προσελκύει ή απωθεί κατοίκους και όλα τα προηγούμενα χαρακτηριστικά της πόλης δε δρουν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο, παρά αλληλοεμπλέκονται και αλληλεξαρτώνται.

Στη μακρά πορεία του φαινομένου της πόλης παρατηρούνται περίοδοι δημογραφικής έξαρσης των πόλεων (πχ. Βιομηχανική επανάσταση του 19<sup>ου</sup> αιώνα, Αναγέννηση, περίοδος του Ρωμαϊκού πολιτισμού). Ο 21<sup>ος</sup> αιώνας είναι αμφιλεγόμενος ως προς τη δημογραφική εξέλιξη των πόλεων του δυτικού κόσμου. Η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και η ηλεκτρονική πρόσβαση του ατόμου σε πολλές ανέσεις (telework, telecommunication, telebanking, teleshopping) μπορεί να μειώσει την αστυφιλία και να δημιουργήσει νέες μορφές προαστιοποίησης (dispersed city). (Auge M. 1994 – Σημαιοφορίδης Γ. 1998). Πιθανόν όμως οι πόλεις του δυτικού κόσμου να συνεχίζουν να ακμάζουν δημογραφικά και οικονομικά μετασχηματίζοντας την οικονομία τους (Sassen S. 2000 - Hall P. 1996 - Hall P. 1998).

Σήμερα τα κυρίαρχα προβλήματα και οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης αφορούν:

- A) Στην οικονομική ύφεση των παλιών βιομηχανικών κέντρων και στην ανεργία.
- B) Στην περιβαλλοντική ρύπανση και στην αειφόρο ανάπτυξη των πόλεων.
- Γ) Στις μειονότητες, στον κοινωνικό αποκλεισμό και στην κοινωνική συνοχή των πόλεων.
- Δ) Στις νέες μορφές αστικού χώρου: επεκτάσεις – διαχύσεις – προαστιοποιήσεις των πόλεων.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση μπροστά στις προκλήσεις και τα προβλήματα της πόλης δεν μπορεί να μείνει αμέτοχη. Η πόλη είναι σημαντικό να συνεχίσει να υφίσταται, να αποτελεί έναν υγιή κοινωνικό, πολιτικό και οικονομικό χώρο και να διαθέτει αναβαθμισμένο δομημένο και φυσικό περιβάλλον.

Την τελευταία δεκαετία η Ευρωπαϊκή Ένωση νομοθετεί, θεσπίζει μέτρα, παίρνει αποφάσεις, θέτει σε εφαρμογή προγράμματα, χρηματοδοτεί πιλοτικές αποφάσεις και αξιολογεί πρωτοβουλίες. Γενικά θα μπορούσαμε να πούμε πως η Ε.Ε. σήμερα είναι αρωγός σε κάθε αξιόλογη και ανιδιοτελή προσπάθεια ανάδειξης της πόλης, του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντός της, ανάδειξης της πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής της κληρονομιάς, βελτίωσης των υποδομών της, αύξησης των κοινόχρηστων χώρων της, αύξησης των θέσεων εργασίας της, μείωσης της εγκληματικότητας και του κοινωνικού αποκλεισμού και ενίσχυσης της κοινωνικής της συνοχής.

Η μελέτη αυτή προσπαθεί α) να εντοπίσει τις αποφάσεις, τις δράσεις και τα ειδικά προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πόλη, β) να διερευνήσει τον τρόπο εφαρμογής αυτών των προγραμμάτων στις ελληνικές πόλεις μέσω της περιπτώσιολογικής μελέτης της πόλης του Βόλου.

Η μελέτη διαρθρώνεται σε 7 Κεφάλαια:

Στο 1<sup>ο</sup> Κεφάλαιο γίνεται λόγος για τις ευρωπαϊκές πόλεις. Επιχειρείται μια σύντομη ιστορική αναδρομή στους παράγοντες που διαμόρφωσαν τη σημερινή μορφή της πόλης και τονίζεται ο χαρακτήρας και το ύφος που σήμερα έχουν λάβει οι πόλεις αυτές. Επιπλέον στο ίδιο κεφάλαιο εντοπίζονται τα σημαντικότερα προβλήματα που ταλανίζουν τις ευρωπαϊκές πόλεις.

Το 2<sup>ο</sup>, 3<sup>ο</sup> και 4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο περιγράφουν τις βασικές αρχές και ιδέες που στηρίζονται τα ευρωπαϊκά προγράμματα. Ειδικότερα το 2<sup>ο</sup> Κεφάλαιο είναι αφιερωμένο στην «Πράσινη Βίβλο για το Αστικό Περιβάλλον» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στα πλαίσια της Πράσινης Βίβλου μελετώνται σφαιρικά τα προβλήματα των πόλεων σε όλες τις εκφάνσεις της ζωής μέσα στην πόλη και σε όλες τις δραστηριότητες των κατοίκων της. Στο τέλος του κεφαλαίου υπάρχει αξιολόγηση για την Πράσινη Βίβλο.

Στο 3<sup>ο</sup> Κεφάλαιο με θέμα «Η Λευκή Βίβλος για την Αρχιτεκτονική της Ευρώπης του Αύριο», του Συμβουλίου Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης, η πόλη δεν αντιμετωπίζεται ως μια ενιαία χωρική οντότητα αλλά δίνεται έμφαση σε τρία είδη περιοχών, στα κέντρα των πόλεων, στα προάστια και στις περιφέρειες των πόλεων καθώς και στην άναρχη οικιστική δόμηση. Επιπλέον γίνεται αξιολόγηση της Λευκής Βίβλου.



Το 4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο είναι αφιερωμένο στον «Πράσινο Βιτρούβιο», δημοσίευμα του Συμβουλίου Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης . Στο κεφάλαιο αυτό τονίζεται η ανάγκη οικολογικού σχεδιασμού στις πόλεις, αναλύεται το περιεχόμενο του Πράσινου Βιτρούβιου και τέλος γίνεται αξιολόγηση αυτού.

Στο 5<sup>ο</sup> Κεφαλαίο περιλαμβάνονται όλα εκείνα τα προγράμματα, οι θεσμοί και οι διαγωνισμοί που εκπορεύονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και εφαρμόζονται στις πόλεις της χώρα μας. Γίνεται μια γενική παρουσίαση αυτών, ενώ επίσης αναφέρονται και οι ελληνικές πόλεις στις οποίες εφαρμόζονται.

Στο 6<sup>ο</sup> Κεφάλαιο η μελέτη επικεντρώνεται στην περιπτώσιολογική μελέτη της πόλης του Βόλου. Παρουσιάζονται τα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν αποκλειστικά στην πόλη και έχουν εφαρμοστεί, εφαρμόζονται ή θα εφαρμοστούν στο Βόλο και γίνεται αξιολόγηση αυτών με βάση συγκεκριμένα κριτήρια.

Τέλος το 7<sup>ο</sup> Κεφάλαιο εξάγει συμπεράσματα από την εφαρμογή των ευρωπαϊκών προγραμμάτων στο Βόλο, αλλά και γενικότερα συμπεράσματα που μπορούμε να εξάγουμε για τη χρησιμότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των προγραμμάτων της στις ελληνικές και τις ευρωπαϊκές πόλεις.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ**

1. Auge M. (1999), *An anthropology for contemporaneous worlds*, Standford, California: Standford University Press
2. Hall P. (1996), *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*, Oxford: Blackwell
3. Σημαιοφορίδης Γ., Infussi F. (1998), *Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ. Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: Linora
4. Sassen S. (2001), 'Cities in the global economy' in Paddison R., *Handbook of Urban Studies*, London: SAGE Publications

## 1<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ - Ε.Ε. ΚΑΙ ΠΟΛΗ

### 1.1 Εισαγωγή

Αρχικά η Ε.Ε. ήταν μια σύμπραξη για την προστασία των οικονομικών συμφερόντων ορισμένων χωρών. Η παλιότερη μάλιστα ονομασία της Ένωσης, δηλαδή η Ε.Ο.Κ. (Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα) φανερώνει τον έντονο προσανατολισμό και το ενδιαφέρον των χωρών της Ένωσης στα οικονομικά ζητήματα. Από τα 50 και πλέον χρόνια της ίδρυσης της Ε.Ε., αποκλειστικό σχεδόν μέλημά της, με εξαίρεση την τελευταία περίπου δεκαπενταετία ήταν η προαγωγή κοινών οικονομικών συμφερόντων. Έτσι οι τομείς δράσης και αποφάσεων αφορούσαν στο εμπόριο, στους δασμούς, στους φόρους, στις ποσοτώσεις, στις μεταφορές, στην κοινή αγροτική πολιτική κλπ. Δεν πρέπει άλλωστε να ξεχνούμε πως η Ε.Ε. ζούσε και τρεφόταν από το όραμα της δημιουργίας κάποτε μιας Οικονομικής Νομισματικής Ένωσης (Ο.Ν.Ε.) η οποία τελευταία άρχισε να λαμβάνει σάρκα και οστά.

Πρόσφατα όμως η Ένωση άρχισε να στρέφεται και σε άλλους τομείς ενδιαφερόντων, ξεφεύγοντας έτσι από τους στείρους οικονομικούς προσανατολισμούς της. Η αλλαγή της πορείας αυτής μπορεί να συνδυαστεί και να συμπορευτεί με μια ταυτόχρονη στροφή του πλανήτη σε θέματα σοβαρά και καιρία που απασχολούν σήμερα αλλά και απειλούν τους κατοίκους της γης, όπως για παράδειγμα είναι το ανεξάντλητο ζήτημα του περιβάλλοντος καθώς και αρκετά άλλα κοινωνικά και πολιτιστικά ζητήματα. Μάλιστα ειδικά για το θέμα του περιβαλλοντικού κινδύνου η Κοινότητα άρχισε να συζητά διεξοδικότερα μετά τις παγκόσμιες συναντήσεις του Ρίο και του Κιότο για το περιβάλλον (Μοδινός 1996).

Μέσα στο πιο πάνω κλίμα έντονων πολιτικών, κοινωνικών και οικολογικών ανησυχιών και αναζητήσεων η Κοινότητα άρχισε να ενδιαφέρεται για την πόλη. Η Ευρώπη είναι μια γηραιά ήπειρος με κοινωνική ζωή χιλιετηρίδων. Στο χώρο αυτό αναπτύχθηκαν αλλά καταστράφηκαν πολλοί πολιτισμοί και μαζί με αυτούς πολλές πόλεις. Σήμερα στις Ευρωπαϊκές πόλεις ζει το 80% του συνολικού πληθυσμού της Ένωσης (στην Ελλάδα το ποσοστό αυτό είναι μεγαλύτερο του 65%) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990), οπότε και αντιλαμβανόμαστε το μέγεθος των πυκνοτήτων, των συγκεντρώσεων αλλά και των προβλημάτων που συνεχώς ανακύπτουν.

Η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος που αποτελεί μέρος της γενικότερης περιβαλλοντικής κρίσης και που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην αστικοποίηση τόσο σε ευρωπαϊκό επίπεδο όσο και σε παγκόσμιο έχει μεταβάλει ριζικά τις αντιλήψεις μας για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη των πόλεων. "Είναι γεγονός πως την τελευταία εικοσαετία και κυρίως την τελευταία δεκαετία νέες πολιτικές και πρακτικές αναζητούνται, υιοθετούνται και εφαρμόζονται με στόχο μια αποτελεσματική και φιλοπεριβαλλοντική διαχείριση των αστικών περιοχών" (Μπεριάτος Η. 2000)

Σήμερα είναι κοινή συνείδηση πλέον στην Ε.Ε. ότι οι πόλεις διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο, υποστηρίζοντας και προωθώντας το κοινό ευρωπαϊκό όραμα και πρότυπο, το οποίο βασίζεται στην ισότητα των πολιτών, καθώς και στην ισότητα των ευκαιριών. Συντονίζοντας τις προσπάθειες της αλλά και τη συνεργασία της η Ε.Ε. εξέδωσε διάφορες αποφάσεις και χάραξε διάφορες πολιτικές που επηρεάζουν τις Ευρωπαϊκές πόλεις άμεσα ή έμμεσα. Τα διάφορα προγράμματα που διοργανώνονται εκπορεύονται ή απλά χρηματοδοτούνται από την Ε.Ε. και οι αρχές πάνω στις οποίες στηρίζονται τα παραπάνω προγράμματα αναλύονται εκτενώς στα ακόλουθα κεφάλαια.

## 1.2 Οι Ευρωπαϊκές πόλεις

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, το 80% του πληθυσμού της Ευρώπης σήμερα διαμένει σε αστικό περιβάλλον. Το 20% ζει σε μεγάλες πόλεις με πληθυσμό άνω των 250.000 κατοίκων, το 20% σε πόλεις μεσαίου μεγέθους και το 40% σε μικρές πόλεις με πληθυσμό από 10.000 ως 50.000 κατοίκους. Η εξεύρεση εργασίας, η αποδυνάμωση της υπαίθρου καθώς και η μετανάστευση είναι μερικοί από τους πλέον σημαντικούς λόγους που συντελούν στην αύξηση αυτή (Μητούλα Ρ. 2000).

Ύστερα από εκτενείς προβληματισμούς πολιτικών και επιστημονικών φορέων, αλλά και απλών πολιτών, οι κατευθύνσεις της Ε.Ε. τείνουν προς την αναγνώριση του ρόλου των πόλεων ως κινητήριας δύναμης για την περιφερειακή, εθνική και ευρωπαϊκή οικονομική πρόοδο. Θα πρέπει λοιπόν να καθίστανται όλο και **πιο ανταγωνιστικές**, με ταυτόχρονη θεραπεία της σωρείας δεινών που τους κληροδοτήθηκαν από το παρελθόν. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990). Οι πόλεις είναι προϊόντα μιας ευρύτερης διαδικασίας που συγκροτείται από τη συνδυασμένη δράση κοινωνικών και οικονομικών διεργασιών, θεσμών και μηχανισμών εξουσίας,

κοσμολογικών και θρησκευτικών αντιλήψεων και αισθητικών επιδιώξεων (Χαστάογλου Β. 2000 σσ.35).

Η Ε.Ε. αποτελείται σήμερα από χώρες και εκατοντάδες πόλεις διασπαρμένες σε μεγάλο γεωγραφικό μήκος και πλάτος. (Ανακοίνωση της Επιτροπής 1991). Δε θα μπορούσαν οι πόλεις της Ε.Ε. να έχουν κοινά χαρακτηριστικά και να είναι πανομοιότυπες. Αντιθέτως διάφοροι παράγοντες (πχ ανάγλυφο, γεωμορφολογία του εδάφους, κλιματολογικές συνθήκες, οικονομικά χαρακτηριστικά, πολιτισμός του κάθε τόπου) έκαναν τις πόλεις να διαφέρουν μορφολογικά, οικονομικά και πολιτισμικά μεταξύ τους. Οι διαφορές αυτές έχουν τις ρίζες του στην ιστορική εξέλιξη. Από το Μεσαίωνα ως και σήμερα η κοινωνική οικονομική και πολιτική ζωή της Ευρώπης έχει βασιστεί στην **πόλη** (Τσέτσης Σ. 1996). Στις Ευρωπαϊκές πόλεις ανιχνεύουμε τα σημάδια μιας σειράς αγώνων μεταξύ πόλης και περιφέρειας, εξουσίας και εργαζομένων, πλούσιων και φτωχών. Η κοινή τους ιστορία συνέβαλε σημαντικά ώστε να αποκτήσουν ένα κοινό πρόσωπο: στενούς δρόμους στα μεσαιωνικά κέντρα, μεγάλες λεωφόρους και boulevard του 18<sup>ου</sup> και 19<sup>ου</sup> αιώνα, ανάπτυξη των προαστίων και των πόλεων δορυφόρων στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, περιφερειακά εμπορικά κέντρα και διάσπαρτη αστική ανάπτυξη (dispersed city) στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα κοντά στους αστικούς και περιφερειακούς αυτοκινητόδρομους. (Γοσποδίνη Α. 1996 · Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999).

Ο 19<sup>ος</sup> αιώνας επέφερε ριζικές αλλαγές στο τοπίο των δυτικοευρωπαϊκών πόλεων: πρωτοφανή οικονομική ανάπτυξη, βιομηχανική απογείωση και ραγδαία δημογραφική αύξηση, τεράστια τεχνική πρόοδο και ανάπτυξη του επιχειρηματικού πνεύματος, νέους πολιτικούς και κοινωνικούς θεσμούς. Η παραδοσιακή μορφή της πόλης, προϊόν της αργόσυρτης εξέλιξης των τελευταίων δέκα αιώνων, άλλαξε ριζικά και αναδύθηκε η βιομηχανική πόλη του φιλελεύθερου καπιταλισμού με την πρωτοφανή αταξία δραστηριοτήτων και τη συσσώρευση πληθυσμού σε αφόρητες συνθήκες διαβίωσης. (Γοσποδίνη Α. 1996 - Χαστάογλου Β. 2000)

Οι πόλεις της Ευρώπης χωροθετούνται στο διεθνές τους πλαίσιο και δίνεται έτσι έμφαση στον κεντρικό ρόλο που παίζουν στην ευρωπαϊκή και την παγκόσμια οικονομία. Γεγονότα όπως οι μετακινήσεις πληθυσμών, η οικονομική αναδιάρθρωση στο εσωτερικό του ευρωπαϊκού αστικού συστήματος, η δεύτερη οικονομική ολοκλήρωση μέσω της ενιαίας οικονομικής αγοράς, οι εξελίξεις στην κεντρική και ανατολική Ευρώπη και η επέκταση της Ε.Ε. με την ένταξη νέων κρατών μελών έχουν

εκτεταμένες επιπτώσεις στις οικονομικές, τις κοινωνικές δομές και το περιβάλλον των πόλεων.

Καθώς προχωρούμε στον 21<sup>ο</sup> αιώνα, οι πόλεις της Ευρώπης εξακολουθούν να είναι τα κυριότερα κέντρα της οικονομικής δραστηριότητας των νεωτερισμών και του πνεύματος. Στην πορεία της τα τελευταία χρόνια η Ε.Ε. λαμβάνει υπόψη της τις πόλεις οι οποίες αποτελούν κρίσιμο παράγοντα στην περαιτέρω οικονομική και κοινωνική ενδυνάμωση της Ευρώπης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1990).

Στις μέρες μας, ο διαρκώς μεταβαλλόμενος χαρακτήρας και κατ' επέκταση η φυσιογνωμία των Ευρωπαϊκών πόλεων κατά τη διάρκεια του τελευταίου αιώνα αποσταθεροποιείται λόγω ταχείας αλλαγής των οικονομικών και δημογραφικών παραμέτρων ενώ δημιουργούνται ευέλικτες ιεραρχίες ανάλογες των αποδόσεων των πόλεων σε διάφορους τομείς (Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ. 1999 - Γοσποδίνη Α. 2000). Ωστόσο βλέπουμε ότι σταδιακά προωθείται στους κόλπους της Ε.Ε. η προσπάθεια ισόρροπης ανάπτυξης των Ευρωπαϊκών πόλεων, που τείνει να επιφέρει μια ομογενοποίηση των χαρακτηριστικών των πόλεων με δεδομένες και τις τεράστιες επικοινωνιακές δυνατότητες που έχουν μεταξύ τους οι σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις. (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999).

### **1.3 Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι Ευρωπαϊκές πόλεις.**

Το σύγχρονο φαινόμενο της συμπύκνωσης του γήινου πληθυσμού σε υπερμεγέθη αστικά κέντρα, πόλεις τεράστιες με υπερβολικά μεγάλους αριθμούς κατοίκων δημιουργεί σωρεία προβλημάτων, τα οποία πιέζουν σε λύσεις ολοκληρωτικές από τη μια και τελείως άναρχες καταστάσεις από την άλλη. (Παπαδάκη Μ. 2000). Η αλματώδης ανάπτυξη των αστικών κέντρων την Ευρώπη, αλλά και σε ολόκληρο τον κόσμο έχει γίνει αντικείμενο διαρκώς εντεινόμενου ενδιαφέροντος από οικονομολόγους, πολεοδόμους και αρχιτέκτονες, χωροτάκτες και γεωγράφους.

Οι σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις έχουν να αντιμετωπίσουν την οικονομική αναδιάρθρωση της παραγωγικής βάσης προς τις υπηρεσίες, τον τουρισμό, τον πολιτισμό, τη βιομηχανία (Mega 1997), τη μορφολογική μονοτονία, τη φτώχεια, τον κοινωνικό αποκλεισμό, την ανεργία, τα ναρκωτικά, την εγκληματικότητα και τη μόλυνση του φυσικού περιβάλλοντος (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990 · Μοδινός Μ. 2000).



Γύρω στο 1970 παρατηρήθηκε και το τέλος του μεγάλου ρεύματος της Ευρωπαϊκής αστυφιλίας. Παράλληλα οι διάφορες πολιτικές περιορισμού των μεταναστών που έφευγαν στο εξωτερικό, η κρίση της μαζικής παραγωγής και κατανάλωσης, καθώς και η συρρίκνωση των παροχών αστικού εξοπλισμού είχαν ως αποτέλεσμα τη σταδιακή εγκατάλειψη της υγιούς πολεοδομίας των καθολικών και ορθολογικών παρεμβάσεων και των συνεχών επεκτάσεων του αστικού χώρου και τελικά τη στροφή προς μια προσπάθεια ανάπλασης (development, renewal) και αναμόρφωσης της σύγχρονης πόλης (Γοσποδίνη Α. 2000 · Χαστάογλου Β. 2000).

«Οι αυξανόμενοι ρυθμοί περιφερειακής αστικοποίησης σε τεράστιες εκτάσεις χαμηλής πυκνότητας, χωρίς εσωτερική δομική άρθρωση αλλά και εξωτερική αρθρωτική διασύνδεση με την υπάρχουσα πόλη» (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999), μετέτρεψαν πολλές φορές ακατάλληλες περιοχές σε αστικοποιημένες ζώνες. Επιπλέον η ανεπάρκεια της γης στο κέντρο των πόλεων προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες ανάπτυξης κατευθύνει τη δημιουργία νέων περιοχών κατοικιών στην περιφέρειά της όπου βρίσκεται ευκολότερα γη σε πιο προσιτές τιμές, με τις τοπικές απασχολήσεις και εξυπηρετήσεις να τις ακολουθούν. (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999). Έτσι πολλές από τις ευρωπαϊκές πόλεις παρουσιάζουν σήμερα προβλήματα βιωσιμότητας τα οποία οφείλονται στη μεταβολή των σχέσεων μεταξύ φυσικών, δομικών και λειτουργικών στοιχείων των πόλεων.

Στον τομέα του περιβάλλοντος θα παρατηρήσει κανείς ότι επειδή οι πόλεις συγκεντρώνουν ταυτόχρονα ανθρώπινο πληθυσμό και κατανάλωση πόρων καταλήγουν να έχουν μια πληθώρα οικολογικών προβλημάτων που δε θα συνέβαιναν ή τουλάχιστον θα ήταν λιγότερο σοβαρές οι επιπτώσεις με ένα περισσότερο διασκορπισμένο οικιστικό μοντέλο. Και τούτο διότι οι πόλεις παράγουν μολυντές σε επικίνδυνα επίπεδα, οι οποίοι θα μπορούσαν να διασκορπιστούν να διαλυθούν και να αφομοιωθούν, εάν κατανέμοντο σε μια μεγαλύτερη έκταση (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999). «Οι πόλεις μπορούν ταυτόχρονα να θεωρηθούν αντικείμενα προστασίας αλλά και σημαντικές πηγές όχλησης για το περιβάλλον γενικά. Από τη μια πλευρά δέχονται τις συνέπειες της στρεβλής ανάπτυξης και από την άλλη είναι οι ίδιες αρνητικά στοιχεία, με σοβαρές επιπτώσεις στην κατάσταση του συνολικού περιβάλλοντος του πλανήτη μας» (Μπεριάτος Η. 2000 σσ. 73). Η μόλυνση της ατμόσφαιρας η ηχορύπανση ή αστική διαχείριση των απορριμμάτων, του μολυσμένου

νερού και του εδάφους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990) είναι μερικά ενδεικτικά προβλήματα των αστικών περιοχών που αυξομειώνονται ανάλογα με την αστική συγκέντρωση.

Βέβαια τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το περιβάλλον στις πόλεις δεν είναι «προνόμιο» μόνο της εποχής μας. Η αρχαία Ρώμη υπέφερε από θόρυβο, οι πυκνοδομημένες πόλεις του Μεσαίωνα από τη μόλυνση του νερού και του εδάφους, από τα απορρίμματα και την ταφή των νεκρών, ενώ οι δρόμοι του Παρισιού του 18<sup>ου</sup> αιώνα γνώριζαν αξεπέραστη κυκλοφοριακή συμφόρηση (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990). Δε θα μπορούσαμε να πούμε λοιπόν ότι όλα τα περιβαλλοντικά προβλήματα που ταλανίζουν τις πόλεις είναι νέα. Κάθε άλλο μάλιστα πολλά από αυτά υπήρχαν και απλά άλλαξαν μορφή. Σήμερα βέβαια έχουμε να προσθέσουμε τη βιομηχανία και τα οχήματα με μηχανές εσωτερικής καύσης. Έτσι στον Ευρωπαϊκό αστικό χώρο για τις ανάγκες διαβίωσης των κατοίκων, όπως είναι η θέρμανση η ψύξη κλπ. καταναλώνεται το 30% της συνολικά παραγόμενης ενέργειας συμβάλλοντας στη δημιουργία ου 40% της ποσότητας του CO<sub>2</sub>. (Μπεριάτος Η. 2000). Αναμφισβήτητα πάντως τόσο η εσωτερική όσο και η εξωτερική μόλυνση του περιβάλλοντος απειλεί σημαντικά τον άνθρωπο. Εξάλλου ας μην ξεχνάμε πως η ποιότητα του περιβάλλοντος επηρεάζει σημαντικά τη ζωή του Ευρωπαίου πολίτη (Architect' s Council of Europe, 1991).

Το σύστημα της αντιπαροχής, η γαιοπρόσοδος, η μαζική παραγωγή και η εμπορευματοποίηση της κατοικίας, το χαμηλό κόστος και ο ταχύς χρόνος παράδοσης επέδρασαν στην αρχιτεκτονική των πόλεων, παράλληλα με την τεχνολογική εξέλιξη, τις σύγχρονες κατασκευαστικές πρακτικές και τα νέα οικοδομικά υλικά. Έτσι οι πόλεις της Ευρώπης αν και εξακολουθούν να αποτελούν βασική πηγή πλούτου και το κέντρο της πολιτιστικής και κοινωνικής ανάπτυξης γνωρίζουν με νέα ένταση προβλήματα που συνδέονται με την ταχεία οικονομική προσαρμογή, την ανεργία, τις περιβαλλοντικές συνθήκες, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τη φτώχεια, τις κακές συνθήκες στέγασης, την εγκληματικότητα, την τοξικομανία. Από την άλλη μεριά η ανάπτυξη του τομέα των υπηρεσιών, που σήμερα αντιπροσωπεύει το 60% ως 80% όλων των θέσεων απασχόλησης στις πόλεις αντιστάθμισε την απώλεια εργασίας στο βιομηχανικό τομέα. Αυτό σηματοδότησε και μια σημαντική αλλαγή στην ταξική διάρθρωση των αστικών κοινωνιών (Καραβασίλη Μ. 2000)

Οι οικονομικές δομές που αναπτύσσονται στις πόλεις της Ευρώπης είναι ασύμβατες με τις βασικές τοπικές ανάγκες που περιπλέκουν τις λειτουργικές δομές και επιβαρύνουν αρμονικά την ευρύτερη περιφέρεια. Στις μεγαλύτερες μητροπολιτικές συγκεντρώσεις το εμπόριο υπηρεσιών αναζητεί περιοχές χαμηλών ενοικίων, για να προσεγγίσει τις ήδη εγκαταστημένες εργατικές δυνάμεις, ενώ η νέα συγκέντρωση απασχολούμενων και οι εμπορικές δραστηριότητες ασκούν λειτουργικές πιέσεις για βασικές οικονομικές δραστηριότητες (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 2000). Παράλληλα πολλές από τις λιγότερο δυναμικές πόλεις της Ε.Ε. έχουν σχετικά χαμηλό οικονομικό επίπεδο που οφείλεται κυρίως σε ένα σημαντικό οικονομικό παράγοντα: το γενικότερο οικονομικό μαρασμό της περιφέρειας. Ωστόσο η βελτίωση της θέσης των πόλεων αυτών και της ανταγωνιστικότητάς τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την διαφοροποίηση και την αλλαγή της πολιτικής της παρούσας οικονομικής βάσης (European Communities, 1999).

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 1<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

1. Ανακοίνωση της Επιτροπής (1991), *Ευρώπη 2000+*, *Συνεργασία για τη Χωροταξία στην Ευρώπη*, Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
2. Γοσποδίνη Α. (2000), 'Ο ανταγωνισμός των ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες «χρήσεις» του αστικού σχεδιασμού: Μια πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις', επιμ. Ψυχάρης Γ., Γοσποδίνη Α., Χριστοπούλου Ο., *Δεκαεπτά κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
3. Γοσποδίνη Α. (1996), *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
4. Architect's Council of Europe (1991), *Η Λευκή Βίβλος για την Αρχιτεκτονική της Ευρώπης του Αύριου*, Βρυξέλλες
5. European Commission (1999), *ESDP. European Spatial Development Perspective*, Luxembourg: European Commission
6. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1990), *Η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον*, Βρυξέλλες-Λουξεμβούργο: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
7. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2000), *Πρόγραμμα Δράσης 2000. Για μια ισχυρότερη και ευρύτερη Ευρώπη*, Λουξεμβούργο: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
8. Fontain P. (2000), *Μια νέα ιδέα για την Ευρώπη. Η δήλωση του Schuman 1950-2000*, Λουξεμβούργο: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
9. Infussi F., Σημαιοφορίδης Γ. (1998), *Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ. Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: Linora
10. Καραβασίλη Μ. (2000), 'Οικολογική δόμηση και βιωσιμότητα', επιμ. Μοδινός Μ., Ευθυμιόπουλος Η., *Η Βιώσιμη Πόλη*, Αθήνα: ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ/ΔΙΠΕ
11. Καρύδης Δ. (1998), 'Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ. Στοχασμοί εκ των έσω', επιμ. Infussi F., Σημαιοφορίδης Γ., *Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ. Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: Linora
12. Mega V. (1997), *European Cities in search of sustainability, A Panorama of urban innovations in the European Union*, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions
13. Μητούλα Ρ. (2000), *Οι επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης στη φυσιογνωμία της Ελληνικής πόλης*, Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π.

14. Μοδινός Μ. (2000), 'Η Αστική Αποκάλυψη: Οι πόλεις στην εποχή της παγκοσμιοποίησης', επιμ. Μοδινός Μ., Ευθυμίου Η., *Η Βιώσιμη Πόλη*, Αθήνα: ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ/ΔΙΠΕ
15. Μοδινός Μ. (1996), *Η Αρχαιολογία της Ανάπτυξης*, Ηράκλειο: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης
16. Μπεριάτος Η. (2000), 'Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός των πόλεων', επιμ. Μοδινός Μ., Ευθυμίου Η., *Η Βιώσιμη Πόλη*, Αθήνα: ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ/ΔΙΠΕ
17. Μπεριάτος Η. (2000), *Περιβαλλοντικός σχεδιασμός και πολιτική. Σημειώσεις στο μάθημα Χωροταξία III*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας,
18. Μούσης Ν. (1997), *Ευρωπαϊκή Ένωση Δίκαιο-Οικονομία-πολιτική*, Αθήνα: Παπαζήση
19. Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ. (1999), *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας - GUTENBERG
20. Παπαδάκη Μ. (2000), 'Ίδρυση νέας πόλης με κίνητρα την αντιμετώπιση της ανεργίας και του δημογραφικού προβλήματος', στο *Ενημερωτικό Δελτίο Τ.Ε.Ε. -2097*
21. Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. (1999), *Η Οικολογική Πόλη. Από την Πράσινη και τη Λευκή Βίβλο στον Πράσινο Βιτρόβιο*, Αθήνα: ΕΜΠ
22. Τσέτσης Σ. (1996), *Προς μια Ευρωπαϊκή Χωροταξική Πολιτική. Αστικοί μετασχηματισμοί σε μια αναπτυσσόμενη Ευρώπη*, Αθήνα: Παπαζήση
23. Χαστάογλου Β. (2000), 'Το αστικό φαινόμενο και η ιστορία του πολεοδομικού σχεδιασμού', επιμ. Μοδινός Μ., Ευθυμίου Η., *Η Βιώσιμη Πόλη*, Αθήνα: ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ/ΔΙΠΕ
24. [www.minenv.gr/4/41/4114/g411401.html](http://www.minenv.gr/4/41/4114/g411401.html)

## 2<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

### 2.1 Εισαγωγή

Η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον αποτελεί κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το οποίο ασχολείται με τα περιβαλλοντικά προβλήματα των αστικών περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα επισημαίνει, τα αναλύει και προτείνει τρόπους επίλυσης και περαιτέρω πορείας (Κοκκώσης Χ. 1999 σσ. 485)

Η ανάγκη για διεξοδική προσέγγιση στο αστικό περιβάλλον είχε ήδη τονιστεί στο 4<sup>ο</sup> περιβαλλοντικό πρόγραμμα δράσης (1987-92), το οποίο δηλώνει: Η μια προτεραιότητα θα ήταν να δούμε σε ποιο βαθμό τα ευρωπαϊκά ταμεία θα μπορούσαν να αναλάβουν περιβαλλοντικά προγράμματα για το εσωτερικό των αστικών περιοχών. Κρίνεται πάντως σκόπιμο εκτός από την Ευρωπαϊκή συμμετοχή και η συμμετοχή της δημόσιας/δημοτικής αρχής και των τοπικών βιομηχανιών.

Η Πράσινη Βίβλος για το αστικό περιβάλλον βγήκε στη δημοσιότητα το 1990 από την Ευρωπαϊκή επιτροπή. Στην ουσία είναι η πρώτη φορά που η Ε.Ε. ασχολείται με το αστικό περιβάλλον. Οι μέχρι τότε προβληματισμοί και κατευθύνσεις, όσον αφορά τον χώρο, είχαν αμιγώς πολεοδομική και χωροταξική διάσταση. Άλλωστε οι στόχοι της Ε.Ε. ήταν μέχρι τότε κυρίως οικονομικοί, (Στεφάνου Ι., Μητούλα Ρ. 2000, σσ.2).

Για την καλύτερη μελέτη των προβλημάτων της πόλης το περιεχόμενο της Πράσινης Βίβλου ομαδοποιείται σε τρεις κατηγορίες:

1. στην αστική ρύπανση, που αφορά στην ατμόσφαιρα, το έδαφος, το νερό, το θόρυβο, τα απορρίμματα
2. στο δομημένο περιβάλλον, που αναφέρεται στις οδούς, στα κτίρια, στους ανοιχτούς χώρους και στους χώρους αναψυχής και τέλος
3. στο φυσικό περιβάλλον, που περιλαμβάνει τη βλάστηση και τα ζώα που ζουν στην πόλη. (Τσέτσης Σ. 1996 σσ. 174 - Στεφάνου Ι., Μητούλα Ρ. 2000, σσ.2).

### 2.2 Το περιβάλλον στις αστικές περιοχές

Η Πράσινη Βίβλος αναφέρει ότι δεν είναι «προνόμιο» της εποχής μας τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το περιβάλλον στις πόλεις. Προβλήματα υπήρχαν, όπως ήδη έχει αναφερθεί, στην κλασική αρχαιότητα, στο Μεσαίωνα και τον 18<sup>ο</sup> και 19<sup>ο</sup> αιώνα. Η ποιότητα της αστικής ζωής βελτιώθηκε θεαματικά μόνο στα τέλη του



19<sup>οο</sup> αιώνα, όταν έγινε εφικτή η σύνδεση των οικιών με κεντρικές παροχές νερού και ενέργειας και με κεντρικό αποχετευτικό σύστημα. Με αυτό τον τρόπο αυξήθηκε ο μέσος όρος διαβίωσης και καταπολεμήθηκε το μεγάλης κλίμακας πρόβλημα παιδικής θνησιμότητας (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.23)

Βέβαια τα περιβαλλοντικά προβλήματα σε ορισμένες περιπτώσεις ή άλλαξαν μορφή ή τροφοδότησαν νέα προβλήματα. Για παράδειγμα το σύστημα της αποχέτευσης βελτίωσε μεν την υγιεινή στις πόλεις, αλλά ταυτόχρονα μόλυνε τα ποτάμια και τις θάλασσες στα όρια των πόλεων. Η βιομηχανία και τα οχήματα με μηχανές εσωτερικής καύσης προκαλούν ρύπανση της ατμόσφαιρας, έστω και αν σε ορισμένες πόλεις κάτι τέτοιο γίνεται αντιληπτό μόνο σε συγκεκριμένα τμήματά τους ή κάποιες εποχές του χρόνου. (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.79) Οι επιπτώσεις του μολυσμένου περιβάλλοντος ανάγονται σε μακρύ χρονικό ορίζοντα και σε ορισμένες περιπτώσεις είναι ευκολότερο να παρατηρηθεί η βλάβη που προκαλούν στη φύση ή στα κτίρια, παρά η, σε αργούς ρυθμούς, επιβάρυνση που προκαλούν στην υγεία (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.30).

Ενώ το τοπίο στην εξοχή απαρτίζεται κατά κύριο λόγο από φυσικά στοιχεία, το τοπίο της πόλης απαρτίζεται κυρίως από κτίρια με κάποια δέντρα και πράσινες ζώνες που αν και δεν είναι τις περισσότερες φορές αρκετά, οι πιο πολλοί κάτοικοι δείχνουν να απολαμβάνουν τους ανοιχτούς χώρους, δέντρα, καθώς και κάποια ιστορικά κτίρια και οδικούς σχηματισμούς. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.35).

Η αξία των φυσικών στοιχείων μέσα σε μια αστική περιοχή έχει αναγνωριστεί εδώ και πολλά χρόνια. Πάρκα, κήποι και λεωφόροι δέντρων είναι παραδοσιακές μορφές αστικού σχεδιασμού. Ακόμα και η οπτική προσφορά των στοιχείων αυτών είναι σημαντική. Μια πολύ περιορισμένη δεντροστοιχία «μαλακώνει» την σκληρή όψη που έχει μια περιοχή γεμάτη μετόν (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.38)

Η Πράσινη Βίβλος σημειώνει εμφαντικά πως δεν είναι αρκετό να ανησυχούμε μόνο για την ποιότητα της ατμόσφαιρας, ιδιαίτερα κάθε χειμώνα που τα ρεύματα του ανέμου την καθιστούν σε πολλές πόλεις ανυπόφορη για τον άνθρωπο. Αυτή η αντιμετώπιση οδηγεί σε μέτρα εκτάκτου ανάγκης, τα οποία όμως αποτυγχάνουν να αντιπαρατεθούν στις ουσιαστικές αιτίες που προκαλούν το φαινόμενο (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.75).

Η Πράσινη Βίβλος θεώρησε πως τα επόμενα χρόνια μια σειρά σχεδιασμών και ένα μεγάλο μέρος χρηματοδοτήσεων πρέπει να αφιερωθεί στις εξής δύο

προκλήσεις: α) της εγκαταλειμμένης αστικής γης και β) της άναρχης αστικής δόμησης. Βέβαια στην Πράσινη Βίβλο είναι εμφανές ότι ως βασικοί πυρήνες για την αναβάθμιση της ευρωπαϊκής πόλης θεωρούνται οι κοινόχρηστοι χώροι και οι περιοχές με πράσινο και ότι η δημιουργία ενός καλύτερου αστικού περιβάλλοντος απαιτεί πολύ περισσότερες δράσεις από την τοποθέτηση δημοσίων θέσεων, καλαθιών απορριμμάτων ή φύτευση φυτών στους δημόσιους χώρους (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.74).

### 2.3 Η φυσιογνωμία των πόλεων

Αυτό που πρώτα απ' όλα συνειδητοποιήθηκε από τα όργανα της Ε.Ε. είναι ο πολλαπλός ρόλος της ευρωπαϊκής πόλης. Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έγινε αντιληπτό και διατυπώθηκε στην Πράσινη Βίβλο ότι οι δυναμικές με τις οποίες είναι συνυφασμένη η έννοια της πόλης είναι:

- **Οικονομική:** η πόλη θεωρείται συνώνυμη της ευμάρειας, καθώς παρέχει τη δυνατότητα για πολλαπλές επαφές και δραστηριότητες που την καθιστούν κέντρο πληροφόρησης και παραγωγής.
- **Κοινωνική:** η πόλη παρουσιάζει μια ποικιλία κοινωνικών ανέσεων (νοσοκομεία, βρεφονηπιακοί σταθμοί, υπηρεσίες κοινωνικής μέριμνας κ.λ.π.), που ο ρόλος τους αποκτά ολοένα και πιο αυξημένη σημασία, καθώς μεγάλα τμήματα του πληθυσμού πλήττονται από την υποαπασχόληση, την ανεργία και την φτώχεια.
- **Πολιτιστική:** Κάθε πόλη έχει ιδιαίτερα πολιτιστικά στοιχεία που συνήθως έχουν τις ρίζες τους στην παράδοση και την πολιτιστική κληρονομιά του κάθε τόπου.
- **Πολιτική:** περισσότερο από κάθε άλλο περιβάλλον η πόλη οφείλει να ανταποκρίνεται ευθέως στο αίτημα των πολιτών της για χρηστή διαχείριση των κοινών της υποθέσεων. Αποτελεί έναν τόπο όπου είναι δυνατή η απευθείας συμμετοχή σε αυτές και δίνει στο άτομο την ευκαιρία να διαμορφώσει ελεύθερα τις αντιλήψεις του για τις ατομικές και τις δημόσιες αξίες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.21).

Η ποιότητα του περιβάλλοντος μια πόλης είναι προϊόν σχεδιασμού και διάθεσης χώρων. Προστατεύοντας την οπτική αισθητική και την ιστορική ιδιαιτερότητα μιας πόλης απαιτείται προσοχή όχι μόνο στην προστασία των

ιστορικών κτιρίων αλλά και στο σχεδιασμό νέων κτιρίων. Η διατήρηση μιας ενιαίας αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής ταυτότητας θα ξεκαθαρίσει το αισθητικό στίγμα της πόλης και τις διεθνείς προσμίξεις που σε μεγάλη έκταση επιχειρήθηκαν τις δεκαετίες από το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.61).

## 2.4 Η πεμπτούσια της Ευρωπαϊκής προσέγγισης

Η βάση της ειδικής προσέγγισης της Πράσινης Βίβλου στις πόλεις στηρίζεται σε δύο παραδοχές.

Α) Η ευρωπαϊκή πόλη μπορεί ακόμη να διασωθεί και αυτό γιατί τα προβλήματα της δε βρίσκονται σε μη αναστρέψιμη μορφή. Ταυτόχρονα οι παράγοντες πίεσης όπως η εσωτερική μετανάστευση σε υψηλούς ρυθμούς και η ανάπτυξη του πληθυσμιακού δυναμικού, σε γενικές γραμμές αποτελούν παρελθόν για την ευρωπαϊκή ήπειρο με εξαίρεση ίσως κάποιες πόλεις του Νότου (μέσα σε αυτές και η Αθήνα) (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.78).

Β) Η παραδοσιακή δέσμευση της Ευρώπης στην αποκαλούμενη "κοινωνική συνοχή". Η Ε.Ε. είναι σταθερά προσανατολισμένη στη δημιουργία ισότιμων και αξιοπρεπών συνθηκών διαβίωσης σε κάθε περιοχή της. Η πόλη θεωρείται ο κατεξοχήν χώρος ανάπτυξης της δημοκρατίας και οφείλει να παρέχει στους κατοίκους τις ευκαιρίες και τις προοπτικές μια συνεχώς βελτιούμενης ζωής. (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.78)

Λαμβάνοντας υπόψη την πρώτη παραδοχή της Πράσινης Βίβλου αντιλαμβανόμαστε πως ο διαρκώς μεταβαλλόμενος χαρακτήρας και κατ' επέκταση η φυσιογνωμία των ευρωπαϊκών πόλεων κατά τη διάρκεια του τελευταίου αιώνα, τείνει να σταθεροποιηθεί, δεδομένου του περιορισμού της ανάπτυξης των πόλεων, αλλά και της σύνθεσης του πληθυσμού τους. Όσον αφορά στη δεύτερη βλέπουμε πως σταδιακά προωθείται στους κόλπους της Ε.Ε. μια ισότιμη ανάπτυξη των ευρωπαϊκών πόλεων, που μπορεί σύμφωνα με τους Στεφάνου Ι., Τσουδερό Ι., Μητούλα Ρ. (1999, σσ.78) να επιφέρει έναν κοινότυπο χαρακτήρα με αλλοίωση της ιδιαίτερης πολιτιστικής κληρονομιάς και ταυτότητας του κάθε τόπου.

## 2.5 Τα αίτια της αστικής υποβάθμισης

Συχνά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη υπερκαλύπτονται από τις εμφανείς θετικές εξελίξεις που σημειώνονται με θεαματικό τρόπο και αφορούν στην υγιεινή των κατοίκων, στον καλύτερο οικιακό εξοπλισμό, στα λαμπρά νέα κτίρια και στους μεγάλους αυτοκινητοδρόμους. Επιπλέον οι αρνητικές επιπτώσεις δεν κάνουν αισθητή την παρουσία τους στον ίδιο βαθμό με τις θετικές εξελίξεις που εμφανίζονται και αυτό γιατί μεσολαβεί ικανό χρονικό διάστημα για να γίνουν ορατές. Έτσι για παράδειγμα τα χρόνια προβλήματα υγείας οφείλονται στην συνεχώς επιβαρυνόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση, το θόρυβο και την ρύπανση. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.40).

Πολλές φορές το σύστημα σχεδιασμού των πόλεων βασίζεται στον αυστηρό λειτουργικό διαχωρισμό των δραστηριοτήτων (zoning). Έτσι η κατοικία, η βιομηχανία, το εμπόριο, το πράσινο και η αναψυχή βρίσκονται σε διαφορετικές περιοχές και συνδέονται μεταξύ τους μέσω διαφόρων δικτύων. Αυτή η "λειτουργική αυστηρότητα" που πρωτοεμφανίστηκε στη Χάρτα των Αθηνών στέρησε την πόλη από την ευελιξία και τα κτίριά της ως αρχιτεκτονικά δημιουργήματα, από την προσαρμογή στις μεταβαλλόμενες συνθήκες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.40-42).

Παράλληλα τα βιομηχανικά αστικά κέντρα προέκυψαν από την κλιμακωτή επέκταση των παραδοσιακών πόλεων. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομικής δραστηριότητας προκαλεί σήμερα μια ρήξη με το παρελθόν. Οι επενδύσεις και η τοποθεσία που θα πραγματοποιηθούν υλοποιούνται από μακρινά κέντρα που λίγο ενδιαφέρονται για τις τοπικές συνέπειες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990 · Sussen S. 2001).

Σε πολλές περιπτώσεις ο φυσικός σχεδιασμός της πόλης πλέον προσανατολίζεται προς της ενθάρρυνση των οικονομικών επενδύσεων και την προαγωγή της οικονομικής δραστηριότητας (Γοσποδίνη Α. 2000). Έτσι, πέραν των σύγχρονων τηλεπικοινωνιακών υποδομών και βιομηχανικών πάρκων έχουμε τη δημιουργία επιχειρηματικών κέντρων, θεματικών πάρκων, πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων στα κέντρα των πόλεων. Με αυτόν τον τρόπο κάθε πόλη αποβλέπει στην προσέλκυση των κεντρικών γραφείων, μεγάλων πολυεθνικών εταιριών, διεθνών θεσμών και οργανώσεων καθώς και στην πολιτισμική βιομηχανία επενδύσεων. Συχνά στον αστικό σχεδιασμό η προστασία του περιβάλλοντος έρχεται σε δεύτερη μοίρα.

Επιπλέον η μαζική κατανάλωση και η δυσκολία πια εξεύρεσης χώρου στάθμευσης των οχημάτων επηρέασε επίσης αποφασιστικά τη μορφολογία του αστικού χώρου στην ευρωπαϊκή πόλη. Όσον αφορά στην κατοικία το κέντρο των πόλεων τείνει να κατοικείται από τρεις κατηγορίες ατόμων: α) ηλικιωμένα άτομα μέτριας εισοδηματικής κατάστασης, β) μετανάστες και γ) νεαρούς επαγγελματίες, εργένηδες κυρίως. Το αποτέλεσμα είναι να εξαφανίζονται γειτονιές γύρω από το κέντρο οι οποίες είχαν χτιστεί γύρω στο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.83). Μια έκφραση αυτού του φαινομένου είναι τα μεγάλα Super Market και οι πολυκινηματογράφοι στην περιφέρεια της πόλης, στα οποία η πρόσβαση είναι εφικτή μόνο με το αυτοκίνητο. Ταυτόχρονα στο κέντρο της πόλης παραμένουν συμβολικά τα εμπορικά καταστήματα υψηλής στάθμης που συχνά χωροθετούνται σε πεζοδρόμους. Επίσης σημαντικό κομμάτι του κέντρου καταλαμβάνουν τα ξενοδοχεία, τα εστιατόρια και γενικότερα οι υπηρεσίες αστικού τουρισμού.

Η αύξηση της τουριστικής κίνησης αποτελεί επίσης, μια πραγματικότητα για πόλεις που χαρακτηρίζονται από πλούσια πολιτιστική και αρχιτεκτονική κληρονομιά. Η ενδεχόμενη όμως απουσία ελέγχου της τουριστικής ανάπτυξης μπορεί να προκαλέσει δυσλειτουργίες στη ζωή της πόλης. Τα ιστορικά κέντρα συχνά εξελίσσονται σε μονολειτουργικές περιοχές εξυπηρέτησης τουριστών, με αποτέλεσμα τη διατάραξη της εύθραυστης ισορροπίας του αστικού περιβάλλοντος, η οποία φτάνει μέχρι την υποβάθμιση των ίδιων των αξιοθέατων – τουριστικών πόρων. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.44).

Ζωτικής σημασίας για την επιβίωση μια πόλης παραμένουν τέλος οι τομείς των επικοινωνιών και των μεταφορών, παρά τις προβλέψεις διαφόρων μελλοντολόγων ότι οι μετακινήσεις θα περιοριστούν στο ελάχιστο με τη χρήση ηλεκτρονικών δικτύων και πως σημαντικές δραστηριότητες θα μεταφερθούν στην περιφέρεια. Ο αυστηρός χωροταξικός διαχωρισμός των λειτουργιών μιας πόλης μπορεί να δημιουργήσει αζεπέραστα προβλήματα, αν λείπουν ικανά και αποτελεσματικά μεταφορικά μέσα. Από την άλλη πλευρά το να προσθέτει κανείς συνεχώς λεωφόρους, υπόγειες διαβάσεις προχωρά σε άλλες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις, αλλά αυξάνει το θόρυβο και τη ρύπανση της ατμόσφαιρας. Επίσης λύσεις όπως η απαγόρευση της κυκλοφορίας στο κέντρο των πόλεων, σπάνια αποφέρουν ουσιαστικά αποτελέσματα. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.44).



## 2.6 Οι Προβλέψεις της Πράσινης Βίβλου

### 2.6.1 Η στρατηγική της κοινωνίας για το αστικό περιβάλλον

Ο κύριος σκοπός μιας ορθής περιβαλλοντικής πολιτικής είναι η αναβάθμιση των πόλεων και η αναδημιουργία τους σε ένα περιβάλλον που θα είναι ελκυστικό για τους κατοίκους και ταυτόχρονα θα επιφέρει όσο το δυνατόν λιγότερη ρύπανση στη Γη. Το περιβάλλον των πόλεων παρουσιάζεται σε αρκετές περιπτώσεις βεβαρημένο διότι οι μεταβαλλόμενες και αυξανόμενες αστικές δραστηριότητες πιέζουν ανεξέλεγκτα το φυσικό περιβάλλον ενώ ο σχεδιασμός του χώρου δε μπορεί πάντα να λαμβάνει υπόψη τις μελλοντικές ανάγκες (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999).

Η κατάσταση λοιπόν στην οποία έχουν περιέλθει οι πόλεις δεν είναι εύκολα αναστρέψιμη. Ελάχιστες είναι εκείνες οι πόλεις που διαθέτουν ισχυρή διοικητική δομή που μπορεί επαρκώς να προωθήσει την ουσιαστική συνεργασία ανάμεσα στους διάφορους επενδυτικούς, αναπτυξιακούς και περιβαλλοντικούς φορείς σχεδιασμού (ιδιώτες, κράτος, τοπική αυτοδιοίκηση). Ειδικά η Ε.Ε. πρέπει να βοηθήσει τις κυβερνήσεις των κρατών μελών, καθώς και κάθε περιβαλλοντική πρωτοβουλία, στα σχέδια και τις πολιτικές τους για την προστασία του περιβάλλοντος. (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.86)

Οι στόχοι για πρακτικά μέτρα συγκεντρώνονται σε δύο κυρίως περιοχές.

1) Στις πολιτικές που ασχολούνται με την οργάνωση της φυσικής μορφής της πόλης που είναι:

- Ο πολεοδομικός σχεδιασμός
- Οι συγκοινωνίες στην πόλη
- Η προστασία και ανάδειξη της ιστορικής κληρονομιάς
- Η προστασία και διαχείριση των φυσικών χώρων μέσα στις πόλεις (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.59).

2) Στις πολιτικές που στοχεύουν στη μείωση των συνεπειών των πόλεων στο περιβάλλον, περιλαμβάνονται:

- Χωροθετήσεις βιομηχανίας στις αστικές περιοχές
- Διαχείριση της ενέργειας στις πόλεις
- Διαχείριση των απορριμμάτων των πόλεων
- Διαχείριση των αποθεμάτων νερού (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.59).



Επίσης η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρεί πως πρέπει να τονωθούν οι τομείς της πληροφόρησης, των κοινωνικών μέτρων και της συνεργασίας ανάμεσα στις περιφέρειες (Regional Districts) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.60).

## **2.7 Πολιτικές για την οργάνωση της φυσικής μορφής των πόλεων**

### **2.7.1 Πολεοδομικός Σχεδιασμός**

*Ενθαρρύνοντας τη διαφορετικότητα και αποφεύγοντας το πολεοδομικό χάος*

Ο σχεδιασμός που έχει οδηγήσει σε διαχωρισμό της γης σε επαγγελματικές ζώνες και κατοικημένες περιοχές, δημιούργησε πολλά συγκοινωνιακά προβλήματα. Στο μέλλον οι άνθρωποι θα πρέπει να ζουν κοντά στις εργασίες τους, έτσι ώστε η χρήση ενός μεταφορικού μέσου να μην είναι υποχρεωτική (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.60).

Οδηγούμαστε λοιπόν στην προσπάθεια επανεγκατάστασης κατοίκων στα ιστορικά κέντρα των πόλεων, γεγονός που συνεπάγεται και την εκ νέου εμφάνιση εμπορικών καταστημάτων πρώτης ανάγκης, υπαίθριων χώρων και υπηρεσιών (π.χ. σχολεία), που εξυπηρετούν μόνιμους κατοίκους και όχι απλά εργαζόμενους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.60). Μπορούμε να σκεφτούμε τις οδούς Πανεπιστημίου και Σταδίου στην Αθήνα χρησιμοποιούμενες για μόνιμες κατοικίες και θα αντιληφθούμε πώς θα άλλαζε η φυσιογνωμία των δύο αυτών χαρακτηριστικών λεωφόρων της πόλης. (Στεφάνου 2000)

*Αναδιοργάνωση μη χρησιμοποιούμενων χώρων*

Χώροι μέσα στις πόλεις που δε χρησιμοποιούνται πλέον, όπως είναι οι παλιές αποθήκες, μπορούν να ανασχεδιασθούν ως χώροι αναψυχής και πολιτισμού (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990). Κάτι τέτοιο εφαρμόστηκε για παράδειγμα στην Αθήνα και συγκεκριμένα στην περιοχή Γκάζι, στη Θεσσαλονίκη στα Λαδάδικα, στο Βόλο στα Παλιά, στα Τρίκαλα στα Μανάβικα κ.ο.κ

*Αναζωογόνηση υπαρχόντων χώρων στην πόλη.*

Μέτρα βελτίωσης του τρόπου ζωής πρέπει να εφαρμοστούν και στις κατοικημένες περιοχές. Η δομή και η κατασκευή των σπιτιών πρέπει να τηρεί ορισμένες απαραίτητες προϋποθέσεις, ενώ το δημόσιο πρέπει να λάβει επιπλέον μέτρα για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, δίνοντας έμφαση στις ανάγκες των κατοίκων και των περιπατητών και όχι στα αυτοκίνητα.

Πρέπει να ληφθούν μέτρα στα μεγάλα συγκροτήματα κατοικίας, ειδικά αυτά που εξυπηρετούν κοινωνικούς στόχους, όπως είναι οι εργατικές κατοικίες. Εδώ η αναβάθμιση δεν αφορά μόνο στο εξωτερικό κέλυφος αλλά χρειάζονται προγράμματα που να ανανεώνεται η κοινωνική ζωή μέσα σ' αυτά, βγάζοντάς τα από το περιθώριο της ζωής της πόλης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.60-61).

#### *Δράση από την Ευρωπαϊκή Ένωση*

1. Η δημιουργία από την πλευρά της Ε.Ε. και των κρατών-μελών ενός κοινού πλαισίου για το σχεδιασμό των πόλεων, σύμφωνα με τους προσανατολισμούς που προηγήθηκαν.
2. Περισσότερη έρευνα για την αποκατάσταση μολυσμένων εδαφών, ένας τομέας ιδιαίτερα σημαντικός για την αναβάθμιση πρώην βιομηχανικών περιοχών.
3. Περισσότερη οικονομική ενίσχυση πιλοτικών προγραμμάτων για την αναζωογόνηση των μη προνομιούχων περιοχών, και την προστασία της κατοικίας τους.
4. Η Κομισσιόν αποφασίζει ποια πιλοτικά προγράμματα λαμβάνουν μεγαλύτερη οικονομική ενίσχυση. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.61).

#### **2.7.2 Η συγκοινωνία στις πόλεις**

Αν και η Ευρωπαϊκή Ένωση δε μπορεί να προτείνει δεσμευτικά μέτρα για τη βελτίωση των συγκοινωνιών στις πόλεις σε σχέση με το περιβάλλον, μπορεί όμως να παρουσιάσει κάποιες προτάσεις ανά τομείς για να ευαισθητοποιηθούν οι τοπικές αρχές των πόλεων.

Όσον αφορά στην ιδιωτική συγκοινωνία, η Πράσινη Βίβλος παροτρύνει τις αρχές να ενθαρρύνουν τη χρήση οχημάτων που η τεχνολογία τους επιτρέπει την ελεγχόμενη ή μειωμένη παραγωγή CO<sub>2</sub>. Επίσης η Κομισσιόν έχει εκφράσει το ενδιαφέρον της για τα ηλεκτρικά οχήματα και προτίθεται να βοηθήσει στην έρευνα για την κατασκευή τους. Ακόμη το ποδήλατο θεωρείται το πιο φιλικό όχημα προς το περιβάλλον. Παρ' όλα αυτά είναι πολύ λίγες οι πόλεις που κατάφεραν να εντάξουν το ποδήλατο στη γενική κυκλοφορία, με αποτέλεσμα το ποδήλατο να είναι περιθωριοποιημένο ή ακόμη και επικίνδυνο. Τους ίδιους κινδύνους με το ποδήλατο αντιμετωπίζουν και οι πεζοί. Σε περιοχές μεγάλης κίνησης οι πεζοί είναι θύματα ηχορύπανσης και αναθυμιάσεων, ενώ δυσκολεύονται να ξεπεράσουν φυσικά εμπόδια

στους δρόμους, δηλαδή σταματημένα αυτοκίνητα, τη σήμανση και τα παρκόμετρα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.63).

Σε ό,τι έχει σχέση με τη δημόσια συγκοινωνία μπορούμε να πούμε ότι τα δημόσια οχήματα έχουν παραμείνει στάσιμα σε σχέση με τα ιδιωτικά. Χρειάζονται πολλές δυναμικές πρωτοβουλίες ώστε να δημιουργηθούν οι κατάλληλες ευκαιρίες για να μετατοπιστεί το κέντρο βάρους από το ιδιωτικό στο δημόσιο μέσο συγκοινωνίας. Δυστυχώς η αυξανόμενη χρήση οδηγεί τις δημόσιες υπηρεσίες να αυξήσουν, δίχως αρκετή σκέψη και προβληματισμό για τις συνέπειες, τις συγκοινωνιακές γραμμές (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.64)

Η διευθέτηση του κυκλοφοριακού προβλήματος που ενδημεί σε πολλές πόλεις είναι φανερό πως προκαλεί μια ενδιαφέρουσα μεταλλαγή στη φυσιογνωμία της πόλης. Η μεταλλαγή αυτή επεκτείνεται από τα πρακτικά ζητήματα της ποιότητας διαβίωσης στη γενικότερη αισθητική εικόνα που προβάλλει.

### **2.7.3 Η προστασία και ανάδειξη της πολιτισμικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς των ευρωπαϊκών πόλεων**

Ο ιστορικός χαρακτήρας των Ευρωπαϊκών πόλεων –τα κτίρια, τα μνημεία, οι πλατείες και οι οδικοί σχηματισμοί- εγκαθιδρύει την ταυτότητα και τη φυσιογνωμία ενός συγκεκριμένου τόπου. Οι πόλεις είναι γεμάτες από σύμβολα της πολιτιστικής κληρονομιάς κάθε τόπου, κυρίως σε αρχιτεκτονικά μνημεία. Όμως τα πολεοδομικά πλάνα έχουν πολλές φορές απειλήσει αυτή την πολιτιστική κληρονομιά.

Η Κοινότητα θα πρέπει:

1. Να παρέχει πιο ουσιαστική οικονομική βοήθεια για τη διατήρηση κτιρίων και ιστορικών περιοχών ιδιαίτερης σημασίας.
2. Πρέπει να δοθεί έμφαση στο δυναμικό όφελος που προκύπτει από την υποστήριξη ενός τέτοιου προγράμματος ευρωπαϊκών κτιρίων με ιστορική σημασία (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.68)

### **2.7.4 Η προστασία και διαχείριση του φυσικού περιβάλλοντος μέσα στις πόλεις**

Η παρουσία φυσικού περιβάλλοντος σε μια πόλη κρίνεται άκρως απαραίτητη καθώς η μεγάλη μάζα του πληθυσμού που συσσωρεύεται στις πόλεις έχει σίγουρα ανάγκη από το πράσινο προκειμένου να καλυτερεύσει ο τρόπος ζωής τους. Οι προστασία των ανοιχτών χώρων και η φύτευση δέντρων δεν προσφέρουν μόνο

ευχάριστη θέαση, αλλά βοηθούν επίσης και στον καθαρισμό της ατμόσφαιρας από τη συσσώρευση μολυσματικών ουσιών, φαινόμενα ιδιαίτερα συχνά στις μεγάλες πόλεις. Πολλές πόλεις έχουν προβεί στη δημιουργία "πράσινων σχεδίων" δημιουργώντας τέτοιους χώρους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.68). Από την άλλη η αύξηση του ελεύθερου χρόνου επιβάλλει τη χρησιμοποίηση των ανοιχτών χώρων για σπορ και άλλες δραστηριότητες.

Η Κομισσιόν ενθαρρύνει τέτοια πιλοτικά προγράμματα που αποδεικνύουν τη χρησιμότητα των πράσινων χώρων. Επιπλέον οι διοικήσεις των πόλεων πρέπει να αναθεωρήσουν και να ενθαρρύνουν την προσφορά των ανοικτών χώρων ανά περιοχή και να τους επεκτείνει όπου χρειάζεται (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.68-69).

### **2.7.5 Αστική Βιομηχανία**

Η λύση που δινόταν συνήθως στις τελευταίες δεκαετίες στο πρόβλημα της ρύπανσης από τις βιομηχανίες των πόλεων ήταν να τις μετακινήσουν σε ένα άλλο γεωγραφικό σημείο σε ειδικές βιομηχανικές ζώνες. Ωστόσο αυτή η λύση απαιτεί χρήση μεγάλης κλίμακας μέσων, πραγματώνεται σε αργούς ρυθμούς και μεταφέρει το πρόβλημα στις περιφέρειες τη πόλης (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.92). Εδώ θα πρέπει να τονισθεί πως η Ένωση έχει εκδώσει σειρά μέτρων για να αντιμετωπιστεί η ρύπανση που προκαλούν οι βιομηχανίες στο περιβάλλον.

Επίσης η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να ενθαρρύνει την ανάπτυξη των μικρών και μεσαίων βιομηχανιών που συμμορφώνονται με τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος και συνυπάρχουν αρμονικά με τις άλλες δραστηριότητες της πόλης. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.69).

### **2.7.6 Αστική Διοίκηση Ενέργειας**

Η κατανάλωση ενέργειας στις πόλεις είναι συνυφασμένη με τη ρύπανση του αέρα από την κυκλοφορία των οχημάτων, τη θέρμανση, το φωτισμό και τον κλιματισμό των κτιρίων (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.92).

Βέβαια τα τελευταία χρόνια, όπως επισημαίνεται στις γραμμές της Πράσινης Βίβλου, πολλά κτίρια, κατοικίας και γραφείων λειτουργούν ως αυτόνομες μικρές μονάδες με εναλλακτικές μορφές ενέργειας, όπως η ηλιακή. Επίσης η νέα τεχνολογία υποδεικνύει νέες μορφές ενεργειακής οικονομίας όπως για παράδειγμα καλύτερη μόνωση των τοίχων των κτιρίων και τα διπλά κουφώματα. Το ίδιο πρέπει να

εφαρμοστεί και στα παλαιότερης κατασκευής κτίρια, να γίνουν δηλαδή οι απαραίτητες ανακατασκευές σύμφωνα πάντα με τα κριτήρια που ορίζει η κοινότητα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.70).

Ο ενεργειακός σχεδιασμός των πόλεων βοηθάει στην καλύτερη και πιο οικονομική διεύθυνση της ενέργειας. Περιορίζει επίσης τη μόλυνση. Ο ενεργειακός σχεδιασμός ενισχύεται όταν ερευνά το βαθμό κατανάλωσης ανά περιοχή, ώρα, χρόνο και λαμβάνει υπόψη τις τοπικές πηγές ενέργειας. Τέλος η τοπική αυτοδιοίκηση των πόλεων θα πρέπει να δίνει το παράδειγμα με τη χρησιμοποίηση μορφών ενεργειακής οικονομίας (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.71).

### **2.7.7 Αστικά Απορρίμματα**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει πρόσφατα δημοσιεύσει μια λεπτομερή στρατηγική που δίνει έμφαση στην λιγότερη παραγωγή απορριμμάτων, την επαναχρησιμοποίησή τους και την ανακύκλωση.

Έτσι η Κομισσιόν πρέπει να ενθαρρύνει τις τοπικές αυτοδιοικήσεις να λάβουν υπόψη μακροπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα μέτρα και να σχεδιάσει τη διαχείριση των απορριμμάτων από την αποκομιδή μέχρι την καταστροφή τους. Επίσης χρηματοδοτεί ερευνητικά προγράμματα που ενημερώνουν τους πολίτες για την υγιεινή. Ακόμα εκτελούνται προγράμματα σχεδιασμού κατοικιών, έτσι ώστε τα σκουπίδια να συλλέγονται και να καταστρέφονται κοντά στην πηγή παραγωγής τους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.71).

Χρειάζεται επίσης να δοθούν και κοινωνικά κίνητρα προστασίας του περιβάλλοντος, όπως νέες θέσεις εργασίας με περιβαλλοντικό ενδιαφέρον και τεχνική υποστήριξη σε πιλοτικά προγράμματα. Η Κοινότητα επίσης θα υποστηρίζει συνεργασίες των διαφόρων τοπικών αυτοδιοικήσεων, είτε για την ανταλλαγή πληροφοριών είτε για βοήθεια σε πιλοτικά προγράμματα και άλλες περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990, σσ.71).

### **2.8 Αξιολόγηση**

Η πολιτική ωριμότητα μιας κοινωνίας αποδεικνύεται από την ικανότητά της να σχεδιάζει το χώρο της σε μεγάλο χρονικό ορίζοντα. Η ευρωπαϊκή πόλη δε μπορεί να έχει ένα επιθυμητό μέλλον στηριζόμενη αποκλειστικά σε νομοθεσία και χρηματοδότηση. Η βελτίωση της ποιότητας της ζωής στις πόλεις απαιτεί τη βαθύτερη



κατανόηση των κινδύνων που απειλούν την πόλη και μια κοινή στάση, ένα κοινό τρόπο αντιμετώπισης τόσο από την πλευρά των κατοίκων όσο και των τοπικών, εθνικών και ευρωπαϊκών αρχών με στόχο την εξυπηρέτηση κοινά αποδεκτών στόχων (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.81).

**Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα με την Πράσινη Βίβλο προτείνει ο σχεδιασμός και η χάραξη πολιτικής να επανέλθει στη βάση της συνεργασίας της οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής.** Όλοι πρέπει να αναλάβουν τις ευθύνες τους για τη λήψη μέτρων κάτω από το πρίσμα ενός περιβάλλοντος που θα διαρκέσει για τις επόμενες γενιές. Ο σχεδιασμός και τα μέτρα που θα ληφθούν οφείλουν να υπηρετούν πάνω απ' όλα μακροπρόθεσμους σκοπούς (Στεφάνου Ι., Μητούλα Ρ. 2000, σσ.2). Η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον αποτέλεσε τη βάση για την ανάληψη αρκετών ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών πάνω σε θέματα αστικού περιβάλλοντος και κυρίως πάνω σε θέματα αειφορίας και βιώσιμης ανάπτυξης των πόλεων (Κότιος Α. 1999, σσ. 555)

Μελετώντας τις γραμμές της Πράσινης Βίβλου για το Αστικό Περιβάλλον βλέπουμε ότι στόχος και επιδίωξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι η δημιουργία ενός θετικού κλίματος για τη διατήρηση της φυσιογνωμίας των ευρωπαϊκών πόλεων. Το γεγονός ότι η πόλη αντιμετωπίζεται ως ένας οργανισμός επιτρέπει την εξέταση όλων των στοιχείων της που σχετίζονται και αλληλεξαρτώνται το ένα από το άλλο. Έτσι δίνεται έμφαση, εκτός από τα σημαντικότερα πολεοδομικά και αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά των πόλεων, σε παράγοντες που σχετίζονται με τα κοινωνικά, οικονομικά και πολιτικά χαρακτηριστικά και τις τοπικές ιδιομορφίες (πολιτιστικές, κλιματολογικές, γεωμορφολογικές κπλ.) της κάθε πόλης. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι με τις κατευθύνσεις που δίνει η Πράσινη Βίβλος μπορεί να δοθεί **η δυνατότητα να ανακτηθεί η φυσιογνωμία ενός τόπου, όπου έχει χαθεί, αλλά ακόμη και να δημιουργηθεί εκ νέου εκεί όπου δεν υπήρχε, με έργα εξυγίανσης και ανάπλασης** (Μητούλα Ρ. 2000, σσ.133).

Πέρα όμως από την πλούσια καταγραφή των προβλημάτων της πόλης και κάποιες γενικές υποδείξεις και κατευθύνσεις για το πλαίσιο που πρέπει να κινηθεί κανείς προκειμένου να επιλυθούν τα προβλήματα των πόλεων η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον δεν προτείνει επακριβώς τα μέτρα, τους τρόπους και τις δράσεις για την επίλυση των προβλημάτων αυτών. Είναι σημαντικό να διευκρινιστεί πως η Πράσινη Βίβλος είναι απλά ένα κείμενο – οδηγός των προβλημάτων της ευρωπαϊκής πόλης και όχι νομοθετικό κείμενο, για το λόγο αυτό δεν έχει τη δύναμη

της επιβολής οικολογικών γραμμών αλλά και κυρώσεων όταν κανείς παρεκκλίνει από τον οικολογικό τρόπο διαχείρισης της πόλης.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 2<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

1. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1990), *Η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον*, Βρυξέλλες-Λουξεμβούργο: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
2. Κοκκώσης Χ. (1999), 'Πολιτικές για το Περιβάλλον στις Πόλεις', επιμ. Οικονόμου Δ. Πετράκος Γ., *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας - GUTENBERG
3. Κότιος Α. (1999), 'Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον Αστικό Χώρο', επιμ. Οικονόμου Δ. Πετράκος Γ., *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας GUTENBERG
4. Μέγα Β. (2000), 'Η Οδύσσεια της αειφορίας στο Ευρωπαϊκό αστικό αρχιπέλαγος', επιμ. Μοδινός Μ., Ευθυμιόπουλος Η., *Η Βιώσιμη Πόλη*, Αθήνα: ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ /ΔΙΠΕ
5. Μητούλα Ρ. (2000), *Οι επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης στη φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*, Διπλωματική Διατριβή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π.
6. Μπεριάτος Η. (2000), 'Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός των πόλεων', επιμ. Μοδινός Μ. Ευθυμιόπουλος Η., *Η Βιώσιμη Πόλη*, Αθήνα: ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ /ΔΙΠΕ
7. Στεφάνου Ι. (2000), *Η φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: ΜΕΔΕΩΝ – Ε.Μ.Π.
8. Στεφάνου Ι., Μητούλα Ρ. (2000), 'Βίβλοι και κατευθύνσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση για το Αστικό Περιβάλλον. Η πράσινη Βίβλος-Η λευκή Βίβλος-Ο πράσινος Βιτρούβιος', επιμ. Στεφάνου Ι., *Λευκή Βίβλος της Τεχνολογίας του Περιβάλλοντος*, Αθήνα: ΜΕΔΕΩΝ
9. Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. (1999), *Η Οικολογική Πόλη. Από την Πράσινη και Λευκή Βίβλο στον Πράσινο Βιτρούβιο*, Αθήνα: Ε.Μ.Π.
10. Τσέτσης Σ. (1996), *Προς μια Ευρωπαϊκή Χωροταξική Πολιτική. Αστικοί μετασχηματισμοί σε μια αναπτυσσόμενη Ευρώπη*, Αθήνα: Παπαζήση

### 3<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ - Η ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΤΟΥ ΑΥΡΙΟ

#### 3.1 Εισαγωγή

«Η Λευκή Βίβλος για την Αρχιτεκτονική της Ευρώπης του Αύριο» (Architect's Council of Europe 1990) είναι ένα έργο του Συμβουλίου των Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης που ολοκληρώθηκε και εκδόθηκε το 1991 (Μητούλα Ρ. 2000). Στη μελέτη αυτή εντοπίστηκαν, περιγράφηκαν και αναλύθηκαν τα κοινά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο αστικός ευρωπαϊκός χώρος και προτάθηκαν λύσεις και γενικές κατευθύνσεις για την επίλυσή τους και την ανάδειξη των ευρωπαϊκών πόλεων σε υγιή, εύρωστα και σύγχρονα αστικά κέντρα.

Οι πόλεις της Ευρώπης, καθώς και όλες οι πόλεις ανά τω κόσμο αποτελούν ζωντανές μαρτυρίες ιστορίας χιλιετιών και πολιτιστικής ανέλιξης. Επιπλέον χάρη στην ελεύθερη αγορά και στην ανοιχτή οικονομία, η Ευρώπη σήμερα, υλικά τουλάχιστον είναι πλουσιότερη από ποτέ. Αυτό βέβαια δε σημαίνει και πως οι συνθήκες ζωής στις πόλεις είναι και αυτές καλύτερες από ποτέ (Architect's Council of Europe 1990, σσ.7). Τις τελευταίες δεκαετίες οι πόλεις, δυστυχώς, έχουν αρχίσει να αλλοιώνονται, η ποιότητα ζωής να χάνεται, οι ρυθμοί να γίνονται όλο και πιο γρήγοροι και πιεστικοί, το αστικό περιβάλλον να υποβαθμίζεται όλο και πιο πολύ, ενώ οι πόλεις τείνουν να χάσουν εντελώς την ιδιομορφία τους και τον ξεχωριστό τους ρόλο.

Στην προσπάθειά του το Συμβούλιο Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης για να εντοπίσει το πρόβλημα, δεν αντιμετώπισε την πόλη ως μια ενιαία χωρική ενότητα αλλά επιμέρισε τη μελέτη του και την προσοχή του σε **τριών ειδών περιοχές** των πόλεων κάθε μια από τις οποίες για συγκεκριμένους λόγους παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και προβλήματα:

**A) τα κέντρα των πόλεων**, αφού εγκαταλείφθηκαν από τους κατοίκους, στη δεκαετία '70, '80 υποβαθμίστηκαν και ανέλαβαν τελικά να στεγάσουν πολίτες χαμηλής οικονομικής και κοινωνικής στάθμης ή μετανάστες, οι οποίοι αδυνατούσαν να επιδείξουν ιδιαίτερη φροντίδα για το περιβάλλον στο οποίο διαμένουν (Τσέτσης Σ. 1996 σσ. 180 - Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.95).

**B) Τα προάστια και οι περιφέρειες των πόλεων** συχνά δεν ανταποκρίνονται πια στις σημαντικές ανάγκες της καθημερινής διαβίωσης. Ανεξάρτητα από την

κοινωνική κατηγορία των κατοίκων (μεσαίες και υψηλές εισοδηματικές τάξεις), τα προάστια και οι περιφέρειες δυσκολεύονται να ικανοποιήσουν τις βασικότερες ανάγκες τους, όπως είναι η πρόσβαση στην αγορά, σε χώρους ψυχαγωγίας κλπ., καθώς οι κάτοικοι είναι ανάγκη να υποβάλλονται σε καθημερινές χιλιομετρικές αποστάσεις (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.95).

Γ) Η **άναρχη δόμηση** τέλος καταστρέφει ή εξαφανίζει τους φυσικούς πόρους των πόλεων, (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σελ.95), καθώς η δόμηση αντιμετωπίζεται αποκλειστικά και μόνο ως οικοδομική διαδικασία (Στεφάνου Ι., Μητούλα Ρ. 2000, σσ.3).

### **3.2 Η Ευρώπη και η Αρχιτεκτονική Σήμερα**

#### **3.2.1 Δόμηση και Οικονομία**

Είναι αποδεκτό γενικότερα ότι το δομημένο περιβάλλον παράγεται μέσα από την ελεύθερη αγορά και πως ο ελεύθερος ανταγωνισμός σε προϊόντα και υπηρεσίες επιδρά στον κατασκευαστικό τομέα, όπως και στη ζωή γενικότερα. Επιπλέον «οι σύγχρονες θεωρήσεις για οικονομική αποτελεσματικότητα, δεν πρέπει να αποκρύβουν το σημαντικότερο στόχο, που συνίσταται στην επίτευξη του καλύτερου δυνατού περιβάλλοντος για όλους μας.» (Architect's Council of Europe 1991 σσ.13). Τέλος κατασκευές, όπως κατοικιών, χώρων εργασίας και γενικότερα αστικών χώρων, έχουν γίνει σήμερα σχεδόν αποκλειστική δραστηριότητα των ιδιωτικών συμφερόντων, αδιαφορώντας για το κοινωνικό όφελος και αποσκοπώντας σε μια μικροοικονομική μόνο πολιτική (Τσέτσης Σ. 1996 σσ. 191)



#### **3.2.2 Σύγχρονες περιβαλλοντικές αναλύσεις**

Τις περισσότερες φορές προκειμένου να οδηγηθούμε σε οικονομική ανάπτυξη αδιαφορούμε για τις τυχόν αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις τις οποίες μπορούμε να προκαλέσουμε. Έχουμε ήδη αρχίσει να αντιλαμβανόμαστε ότι η σημερινή οργάνωση του περιβάλλοντος, όπως είχε πραγματοποιηθεί τον περασμένο αιώνα, θα οδηγήσει σε κοινωνική, οικονομική και οικολογική καταστροφή (Architect's Council of Europe 1991, σσ.15). Πρέπει πάντα να έχουμε υπόψη το γεγονός πως «το δομημένο περιβάλλον είναι πηγή τεραστίων προβλημάτων, ενώ ταυτόχρονα διαθέτει τεράστιο δυναμικό. Η πρόκληση είναι να το βελτιώσουμε» (Architect's Council of Europe 1991, σσ.13).

Οι κατευθύνσεις που δίνονται για την ανάδειξη και αναβάθμιση του περιβάλλοντος για την «Αρχιτεκτονική της Ευρώπης του Αύριο συνίστανται στους εξής στόχους:

- ◆ Διαμόρφωση ενός κατάλληλου **θεσμικού οργάνου και πλαισίου** για το σχεδιασμό και τον έλεγχο του δομημένου περιβάλλοντος.
- ◆ Νέες πολιτικές σχετικά με τον τρόπο που θα βελτιωθεί η ποιότητα της ζωής στις πόλεις (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1992).
- ◆ Η αρχιτεκτονική δημιουργία, η ποιότητα των κατασκευών, η αρμονική του ένταξη στο περιβάλλον, ο σεβασμός των φυσικών και αστικών τοπίων, όπως και της κοινής και της ιδιωτικής πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελούν αντικείμενα του δημοσίου συμφέροντος<sup>1</sup>.
- ◆ Η δημόσια πολιτική της Ε.Ε., των κρατών-μελών, των περιφερειών και της τοπικής αυτοδιοίκησης πρέπει να προσανατολιστεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτευχθούν οι βασικοί στόχοι που προκύπτουν από τη διακήρυξη των Ευρωπαϊών Αρχιτεκτόνων.

### **3.3 Κοινωνική Ζωή και Αρχιτεκτονική**

#### **3.3.1 Αρχιτεκτονική και Κατασκευή**

Η συντριπτική πλειοψηφία των δραστηριοτήτων των ανθρώπων γίνονται μέσα σε κατασκευασμένα κελύφη. Τα κτίρια μας είναι διαφόρων κλιμάκων και διαφορετικής αισθητικής αξίας. Αξίζει να σημειώσουμε πως η αρχιτεκτονική δεν είναι συνώνυμη με την κατασκευή. «Η αρχιτεκτονική σημαίνει πολύ περισσότερα από την απλή κατασκευή. Η δυναμική της, καθώς και ο ρόλος του επιχειρηματία οικοδομών - κυρίου του έργου, είναι παράγοντες ιδιαίτερα σημαντικοί» (Architect's Council of Europe 1991, σσ.21).

Η αρχιτεκτονική είναι εκείνη η μορφή επιστήμης ή τέχνης η οποία ασχολείται με τη δημιουργία χώρων με ζεστασιά, δροσιά, φως και με την επιλογή των κατάλληλων υλικών. Δημιουργούνται λοιπόν έτσι χώροι με κοινωνικά αποδεκτή καταλληλότητα (π.χ. χώροι εργασίας) καθώς και χώροι με λειτουργική καταλληλότητα (π.χ. χαμηλή κατανάλωση ενέργειας, μακροζωία κλπ) (Architect's Council of Europe 1991, σσ.21).

<sup>1</sup> Οδηγία του Συμβουλίου 85/384/ΕΟΚ

Η «καλή» αρχιτεκτονική μπορεί να λειτουργεί ταυτόχρονα σε πολλά από τα παραπάνω επίπεδα (Architect's Council of Europe 1991, σσ.21). Η αρχιτεκτονική αυτή μας δίνει την ευκαιρία να βιώσουμε όλες τις εκφάνσεις και τις καταστάσεις του αστικού περιβάλλοντος, δίνοντας έτσι στη ζωή μας μια αίσθηση πληρότητας. Οι άνθρωποι μπορούν να συναντηθούν σε ένα δημόσιο χώρο, να πάνε μια βόλτα π.χ. σε ένα πάρκο, να βρουν καταφύγιο σε ένα κέλυφος της αρεσκείας τους, η να απομονωθούν εντελώς στο σπίτι τους όποτε οι ίδιοι το επιζητήσουν (Χάρτης Ευρωπαϊκών Πόλεων και Κωμοπόλεων 1994)

Η ποιότητα της αρχιτεκτονικής, στο επίπεδο του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων, συνεπάγεται και καταλληλότητα και αντοχή στη χρήση αλλά και στην οπτική απόλαυση (Architect's Council of Europe 1991, σσ.25). Παρόλα αυτά πολλές φορές, εντελώς επιπόλαια, χρησιμοποιούνται εξαρτήματα τα οποία λόγω χαμηλής τιμής και έλλειψης ποιότητας έχουν μικρή διάρκεια ζωής. Έτσι λοιπόν σπαταλούνται πόροι απερίσκεπτα (Μητούλα Ρ. 2000, σσ.139).

### **3.3.2 Το Κοινωνικό Συμφέρον**

Πολλές φορές ο σχεδιασμός – αρχιτεκτονικός, πολεοδομικός, χωροταξικός - προωθεί συνειδητά ή ασυνείδητα ατομικά συμφέροντα, αδιαφορώντας για το κοινωνικό συμφέρον. Σήμερα, όπως η Μητούλα αναφέρει, (Μητούλα 2000, σσ. 138) οι ευρωπαϊκές πόλεις είναι συχνά σκληρές με τους οικονομικούς μετανάστες, τα άτομα με ειδικές ανάγκες (που σπανιότατα υπάρχει εξοπλισμός και ευκολία πρόσβασης σε όλους τους χώρους των δημοσίων τουλάχιστον κελυφών), τους ηλικιωμένους και διάφορες άλλες κοινωνικές ομάδες. Σε μια κοινωνία δικαιοσύνης και πρόνοιας θα πρέπει να αντιμετωπίσουμε όλους τους πολίτες ως ίσους όταν σχεδιάζουμε ή λαμβάνουμε πολιτικά μέτρα, ώστε να μειωθούν ο κοινωνικός διαχωρισμός και αποκλεισμός, οι υποβαθμισμένες περιοχές και οι γκετοποιημένες κοινωνικές ομάδες.

Επιπλέον προκειμένου να προστατευθεί ο χρήστης, το Συμβούλιο των Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης προτείνει την υποστήριξη της ομάδας προστασίας των καταναλωτών, του περιβάλλοντος και των τοπικών κοινωνιών κάθε είδους, καθώς και την ενδυνάμωση σχετικών μη κυβερνητικών υπηρεσιών, ώστε να ακούγεται καλύτερα η άποψη του κοινού. Κρίνεται τέλος σκόπιμη και η πρόωθηση του

προβληματισμού, σχετικά με θέματα του δομημένου περιβάλλοντος και την προετοιμασία του μέλλοντος (Architect's Council of Europe 1991, σσ.23).

### **3.3.3 Ο δημόσιος υπαίθριος χώρος των πόλεων**

Μια πόλη δεν απαρτίζεται μόνο από κτίρια. Οι πόλεις διαθέτουν δρόμους, πλατείες, πεζοδρόμους, ποδηλατοδρόμους, πιθανόν μετρό, λιμάνι και αεροδρόμιο, ανθρώπους και οχήματα που κινούνται πάνω στους δημόσιους υπαίθριους χώρους. Η όψη των δημόσιων υπαίθριων χώρων σήμερα είναι πολύ συχνά δυσάρεστη, καθώς πολλές φορές αυτοί είναι παρατημένοι, απεριποίητοι, βρώμικοι, το πράσινο απουσιάζει, η σκόνη και η ηχορύπανση αυξάνει, ενώ τέλος οι αρμόδιοι αδιαφορούν (Architect's Council of Europe 1991, σσ.33 - Μητούλα Ρ. 2000, σσ.141 - Σημαιοφορίδης Γ. 1998, σσ. 145).

## **3.4 Οικονομική Ζωή και Αρχιτεκτονική**

### **3.4.1 Η οικονομική ζωή σήμερα**

Είναι από όλους γνωστό πως η Ε.Ε. πρωτοσυστάθηκε προκειμένου να εξυπηρετηθούν καθαρά οικονομικά οφέλη. Βέβαια ο κλάδος της οικονομίας είναι καθοριστικός αφού επηρεάζει σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό όλους τους υπόλοιπους τομείς δραστηριοτήτων. Η ανοιχτή οικονομία αποτελεί το πρότυπο της Ε.Ε. «Το σύγχρονο οικονομικό σύστημα έχει πετύχει πολλά, με μεγάλο όμως κόστος. Η άμεση πρόκληση συνίσταται στη βελτίωση της κατασκευαστικής διαδικασίας με στόχο την απόκτηση ενός καλύτερα δομημένου περιβάλλοντος» (Architect's Council of Europe 1991, σσ.43).

Οι οικονομικές μελέτες αγνοούν το γενικότερο δημόσιο συμφέρον για το ανθρωπογενές περιβάλλον, το χρήστη και τον πολίτη. Έτσι ενώ οι προτάσεις σε θέματα περιβαλλοντικής προστασίας, καταστολής και πρόληψης, αφθονούν όταν στο τραπέζι των συζητήσεων μπαίνει το οικονομικό μέρος για την υλοποίηση των παραπάνω προτάσεων, τότε τις περισσότερες φορές οι προτάσεις παραμένουν μόνο στα χαρτιά. Βέβαια θέση της Ε.Ε. είναι ότι δε θα πρέπει να υπάρχει σύγκρουση μεταξύ περιβάλλοντος και οικονομίας, αφού το υγιές περιβάλλον προϋποθέτει μια βιώσιμη και αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, όπως ακριβώς δηλαδή θέλει η Ε.Ε. να προωθήσει την ανάπτυξη στους κόλπους της (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990).



### 3.4.2 Βιομηχανοποίηση

Όπως σε όλους του άλλους τομείς της βιομηχανίας έτσι και στον τομέα των κατασκευών η βιομηχανοποίηση έχει λάβει τον πρωτεύοντα ρόλο δημιουργίας. Πριν από 100 χρόνια, για να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο παράθυρο, έπρεπε πρώτα να κοπεί το ξύλο, να συναρμολογηθεί, να μπουν τα τζάμια, να βαφεί επιτόπου και ήταν σίγουρα μια πολύχρονη διαδικασία. Σήμερα το ίδιο παράθυρο παραδίδεται αμέσως, με όλα τα εξαρτήματά του πάνω έτοιμο για τοποθέτηση. Επιπλέον οι επείγουσες ανάγκες αμέσως μετά τον πόλεμο, οδήγησαν σε κατασκευές κοινωνικού χαρακτήρα μεγάλης κλίμακας, όπως οικισμοί, σχολεία, νοσοκομεία κ.λ.π. (Architect's Council of Europe 1991, σσ.51).

Στη «Λευκή Βίβλο για την Αρχιτεκτονική της Ευρώπης του Αύριου» οι Αρχιτέκτονες της Ευρώπης πρότειναν όσον αφορά στη βιομηχανοποίηση στις κατασκευές τα εξής:

- Να προωθείται η βιομηχανοποίηση μόνο όταν προάγει το δομημένο περιβάλλον και όχι να αποσκοπεί σε ιδιωτικά συμφέροντα
- Σε περίπτωση που η βιομηχανοποίηση οδηγεί στην άκρα τυποποίηση, ή καταργεί κάθε πολιτιστικό υπόβαθρο τότε να απορρίπτεται.
- Να ενισχύονται οι προσπάθειες κάποιων ανθρώπων που δεν έχουν καταφύγει στην εύκολη λύση της βιομηχανοποίησης και εμμένουν στην προσωπική δημιουργία που φανερώνει το «μεράκι» τους.
- Να προτιμάται η χρήση παλαιότερων κτιρίων, που πλέον δεν χρησιμοποιούνται, ή έχουν αλλάξει, όχι επιτυχώς χρήση. Τα κτίρια αυτά να ανασχεδιασθούν αν κρίνεται σκόπιμο και να αναπλασθούν κατάλληλα (Μητούλα Ρ. 2000, σσ.143).
- Οι κατασκευαστικές μέθοδοι να είναι συμβατές και με το περιβάλλον και με τα υφιστάμενα δομικά υλικά.
- Να γίνει καλύτερη εκπαίδευση των αρχιτεκτόνων, καθώς και των άλλων ειδικοτήτων του κατασκευαστικού τομέα και ταυτόχρονα να τονιστεί και η ζημιά που έχει προκληθεί στο παρελθόν από ακατάλληλες ή αλόγιστες εφαρμογές (Μητούλα Ρ. 2000, σσ.144).

### 3.4.3 Ελευθερία πρόσβασης στην αγορά

Όπως και σε όλους τους άλλους κλάδους της οικονομίας έτσι και στον κατασκευαστικό τομέα ισχύουν για τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. οι κανονισμοί αυτής περί



ελεύθερης εγκατάστασης και πρόσβασης στην αγορά (Architect's Council of Europe 1991, σσ.57). Στόχος της πολιτική της Ε.Ε., όπως και σε όλα τα άλλα θέματα, είναι η χαλάρωση των περιορισμών της αγοράς στις υπηρεσίες του αρχιτέκτονα, του μηχανικού και των άλλων συναφών ειδικοτήτων (Μητούλα Ρ. 2000, σσ.144).

Οι Ευρωπαίοι αρχιτέκτονες θεωρούν ότι με την εστίαση και την επιμονή στην ενθάρρυνση της ανάπτυξης πολλών μικρών και τοπικών κατασκευαστικών γραφείων, θα τονωθούν οι περιφερειακές διαφοροποιήσεις και θα ενισχυθεί η διατήρηση της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας των πόλεων στην Ε.Ε. (Μητούλα Ρ. 2000, σσ.145).

#### **3.4.4 Ελεύθερος ανταγωνισμός**

«Ο ελεύθερος ανταγωνισμός έχει αποφέρει πληθώρα αγαθών, τεχνικές καινοτομίες, χαμηλότερες τιμές υψηλότερη ποιότητα και περισσότερες επιλογές» (Architect's Council of Europe 1991, σσ.61). Για την κατασκευή ενός κτιρίου, ο ανταγωνισμός που επικρατεί μεταξύ των μελετητών, οδηγεί σε ανάθεση με τη χαμηλότερη τιμή. Επιπλέον η απεριόριστη διαφήμιση είναι ένα άλλο επικίνδυνο στοιχείο του ελεύθερου ανταγωνισμού, καθώς έχει οδηγήσει σε μείωση του αριθμού των προμηθευτών και εξαφάνιση των μικρών επιχειρήσεων (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999, σσ.104).

### **3.5 Πολιτική Ζωή και Αρχιτεκτονική**

#### **3.5.1 Η ανάγκη για συνολική θεώρηση και εποπτεία**

Για να υπάρξει συνοχή στις αποφάσεις των αρχιτεκτόνων της Ευρώπης και εφαρμογή αυτών στο δομημένο αστικό περιβάλλον των Ευρωπαϊκών πόλεων βασικές προϋποθέσεις είναι η συνολική θεώρηση, όχι μόνο της μελέτης και της κατασκευής, αλλά και του τελικού αποτελέσματος. Μόνο τότε μπορούμε να μιλάμε για κοινωνική δικαιοσύνη και ισότητα, αφού μόνο τότε μπορούν όλοι πολίτες της Ε.Ε. να ευνοούνται. «Απαιτείται η κατανόηση των αναγκών του χρήστη και της κοινωνίας και η ενσωμάτωσή τους στο σχεδιασμό ενός έργου που έχει οικονομικές, τεχνικές και αισθητικές απαιτήσεις. Με άλλα λόγια σημαίνει επίτευξη της βέλτιστης λύσης, ξεκινώντας από τις δεδομένες υπάρχουσες συνθήκες» (Architect's Council of Europe 1991, σσ.75).

Συχνά έχουμε το φαινόμενο αστικών συγκροτημάτων με αμιγή χρήση κατοικίας, απομονωμένων μεταξύ λεωφόρων ταχείας κυκλοφορίας, κάτω από τον

ουρανό που απειλείται από πυλώνες, με τον άμορφο ελεύθερο χώρο που έχει περισσέψει απ' το σχεδιασμό παραχωρημένο στα αγριόχορτα και στην εγκατάλειψη, που αποτελούν ανεπιτυχή δείγματα κρατικής παρέμβασης (Μητούλα Ρ. 2000, σσ.148).

Στοχεύοντας σε ένα συνεκτικά δομημένο περιβάλλον στην Ευρώπη είναι ανάγκη να διαχειριστούμε τις αντιφάσεις ανάμεσα στην πραγματικότητα και τις προϋποθέσεις. Είναι γεγονός πως οι κοινωνίες χρειάζονται τόσο τη σταθερότητα όσο και την αλλαγή, τόσο την παράδοση όσο και την καινοτομία, τόσο το δημόσιο όσο και το ιδιωτικό συμφέρον, τόσο τον προγραμματισμό όσο και το *laissez-faire*, τόσο την τάξη όσο και την ελευθερία, τόσο την ανάπτυξη όσο και την παρακμή. Οι δημόσιες αρχές είναι εκείνες που έχουν τον πρώτο και κύριο λόγο αλλά και «την υποχρέωση να συμβιβάσουν τα διαφορετικά συμφέροντα του επιχειρηματικού έργου, του χρήστη και της κοινωνίας» (Architect's Council of Europe 1991, σσ.75).

### **3.5.2 Το επάγγελμα του Αρχιτέκτονα – Πολεοδόμου**

Ένα «υγιές» δομημένο περιβάλλον είναι προϊόν της ικανής, καταρτισμένης, έμπειρης, συνειδητής, ηθικής και φωτισμένης δράσης του πολεοδόμου – αρχιτέκτονα. Η παραγωγή και αναπαραγωγή δομημένου περιβάλλοντος, που θα σέβεται το φυσικό περιβάλλον, θα αναδείξει και θα αποκαταστήσει αστικές περιοχές που αντιμετωπίζουν προβλήματα, θα εξαλείψει τυχόν κοινωνικά προβλήματα, όπως η γκετοποίηση και ο κοινωνικός αποκλεισμός και ταυτόχρονα θα βοηθήσει τους πολίτες να απολαμβάνουν μια ποιοτική ζωή. Για να καταστεί αυτό εφικτό είναι απαραίτητοι οι πολεοδόμοι – αρχιτέκτονες που να διαθέτουν ανθρωπιστική παιδεία και οράματα πέρα από τις στείρες τεχνικές γνώσεις.

### **3.6 Αξιολόγηση**

Στις γραμμές της Λευκής Βίβλου για την Αρχιτεκτονική της Ευρώπης του Αύριο το Συμβούλιο των Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης κρούει τον κώδωνα του κινδύνου στις αρχές, στους πολίτες και τους επιχειρηματίες που δρουν στις Ευρωπαϊκές πόλεις. Επισημαίνουν πως «η κοινωνική και πολιτιστική συμβίωση στις ευρωπαϊκές πόλεις δεν επιτρέπει την άνθιση του δημιουργικού δυναμικού των πολιτών, καθώς η δόμηση αντιμετωπίζεται αποκλειστικά ως μία οικονομική διαδικασία» (Στεφάνου Ι., Μητούλα Ρ. 2000, σσ.3). Συνέπεια αυτού είναι να

διακυβεύεται η ποιότητα του πολιτισμού στις πιο πρακτικές εκδηλώσεις του οικονομικού, επιστημονικού και κοινωνικού ρόλου της πόλης. Ταυτόχρονα επισημάνθηκε πως η περαιτέρω συνέχιση της οργάνωσης του περιβάλλοντος μας, πάνω στις κατευθύνσεις που μέχρι τώρα ακολουθήθηκαν, θα οδηγήσει σε οικονομική, κοινωνική και οικολογική καταστροφή.

Οποιαδήποτε θεώρηση που δεν αντιμετωπίζει συνολικά τα παραπάνω ζητήματα θα είναι ατελής και αποσπασματική. Είναι ανάγκη να υπάρξει συνολική αντιμετώπιση των στοιχείων μιας πόλης και όχι αποσπασματική και επιπόλαιη. Πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι η πόλη είναι ένας ενιαίος οργανισμός. Για το λόγο αυτό και προκειμένου να μελετηθούν τα προβλήματα της σύγχρονης Ευρωπαϊκής πόλης καθώς και να προταθούν κατευθύνσεις λύσεων το Συμβούλιο των Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης συνέδεσε κάθε μια από τις εκφάνσεις της ζωής με την αρχιτεκτονική. Έτσι στις σελίδες της Λευκής Βίβλου για την Αρχιτεκτονική της Ευρώπης του Αύριο γίνεται εκτενής λόγος για την αρχιτεκτονική σε συνδυασμό με την κοινωνική, την οικονομική και τέλος με την πολιτική ζωή.

Το μειονέκτημα της Λευκής Βίβλου είναι ακριβώς το ίδιο με αυτής της Πράσινης Βίβλου. Έτσι η Λευκή Βίβλος αν και κρούει τον κώδωνα του κινδύνου για τις ευρωπαϊκές πολεοδομικές ενότητες των πόλεων, παρόλα αυτά ούτε θεσμοθετεί, ούτε πρακτικά μέτρα προτείνει για την επίλυση των προβλημάτων των πόλεων, την αναβάθμιση μειονεκτούντων περιοχών ή την αισθητική αποκατάσταση της πόλης. Έτσι καταλήγει να γίνεται ένα βαρετό θεωρητικό κείμενο και όχι ένα κείμενο πλαίσιο στο οποίο να στηριχθεί κανείς για την ανάδειξη της πόλης.

### **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 3<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

1. Architect' s Council of Europe (1991), *Η Αρχιτεκτονική της Ευρώπης του Αύριο*, Βρυξέλλες
2. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1990), *Η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον*, Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
3. Μελέτη SECTEUR
4. Μητούλα Ρ. (1999), 'Νέες τεχνολογίες στην Επικοινωνία και στην Πληροφόρηση. Οι επιδράσεις τους στη φυσιογνωμία των πόλης', στο *ΝΕΑ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ*, 175
5. Μητούλα Ρ. (2000), *Οι επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής ενοποίησης στη φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*, Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π.
6. Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. (1999), *Η οικολογική πόλη. Από την Πράσινη και Λευκή Βίβλο στον Πράσινο Βιτρούβιο*, Αθήνα: Ε.Μ.Π.
7. Στεφάνου Ι., Μητούλα Ρ. (2000), 'Βίβλοι και κατευθύνσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση για το Αστικό Περιβάλλον. Η πράσινη Βίβλος-Η λευκή Βίβλος-Ο πράσινος Βιτρούβιος', επιμ. Στεφάνου Ι., *Η Λευκή Βίβλος της Τεχνολογίας του Περιβάλλοντος*, Αθήνα: ΜΕΔΕΩΝ
8. Σημαιοφορίδης Γ. (1998), 'Η ελληνική πόλη και οι νέες αστικές συνθήκες', επιμ. Infussi F., Σημαιοφορίδης Γ., *Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ. Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: Linora
9. Τσέτσης Σ. 1996, *Προς μια Ευρωπαϊκή Χωροταξική Πολιτική. Αστικοί μετασχηματισμοί σε μια αναπτυσσόμενη Ευρώπη*, Αθήνα: Παπαζήση
10. Χάρτης Ευρωπαϊκών Πόλεων και Κωμοπόλεων προς τη Βιωσιμότητα (Χάρτης του Aalborg), Μάιος 1994

## 4<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ - Ο ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΒΙΤΡΟΥΒΙΟΣ

### 4.1 Εισαγωγή – Η ανάγκη ενός οικολογικού σχεδιασμού

Η αρχή της νέας χιλιετηρίδας σηματοδοτείται από μια έντονη περιβαλλοντική κρίση. Το φαινόμενο του θερμοκηπίου, η καταστροφή του όζοντος, τα ενεργειακά προβλήματα, η αλλαγή των κλιματικών συνθηκών, είναι λίγα από τα προβλήματα αλλά ενδεικτικά του μεγέθους της απειλής που αντιμετωπίζει σήμερα ο πλανήτης μας.

Η ποιότητα και η όξυνση του αέρα επιδεινώνονται παρ' όλες τις προσπάθειες που καταβάλλονται και τα μέτρα που παίρνονται. Η αύξηση της κυκλοφορίας αποτελεί επίσης σημαντικό πρόβλημα, καθώς με την εκπομπή CO<sub>2</sub> και NO<sub>x</sub> ρυπαίνεται η ατμόσφαιρα και αν μάλιστα αναλογιστούμε πως όσο μεγαλύτερο ένα αστικό κέντρο είναι τόσο περισσότερα οχήματα κυκλοφορούν σε αυτό, μπορούμε να καταλάβουμε το μέγεθος του προβλήματος. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1996). Επιπλέον κατά την κατασκευή ενός κτιρίου οι ιδιοκτήτες δε θέτουν ως προϋπόθεση τη φιλική προς το περιβάλλον κατασκευή, καθώς σκέφτονται το υψηλό κόστος και το ατομικό τους οικονομικό συμφέρον (Στεφάνου Ι, Τσουδερός Ι, Μητούλα Ρ, 1999).

Προσπαθώντας να βρεθεί τρόπος επίλυσης των πιο πάνω προβλημάτων που ταλανίζουν τις πόλεις το Συμβούλιο των Αρχιτεκτόνων των Ευρώπης δημοσίευσε το 1998 τον Πράσινο Βιτρούβιο. Ακολουθώντας το παράδειγμα του μεγάλου στοχαστή της αρχιτεκτονικής, Βιτρούβιο, όπου τα 10 βιβλία του καθόρισαν επί αιώνες την αρχιτεκτονική σκέψη, το Συμβούλιο των Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης θέλησε να ταράξει τα νερά του εφησυχασμού και να λάβει μέτρα για την αντιμετώπιση των θεμάτων που αφορούν στην κατασκευή των κτιρίων σε συνδυασμό με το περιβάλλον και την εξοικονόμηση ενέργειας. (Στεφάνου Ι., Μητούλα Ρ., 2000) Έτσι στις σελίδες του Πράσινου Βιτρούβιου παρουσιάζονται απόψεις που μπορούν να ληφθούν υπόψη από τους Ευρωπαίους αρχιτέκτονες, τους πολεοδόμους, τους πολίτες, αλλά και από τις διοικήσεις και τους νομικούς των χωρών της Ε.Ε. για την κατασκευή κτιρίων.

Ο Πράσινος Βιτρούβιος ουσιαστικά είναι μια αρχιτεκτονική άποψη για τον οικολογικό σχεδιασμό. Τον Πράσινο Βιτρούβιο οι αρχιτέκτονες της Ε.Ε. προωθούν το συνδυασμό τεχνικών λύσεων τόσο στη χρήση, στη διάρκεια όσο και στην εκτέλεση, αλλά και στην ευμορφία των κτιρίων. Γίνεται μια προσπάθεια προσέγγισης και επίλυσης θεμάτων με το συμβιβασμό των συγκρούσεων και απαιτήσεων, του

προϋπολογισμού, του σχεδιασμού, του χαμηλού κόστους και της λειτουργικότητας. (Στεφάνου Ι, Τσουδερός Ι, Μητούλα Ρ, 1999).

#### 4.2 Το Περιεχόμενο του Πράσινου Βιτρούβιου

Ξεκινώντας κανείς την ανάγνωση του Πράσινου Βιτρούβιου θα διαπιστώσει πως σε όλη την έκταση του βιβλίου όλα τα αντικείμενα και οι κατευθύνσεις που προσεγγίζονται εξετάζονται από μια οικολογική σκοπιά. Ήδη, από τη εισαγωγή ακόμη διαβάζουμε πως "τα κτίρια που είναι περισσότερο φυσικά και λιγότερο τεχνητά είναι καλύτερα" (Μητούλα Ρ., 2000, σελ. 153). Για την κατασκευή ενός κτιρίου ο αρχιτέκτονας πρέπει να μελετά τη σχέση του κτιρίου αυτού με την κλίμακα του συνόλου της πόλης καθώς και με την κλίμακα του τετραγώνου.

Στον Πράσινο Βιτρούβιο γίνεται προσπάθεια για μια πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος σε παγκόσμιο επίπεδο. Πρωταρχικός στόχος είναι η προστασία του περιβάλλοντος, η εξοικονόμηση ενέργειας και ο περιορισμός της ρύπανσης των υδάτων, των εδαφών και του αέρα. Μέσα σε αυτό το πνεύμα το Συμβούλιο Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης συνέλαβε την ιδέα του Πράσινου Βιτρούβιου ως ένα εργαλείο που θα βοηθάει τους αρχιτέκτονες να βρίσκουν λύσεις και μορφές πιο φιλικές στο περιβάλλον, με τρόπους κατασκευής πιο οικονομικούς από πλευράς κατανάλωσης ενέργειας, χρησιμοποιώντας υλικά ανακυκλώσιμα και εφαρμοσμένα στις κλιματικές και περιβαλλοντικές συνθήκες (Architect' s Council of Europe, 1998).

Γενικότερα θα μπορούσαμε να πούμε πως ο Πράσινος Βιτρούβιος εισάγει ή ακολουθεί ορισμένες αρχές. Συγκεκριμένα **η ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά τη ζωή ενός κτιρίου είναι αρκετά μεγαλύτερη από εκείνη που χρειάζεται για την κατασκευή του**. Επίσης οι μικρότερες απαιτήσεις για ενέργεια ενός κτιρίου εξοικονομούν και αυτές ενέργεια, ενώ οι ανανεώσιμες μορφές ενέργειας μπορούν να καλύψουν τις ελλείψεις. Γενικότερα οι απλές λύσεις είναι προτιμότερες από τις περίπλοκες και πολύπλοκες κατασκευές (Architect' s Council of Europe, 1998).

Ο Πράσινος Βιτρούβιος ασχολείται λεπτομερώς με το πράσινο, με την υγιεινή κατοίκηση των πόλεων, την αστική όχληση, τον ηλιασμό, φωτισμό και αερισμό των κτιρίων καθώς και με τη ρύπανση, υποβάθμιση, καταστροφή του περιβάλλοντος και την εξαφάνιση των φυσικών πόρων. Ανάλογο βάρος δίνεται και στα θέματα ακουστικής όχλησης καθώς και στα θέματα αερισμού. Σε αυτό το πνεύμα λοιπόν



κινούνται οι, με σχολαστικό βαθμό, λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές της έκθεσης αυτής (Μητούλα Ρ., 2000).

Μέσα στον Πράσινο Βιτρούβιο τονίζεται πώς είναι ανάγκη να γίνεται ο κατάλληλος σχεδιασμός ενός κτιρίου προκειμένου αυτό να είναι ελκυστικό και ταυτόχρονα να προστατεύει αισθητικά το οικοδομικό τετράγωνο και το περιβάλλον. Μιλούν παράλληλα για την ανάγκη ύπαρξης θερμικού ισοζυγίου με τη δεντροφύτευση, με τη δημιουργία κήπων, πάρκων σιντριβανιών κλπ και όχι με την ασύστολη χρήση του air-condition. Ο πεζός και το αυτοκίνητο είναι ένα άλλο θέμα μελέτης και προτάσεων καθώς με τη μείωση της χρήσης οχημάτων και τη δημιουργία περισσότερων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων μειώνεται η ρύπανση της ατμόσφαιρας και λιγότευει η ηχορύπανση. Επίσης σε περιοχές που φυσούν σφοδροί άνεμοι προτείνεται η κατασκευή των κτιρίων με τέτοιο τρόπο που να μειώνουν την ταχύτητα των ανέμων ώστε να πετυχαίνεται η μικρότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας. (Architect' s Council of Europe, 1998).

Το θέμα της διαχείρισης του νερού απασχολεί επίσης τους Αρχιτέκτονες της Ευρώπης οι οποίοι προτείνουν όχι μόνο την μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση των αρμοδίων για θέματα καλύτερου καθαρισμού του νερού και αποφυγής λυμάτων αλλά και καθαρισμού και καλύτερης διαχείρισης των ακτών των πόλεων. Η προστασία της τοπικής χλωρίδας και πανίδας είναι επίσης ένα σημαντικό κεφάλαιο στην προσπάθεια οικολογικότερης αντιμετώπισης της πόλης. Παράλληλα μεγάλο ενδιαφέρον δείχνουν οι συγγραφείς του Πράσινου Βιτρούβιου τόσο στη χαμηλή κατανάλωση ενέργειας, όσο και στην αντοχή και διάρκεια των κτιρίων. Τέλος μεγάλη σημασία δίνεται και στην αειφόρο διαχείριση των απορριμμάτων για τη μείωση του μεγάλου όγκου αυτών και την αποτελεσματικότερη διαχείριση τους μέσα από λογικές ανακύκλωσης αλλά και στην ίδια την ανακύκλωση των υλικών των κτιρίων που θα βοηθήσει αφενός στην προστασία του περιβάλλοντος και τον περιορισμό των σκουπιδιών και αφετέρου στην οικονομία, καθώς τα υλικά τα οποία επαναχρησιμοποιούνται είναι οικονομικότερα. (Architect' s Council of Europe, 1998).

#### **4.3 Αξιολόγηση**

Είναι γενικότερα αποδεκτό ότι κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών και προπάντων μετά τις παγκόσμιες συναντήσεις του Ρίο και του Κιότο,



έχει διαμορφωθεί μια "οικολογική αντίληψη" σχετικά με την κατανάλωση των φυσικών πόρων. (Στεφάνου Ι, Τσουδερός Ι, Μητούλα Ρ, 1999).

Ο Πράσινος Βιτρούβιος αγγίζει τα περισσότερα σχεδόν περιβαλλοντικά προβλήματα των πόλεων και προτείνει τρόπους και μέσα για την επίλυση αυτών, την καταστολή και την πρόληψή τους. Επισημαίνει τις κατασκευαστικές αδυναμίες των κτιρίων και ταυτόχρονα προσπαθεί να εισαγάγει νέους τρόπους ή να εκμεταλλευτεί τους ήδη γνωστούς για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων. Φροντίζει για την εύρεση της οικολογικότερης και οικονομικότερης –όταν λέμε οικονομικότερης δεν εννοούμε απαραίτητως της χρηματικής αλλά πιθανόν και της ενεργειακής, πρώτων υλών κλπ – λύσης στα τυχόν αστικά προβλήματα.

Ο Πράσινος Βιτρούβιος μεριμνά μεν για τη οικολογία αλλά παραμελεί τις μεγάλες αρχές της αρχιτεκτονικής. "Ενδιαφέρεται για την οικονομία στην ενέργεια και στους φυσικούς πόρους, δε λέει όμως τίποτα για την οικονομία των πολιτιστικών αγαθών, που ανέδειξαν τον Ευρωπαϊκό πολιτισμό κυρίαρχο μέσα στους αιώνες της υπάρχουσας ανθρωπότητας". (Μητούλα Ρ., 2000 σελ. 161).

Είναι σχεδόν βέβαιο πως αν εφαρμοστούν οι προτάσεις του Πράσινου Βιτρούβιου θα υπάρξουν αρκετές θετικές και θεμιτές επιδράσεις στα θέματα που αποτέλεσαν πεδίο έρευνας, προβληματισμού και προτάσεων των Ευρωπαϊκών Αρχιτεκτόνων. Το πρόβλημα είναι ότι ο Πράσινος Βιτρούβιος δεν είναι νομοθετικό κείμενο και επομένως δεν είναι σίγουρο αν οι ανθρώπινες ιδιότητες και οι δραστηριότητες τους θα εναρμονιστούν με τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της κάθε πόλης, για χάρη του οικολογικού σχεδιασμού. Για το λόγο αυτό κρίνεται σκόπιμο να συνταχθεί και να επιβληθεί ένα δεσμευτικό πλαίσιο αναφοράς, ώστε να περάσουμε από τα σχέδια επί χάρτου σε πρακτική εφαρμογή των όσων ειπώθηκαν στον Πράσινο Βιτρούβιο.

#### **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 4<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

1. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1996), *Προαγωγή της Ευρωπαϊκής Περιβαλλοντικής πολιτικής στον 21<sup>ο</sup> αιώνα*, Λουξεμβούργο-Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
2. Στεφάνου Ι., Μητούλα Ρ. (2000), 'Βίβλοι και κατευθύνσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση για το αστικό περιβάλλον. Η Πράσινη Βίβλος - η Λευκή Βίβλος – Ο Πράσινος Βιτρούβιος', επιμ. Στεφάνου Ι., *Η Λευκή Βίβλος της Τεχνολογίας του περιβάλλοντος*, Αθήνα: ΜΕΔΕΩΝ
3. Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. (1999), *Η Οικολογική Πόλη. Από την Πράσινη και τη Λευκή Βίβλο στον Πράσινο Βιτρούβιο*, Αθήνα: Ε.Μ.Π.
4. Μητούλα Ρ. (2000), *Οι επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης στη φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*, Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π

## **5<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΘΕΣΜΟΙ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ.**

### **5.1 Θεσμοί**

#### **5.1.1 Ο Θεσμός του URBAN FORUM για την Αειφόρο ανάπτυξη**

Για να ενισχυθεί η επικοινωνία με τους μη θεσμικούς εταίρους (μη κυβερνητικοί οργανισμοί και τοπικές αρχές, βιομηχανίες κλπ) η Επιτροπή δημιούργησε το Γενικό Συμβουλευτικό Σώμα (Forum) σε θέματα περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή ανέλαβε γενικές ενέργειες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης στο πεδίο του περιβάλλοντος και πρότεινε στο Συμβούλιο ένα πρόγραμμα κοινοτικής δράσης για την ενθάρρυνση των μη κρατικών οργανώσεων, που έχουν ως κύριο στόχο την προστασία του περιβάλλοντος. (Μούσης Ν. 1997). Έτσι σε κάθε μια από τις συμμετέχουσες πόλεις δημιούργησε ένα αστικό φόρουμ που θα λειτουργήσει στο πλαίσιο των βασικών ιδεών που διαπνέουν το Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον (Κουτσομαράκη Β. 1998).

Το Urban Forum είναι εκείνος ο τομέας του Γενικού Συμβουλευτικού Σώματος που ασχολείται αποκλειστικά με το αστικό περιβάλλον. Έτσι σε ό,τι έχει σχέση με το αστικό περιβάλλον στις 26 και 27 Νοεμβρίου στη Βιέννη της Αυστρίας αποφασίστηκε η ενδυνάμωση της παραγωγικότητας, της απασχόλησης και της οικονομικής ανάπτυξης στις μικρές και μεγαλύτερες πόλεις, η προστασία και ανάδειξη του αστικού περιβάλλοντος με την τοπική και διακρατική αειφορία, τη συνεισφορά στη σωστή αστική διακυβέρνηση και αντιπροσώπευση και τέλος με την προαγωγή της ισότητας και της κοινωνικής συμμετοχής στις αστικές περιοχές.

##### **5.1.1.1 ACCESS**

Το ACCESS είναι ένα πρόγραμμα που εκπορεύεται από το URBAN FORUM. Στόχος του προγράμματος είναι η ενημέρωση, επικοινωνία και συνεργασία των διαφόρων οικισμών στην Ευρώπη με σκοπό να οδηγηθούν σε βιώσιμη ανάπτυξη. Στόχος αυτού του εγχειρήματος είναι να ελέγξουμε κατά πόσο η πληροφόρηση και η επικοινωνία μέσα στην Ε.Ε. μπορεί να συνεισφέρει στη δημιουργία και ανάπτυξη βιώσιμων πόλεων. Με αυτό τον τρόπο προάγεται η συνεργασία μεταξύ των διαφόρων ευρωπαϊκών πόλεων. Στο ACCESS συμμετέχουν 20 Ευρωπαϊκές πόλεις. Από την

Ελλάδα πάντως η μοναδική πόλη που συμμετέχει είναι ο Βόλος (URBAN FORUM 1996).

#### 5.1.2.2 STREAMS

Το STREAMS δράση που χαράχθηκε από το URBAN FORUM ασχολείται με το θέμα του νερού. Το νερό ήταν το θεματικό αντικείμενο επιλογής του STREAMS διότι το νερό, τόσο σαν ποσότητα, όσο και σαν ποιότητα, παίζει σημαντικότητα ρόλο στις αστικές περιοχές και γενικότερα σε όλες τις μορφές και τα είδη της ζωής. Η συγκεκριμένη δράση στόχο έχει την ευαισθητοποίηση των πολιτών απέναντι στην ποσότητα της κατανάλωσης του νερού και από την άλλη να καταφέρει, μέσα από διάφορες ενημερώσεις, ημερίδες, διαφημιστικές προσπάθειες κλπ, ώστε οι κάτοικοι, οι τουρίστες και οι βιομηχανίες να ρυπάνουν όσο το δυνατόν λιγότερο το υδάτινο περιβάλλον. Το STREAMS προάγει αειφόρες πρακτικές διαχείρισης του νερού στις Ευρωπαϊκές πόλεις (URBAN FORUM 1997).

Εκτός από τα παραπάνω, έχοντας ως βασικό στόχο την ποιοτική ανάδειξη και ποσοτική διατήρηση του νερού ενθαρρύνεται η ενημέρωση του κοινού ο διάλογος των πολιτών και εξουσίας, καθώς και η ανταλλαγή τεχνογνωσίας και εμπειριών με τις πόλεις εταίρους. Από την Ελλάδα η πόλη του Βόλου είναι αυτή που συμμετέχει στο STREAMS.

## 5.2 Προγράμματα

### 5.2.1 URBAN

Το πρόγραμμα URBAN είναι μια Κοινοτική πρωτοβουλία που σχεδιάστηκε για να ανταποκριθεί στα προβλήματα υποβάθμισης των αστικών περιοχών. Στο πρόγραμμα, που ξεκίνησε το 1994 (Κουτσουμαράκη Β. 1998), εντάχθηκαν 6 συνολικά αστικές περιοχές: Κερατοίني-Δραπετσώνα, Περιστερί, Νέα Ιωνία-Βόλος, Πάτρα, Δυτική Θεσσαλονίκη, Ερμούπολη. Το Πρόγραμμα URBAN αποτελεί ένα νέο στοιχείο για την ελληνική πολεοδομική πολιτική και δεν εστιάζονται στο φυσικό σχεδιασμό αλλά στην αντιμετώπιση αστικών προβλημάτων κοινωνικού και οικονομικού χαρακτήρα (Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ 1999, σσ. 422)

Οι παρεμβάσεις αφορούν στη βελτίωση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών, την αναβάθμιση του περιβάλλοντος και τη δημιουργία δικτύων κοινωνικού εξοπλισμού, ώστε να προσελκύονται οικονομικές δραστηριότητες που θα

αλλάζουν την εικόνα των περιοχών αυτών, θα καλύψουν ένα σημαντικό μέρος της ανεργίας και θα θέσουν τις βάσεις ανάπτυξης για την ευρύτερη περιοχή.

Οι αναλυτικές ονομασίες των προγραμμάτων των διαφόρων δήμων και τα επιμέρους μέτρα που λήφθηκαν σε κάθε ένα από αυτού φαίνονται στον πίνακα Π 5.1 που ακολουθεί.

Το πρόγραμμα έχει συνολικό κόστος 64 εκατομμύρια Euro. Η Κοινοτική χρηματοδότηση καλύπτει ποσοστό 70,5% και η εθνική 19,5% (23% δημόσια δαπάνη και 6% από τον ιδιωτικό τομέα). Το πρόγραμμα βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Τα περισσότερα έργα έχουν ολοκληρωθεί, ενώ τα υπόλοιπα ολοκληρώνονται μέχρι το τέλος του 2001. Παράλληλα έχει ξεκινήσει και η προετοιμασία της επόμενης φάσης (URBAN II).

Πίνακας 5.1 (Π 5.1)

Δήμοι	Τίτλος Προγράμματος
Δραπετσώνα-Κερασίσι	Επιχειρησιακό Υποπρόγραμμα Δραπετσώνας-Κερασινίου. Τροποποίηση αρχική πρότασης. Αναλυτική παρουσίαση μέτρων
Περιστέρι	Αναμόρφωση λειτουργικού σχεδίου παραγωγική-κοινωνική ανασυγκρότησης και πολεοδομικών αναπλάσεων περιοχής Ν.Α. Θύλακα της παλαιάς βιομηχανικής ζώνης Περιστερίου. Αναλυτική παρουσίαση μέτρων/δράσεων.
Βόλος - Νέα Ιωνία	Επιχειρησιακό πρόγραμμα παραγωγικής κοινωνική ανασυγκρότησης και πολεοδομικών αναπλάσεων Βόλου-Ν. Ιωνίας. Πρόταση τροποποίησης. Αναλυτική παρουσίαση μέτρων
Πάτρα	Επιχειρησιακό σχέδιο παραγωγική-κοινωνικής ανασυγκρότησης και πολεοδομικών αναπλάσεων συνοικιών του Ν.Δ. Τμήματος της Πάτρας. Αναλυτική παρουσίαση μέτρων. Πρόταση τροποποίησης
Δυτική Θεσσαλονίκη	Τροποποίηση λειτουργικού προγράμματος
Ερμούπολη	Επιχειρησιακό υποπρόγραμμα Ερμούπολης

Πηγή: Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN Δραπετσώνας-Κερασινίου, Περιστερίου, Βόλου- Ν. Ιωνίας, Πάτρας, Δυτικής Θεσσαλονίκης, Ερμούπολης – Ιδία επεξεργασία

### 5.2.2 EUROCITIES

Οι περισσότερες αποφάσεις που παίρνονται σε επίπεδο Ε.Ε επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τις πόλεις και τους πολίτες της. **Το πρόγραμμα EUROCITIES παίρνει την πρωτοβουλία αυτές οι αποφάσεις να γίνουν γνωστές στους πολίτες αλλά και να μεταφέρει ολοκληρωμένες προτάσεις και οργανωμένα προγράμματα των πολιτών στην Ε.Ε.**

Στόχος του προγράμματος EUROCITIES είναι να προωθήσει **διακρατικά προγράμματα συνεργασίας ανάμεσα στις πόλεις-μέλη της Ευρώπης**. Ταυτόχρονα το EUROCITIES θέλει να καθιερώσει ένα δίκτυο μεταξύ των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών πόλεων, που ακόμη και όταν έχουν διαφορετικό πολιτισμό και κοινωνικο-οικονομικές και πολιτικές συνθήκες, μοιράζονται τις ίδιες προκλήσεις και τις ίδιες ευκαιρίες από την Ε.Ε. Η πόλη της Αθήνας συμμετέχει στο δίκτυο αυτό των μεγάλων Ευρωπαϊκών πόλεων EUROCITIES κυρίως σε θέματα ελέγχου και διαχείρισης του περιβάλλοντος.

### 5.2.3 Car Free Cities

Το πρόγραμμα Car Free Cities είναι ένα υποπρόγραμμα του EUROCITIES. Αυτή τη στιγμή διοικείται από τη πόλη Παλέρμο και έχει 70 μέλη συμπεριλαμβανομένων των πόλεων όλων των μεγεθών. Το πρόγραμμα Car Free Cities διατηρεί ένα συνεχή διάλογο με τα υπουργεία περιβάλλοντος και μεταφορών της κάθε χώρας-μέλους της Ε.Ε. Σκοπός του δικτύου Car Free Cities είναι **να ενισχύσει τα αειφόρα δίκτυα μεταφορών και να εισάγει μια νέα κουλτούρα κινητικότητας στις ευρωπαϊκές πόλεις.**

Το δίκτυο Car Free Cities συντονίζει και οργανώνει **θεματικά σεμινάρια** και συγκεντρώσεις, ανταλλαγές των ανθρώπων που επεξεργάζονται το πρόγραμμα σε κάθε μια πόλη ώστε να μεταφερθεί το know-how και οι καλές πρακτικές από τη μια χώρα στην άλλη. Μια άλλη σημαντική δραστηριότητα του Car Free Cities είναι η ανάληψη κοινών προγραμμάτων από διάφορες πόλεις της Ευρώπης. Στην Ελλάδα στο εν λόγω δίκτυο ανήκουν η Αθήνα, ο Βόλος, η Λάρισα, το Μαρούσι, το νέο Ψυχικό και η Ρόδος.



#### 5.2.4 Towards a Local Sustainability Profile

Το πρόγραμμα αυτό υποστηρίζει την προσπάθεια των τοπικών αρχών για βιώσιμη ανάπτυξη και παρέχει αξιόλογες και αξιόπιστες πληροφορίες για το επίπεδο της βιώσιμης ανάπτυξης στην Ευρώπη. Για το σκοπό αυτό εξετάζονται ο τομέας του περιβάλλοντος καθώς και οι οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν σε κάθε περιοχή του ευρωπαϊκού χώρου.

Ήδη 47 τοπικές αυτοδιοικήσεις σε όλη την Ευρώπη άρχισαν να εφαρμόζουν το Local Sustainability Profile ενώ άλλες 80 είναι στο στάδιο προετοιμασίας για την ένταξή τους. Πάντως η τελευταία καταγραφή του αριθμού των τοπικών αυτοδιοικήσεων, που έγινε στις 23/3/2001, έδειξε πως 27 δήμοι της Ελλάδας συμμετέχουν σε αυτή την προσπάθεια. Οι δήμοι αυτοί είναι: Αγία Παρασκευή, Ηγουμενίτσα, Ιθάκη, Ίος, Καλλιθέα, Λευκάδα, Λιβαδειά, Μαρούσι, Μύκονος, Σέρρες, Φλώρινα και άλλοι 16 νέοι Καποδιστριακοί δήμοι που προέκυψαν από τη συνένωση των πρώην Κοινοτήτων.

#### 5.2.5 European Sustainable Cities

Το European Sustainable Cities είναι ένα πρόγραμμα που υποστηρίζει τη μεταφορά γνώσεων και την ανταλλαγή εμπειριών στο πεδίο της αστικής αειφορίας και της Local Agenda 21 για την Ευρώπη. Μάλιστα η Local Agenda 21 ήταν αυτή που συνέλαβε πρώτη την ιδέα της βιώσιμης ανάπτυξης. Το European Sustainable Cities ενισχύει το διάλογο και την ανταλλαγή εμπειριών δίνοντας τη δυνατότητα δημιουργίας δικτύων μεταξύ των τοπικών αρχών και άλλων οργανισμών πάνω σε πολλές θεματικές ενότητες. Το πρόγραμμα χρηματοδοτείται από τον τομέα του περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ενδιαφέρουσα είναι η συμμετοχή τα Ελλάδας σε αυτό το πρόγραμμα. Η χώρα μας λοιπόν συμμετέχει στο European Sustainable Cities με 42 δήμους. Αυτοί είναι οι εξής: Αγία Παρασκευή, Άγιοι Ανάργυροι, Αθήνα, Αλεξάνδρεια, Αχαρνές Βριλήσσια, Γαλάτσι, Γιαννιτσά, Εκάλη, Ηράκλειο, Ιθάκη, Καλλιθέα, Κέρκυρα, Κηφισιά, Κορυδαλλός, Λάρισα, Λαύριο, Λιβαδειά, Λυκόβρυση, Μαρούσι, Μελίσσια, Μεταμόρφωση, Νέα Ερυθραία, Νέα Ιωνία, Νέα Πεντέλη, Νέο Ψυχικό, Ξάνθη, Παπάγος, Πεντέλη, Περιστερί, Πεύκη, Ρόδος, Σίνδος, Φιλοθέη, Χαλάνδρι, Χολαργός καθώς και άλλοι 8 καινούριοι Καποδιστριακοί δήμοι που προήλθαν από τη συνένωση Κοινοτήτων.

### 5.2.6 LASALA

Το πρόγραμμα LASALA είναι ένα πρόγραμμα για την **αυτό-αξιολόγηση των επιδόσεων στην εφαρμογή της Local Agenda 21 για την Ευρώπη**. Οι δήμοι Θεσσαλονίκης, Φλώρινας, Γιαννιτσών, Λευκάδας, Αχαρνών και Καλλιθέας συμμετέχουν στο πρόγραμμα LASALA.

### 5.2.7 Urban Pilot Projects

Στόχος του προγράμματος είναι η **ανάπτυξη και ανάδειξη**, των τομέων και δραστηριοτήτων **των πόλεων** της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Στην Α Φάση (περίοδος 1990-1993) άρχισαν να πραγματοποιούνται πιλοτικά προγράμματα σε 33 πόλεις της Ε.Ε., ενώ μέχρι τον Ιούλιο του 1997 ολοκληρώθηκε και η δεύτερη φάση κατά την οποία πραγματοποιήθηκαν 26 προγράμματα.

- ◆ **Α φάση Urban Pilot Project:** Στην περίοδο 1990-1993 έλαβαν χώρα 33 αστικά πιλοτικά προγράμματα. Αυτά αποτελούσαν την 1<sup>η</sup> φάση του προγράμματος που ασχολήθηκε με τα μεγάλα εύρους προβλήματα των πόλεων όπως είναι η κοινωνική και οικονομική στέρηση, η απουσία επαρκούς και ικανού χωρικού σχεδιασμού, τα παραμελημένα ιστορικά κέντρα, η απουσία δεσμών μεταξύ έρευνας και παραγωγής και τέλος παρατημένοι βιομηχανικοί χώροι, χώροι που σήμερα ενώ καταλαμβάνουν εμβαδόν και όγκο δεν έχουν ουσιαστικά καμία χρήση. Συνολικά για την Α φάση των αστικών πιλοτικών προγραμμάτων δαπανήθηκαν 305 εκατομμύρια ECU. Τα προγράμματα αυτά εφαρμόστηκαν συνολικά σε 33 πόλεις της Ε.Ε. (βλ. Παράρτημα). Στη χώρα μας εφαρμόστηκε στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη (βλ. Παράρτημα).
- ◆ **Β φάση Urban Pilot Project:** Στη Β φάση από τις 503 αιτήσεις που υποβλήθηκαν από τα 14 κράτη-μέλη (εκτός δηλαδή από το Λουξεμβούργο), εγκρίθηκαν τελικά 26, που τελικά ολοκληρώθηκαν ως τις 29 Απριλίου 1996. Στόχος των πιλοτικών προγραμμάτων και αυτή τη φορά ήταν η αντιμετώπιση των πολλών και μεγάλων αστικών προβλημάτων, από την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τη διαχείριση των απορριμμάτων ως τα παρατημένα κτίρια και την οικονομική παρακμή. Τα προγράμματα υιοθετούν επιστημονικούς και αποτελεσματικούς τρόπους προσέγγισης των προβλημάτων π.χ. προτείνουν στρατηγικές που συνδυάζουν περιβαλλοντικές με κατασκευαστικές λύσεις, οι οποίες όμως είναι ικανές να υποστηρίξουν οικονομικά και κοινωνικά μέτρα σε

μια προσπάθεια να προαχθεί η αειφόρος ανάπτυξη και η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πόλης. Η Β' φάση του Urban pilot Project εφαρμόστηκε σε 26 πόλεις της Ε.Ε. (βλ. Παράρτημα). Στην Ελλάδα εφαρμόστηκε στην Αλεξανδρούπολη και στη Δυτική Αθήνα (βλ. Παράρτημα).

### 5.2.8 Αστικός Έλεγχος

Ο γενικότερος στόχος του Αστικού Ελέγχου είναι να επιτρέψει την αξιολόγηση του επιπέδου της ποιότητας ζωής σε 58 πόλεις της Ε.Ε., να παράσχει πρόσβαση σε συγκριτικά στοιχεία και να βοηθήσει στην ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των πόλεων. Τον Ιούνιο του 1997, η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη και η Πάτρα κλήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να συμμετάσχουν στο πιλοτικό πρόγραμμα του Αστικού Ελέγχου. Σήμερα η πρώτη φάση έχει ήδη ολοκληρωθεί και αξιολογείται.

### 5.2.9 EMAS

Το EMAS (Κανονισμός Ε.Ε. 1836/93) αποτελεί ένα υποπρόγραμμα του LIFE. Στην ουσία αποτελεί μια πιλοτική εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης και ελέγχου σε αστικές πόλεις μεσαίου μεγέθους. Πρόκειται για ένα πρόγραμμα που στόχο έχει να συμπεριλάβει όλες εκείνες τις δραστηριότητες που έχουν ή θα μπορούσαν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (άμεσες ή έμμεσες) και μπορούν να υπαχθούν σε ένα ενιαίο πλαίσιο διαχείρισης υπό την εποπτεία του δήμου. Στο πρόγραμμα EMAS συμμετέχει η Πάτρα, η Λάρισα και ο Βόλος (EMAS 1999).

### 5.2.10 EFFECT

Σήμερα η Ευρώπη είναι αρκετά ευαισθητοποιημένη πάνω στα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης, με τους κατοίκους της να επιδεικνύουν έντονη ανησυχία πάνω στα μεγάλα περιβαλλοντικά προβλήματα της Ηπείρου μας. Το κυκλοφοριακό είναι ένα από τα προβλήματα που υποβαθμίζει τόσο το φυσικό όσο και το αστικό περιβάλλον καθώς και την ποιότητα ζωής, με τους επικίνδυνους ρύπους που εκλύονται, την κουραστική και κάποιες φορές αφόρητη ηχορύπανση και την εκνευριστική και χρονοβόρα συμφόρηση στους δρόμους της πόλης.

Προκειμένου να βρεθούν λύσεις στα παραπάνω προβλήματα η Ε.Ε. θέσπισε το πρόγραμμα EFFECT. Στόχος του προγράμματος αυτού είναι με τη χρήση της τηλεματικής: α) να βρει αποτελεσματικούς τρόπους διαχείρισης της κυκλοφορίας

ώστε να μειωθούν τα επίπεδα ρύπανσης ιδιαίτερα στις προβληματικές περιοχές και β) να προβλέψει την τυχόν υποβάθμιση και ρύπανση του αέρα και να θεσπίσει μέτρα πρόληψης ή καταστολής για την αποτροπή της ρύπανσης. Ο Βόλος είναι η εν λόγω ελληνική πόλη που συμμετέχει σε αυτό το πρόγραμμα

### 5.2.11 CIED

Το CIED είναι ένα πρόγραμμα πολιτιστικής συνεργασίας αλλά και καινοτομίας προκειμένου να επιτευχθεί οικονομική ανάπτυξη στις πόλεις – πολιτιστικά κέντρα που συμμετέχουν στο πρόγραμμα αυτό. Το πρόγραμμα απαρτίζεται από 5 πόλεις – εταίρους με συντονιστή την πόλη του Βόλου, που είναι και η μοναδική ελληνική πόλη που συμμετέχει στο πρόγραμμα αυτό.

Κάθε εταίρος είναι υπεύθυνος για τα τοπικά και περιφερειακά δίκτυα συνεργασίας. Το πρόγραμμα στηρίζεται στην τοπική, περιφερειακή αλλά και διαπεριφερειακή συνεργασία μεταξύ των εταίρων. Η συνεργασία είναι και το «κλειδί» της επιτυχίας του προγράμματος καθώς με τη συνεργασία μεταφέρονται γνώσεις, εμπειρίες, το know-how και γίνονται γνωστές οι ιδιαιτερότητες του κάθε τόπου καθώς και η ξεχωριστή του πολιτιστική του ταυτότητα. Αυτό που είναι ιδιαίτερα σημαντικό στο πρόγραμμα CIED είναι να μάθουν οι εταίροι να διαχειρίζονται ορθά τον πολιτισμό για χάρη της οικονομικής μεγέθυνσης του τόπου τους, καθώς και να επανεκτιμήσουν το ρόλο του πολιτισμού στο σχεδιασμό.

### 5.2.12 Natural Gas Integrated Resource Planning

Το Natural Gas Integrated Resource Planning στα πλαίσια της Κοινοτικής πρωτοβουλίας SAVE είναι ένα πρόγραμμα που στόχο έχει να εισάγει τη χρήση του φυσικού αερίου στη βιομηχανία, τις υπηρεσίες και τις κατοικίες. Είναι γενικότερα αποδεκτό ότι από περιβαλλοντικής άποψης το φυσικό αέριο είναι μια καθαρή πηγή ενέργειας. Η διάδοση του φυσικού αερίου είναι απαραίτητη στην επίτευξη οικονομικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικής προστασίας στις χώρες της Ε.Ε. Οι χώρες που συμμετέχουν σε αυτή την προσπάθεια είναι τρεις: η Πορτογαλία (Δυτική Κεντρική Περιφέρεια), η Γερμανία (Μπούργκ) και η Ελλάδα (Βόλος) (SAVE 2001).

### 5.2.13 PRESCO

Το Practical Recommendation for Sustainable Construction – PRESCO είναι ένα πρόγραμμα που προτάθηκε πολύ πρόσφατα, ενώ δεν έχει αρχίσει ακόμη να υλοποιείται. Ο κύριος στόχος του PRESCO είναι να **καθιερώσει πανευρωπαϊκά στάνταρτς για το χτίσιμο βιώσιμων κτιρίων**. Η ανάγκη για μια τέτοια ευρωπαϊκή καθοδήγηση είναι μεγάλης σημασίας καθώς σήμερα τα αστικά δομημένα και περιβάλλοντα, αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα. Είναι ανάγκη λοιπόν να δημιουργηθούν βιώσιμα κτίρια τόσο για κατοικίες όσο και για εμπορική και βιομηχανική χρήση (Annex 2000).

Επίσης πέρα από το ενδιαφέρον που δείχνει το PRESCO για κατασκευές φιλικές προς το περιβάλλον ενδιαφέρεται και για την εξάλειψη του κοινωνικού αποκλεισμού και κυρίως στους γέροντες και στα άτομα με ειδικές ανάγκες. Επιπλέον το PRESCO αναμένεται να διευκολύνει την ανταλλαγή εμπειριών και τη μεταφορά γνώσεων σε ό,τι έχει σχέση με την αποτίμηση των μεθοδολογιών κατά τη διάρκεια σχεδιασμού ενός κτιρίου.

Ως και σήμερα δεν είναι ακόμη γνωστό ποιες χώρες ή ποιες πόλεις αναμένεται να συμμετάσχουν σε αυτό το πρόγραμμα. Πάντως από την Ελλάδα ο Βόλος έχει παρουσιάσει μια έντονη κινητικότητα και ενδιαφέρον έχοντας ήδη οργανώσει ημερίδα με θέμα τη βιώσιμη κατασκευή των κτιρίων.

## 5.3. Διαγωνισμοί

### 5.3.1 EUROPAN

Το EUROPAN είναι ένας Ευρωπαϊκός Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός. Πρόκειται για το μεγαλύτερο και σημαντικότερο μέχρι σήμερα ευρωπαϊκό διαγωνισμό, ο οποίος ενισχύει και προάγει τη διευρωπαϊκή συνεργασία στο πεδίο της αρχιτεκτονικής, σέβεται και τονίζει τις τοπικές ιδιαιτερότητες προσθέτοντας έτσι μία επιπλέον συνιστώσα στην ευρωπαϊκή κουλτούρα. Στο διαγωνισμό αυτό έχουν δικαίωμα συμμετοχής νέοι αρχιτέκτονες (μέχρι 35 ετών) από όλη της Ευρώπης οι οποίοι εμφορούνται από νέες ιδέες και προτάσεις. Η καλύτερη αρχιτεκτονική πρόταση για την κάθε περιοχή μελέτης βραβεύεται.

Η πρώτη φορά που το EUROPAN έλαβε χώρα ήταν το 1989-90 με θέμα την εξέλιξη του life-style και της αρχιτεκτονικής στη στέγαση. Τα επόμενα χρόνια ακολούθησαν το EUROPAN 2 με θέμα τη ζωή στην πόλη, το EUROPAN 3 με θέμα

την αστικοποίηση περιοχών κατοικίας, το EUROPAN 4 με θέμα τη δημιουργία μιας πόλης πάνω στην ίδια πόλη και το EUROPAN 5 με θέμα νέα αστικά τοπία, μετακινήσεις και γειτνίαση. Ήδη έχει προκηρυχθεί και ο διαγωνισμός EUROPAN 6 με θέμα τα ενδιάμεσα τμήματα πόλεων.

Σήμερα η υλοποίηση των μελετών που διακρίθηκαν στους προηγούμενους διαγωνισμούς στο Δήμο Μενεμένης της Θεσσαλονίκης (EUROPAN 2) στον Πύργο, στα Τρίκαλα, στο Δήμο Σταυρούπολης της Θεσσαλονίκης (EUROPAN 3), στο Λαύριο (EUROPAN 4) και στο Μαρούσι και τους Αγίους Αναργύρους Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας έχει ήδη προχωρήσει. Αναμένεται η αξιολόγηση των προτάσεων για τα Άνω Λιόσια και τη Λαμία (EUROPAN 6).



Δήμοι	Προγράμματα της Ε.Ε. για την πόλη					
	URBAN	Sustainable Cities	LASALA	Αστικός Έλεγχος	Car Free Cities	EUROCITIES
Αγία Παρασκευή						
Άγιοι Ανάργυροι						
Αθήνα						
Αλεξάνδρεια						
Αλεξανδρούπολη						
Αχαρνές						
Βόλος						
Βριλήσσια						
Γαλάτσι						
Γιαννιτιά						
Δραπετσώνα						
Δυτική Θεσσαλονίκη						
Εκάλη						
Ερμούπολη						
Ηράκλειο						
Θεσσαλονίκη						
Ιθάκη						
Καλλιθέα						
Κερατσίνι						
Κέρκυρα						
Κηφισιά						
Κορυδαλλός						
Λάρισα						
Λαύριο						
Λευκάδα						
Λειβάδια						
Λυκόβρυση						
Μαρούσι						
Μελίσσια						
Μεταμόρφωση						
Νέα Ερυθραία						
Νέα Ιωνία						
Νέα Ιωνία (Μαγνησίας)						
Νέα Πεντέλη						
Νέο Ψυχικό						
Ξάνθη						
Παπάγος						
Πάτρα						
Πεντέλη						
Περιστερί						
Πεύκη						
Πύργος						
Ρόδος						
Σέρρες						
Σίνδος						
Φιλοθέη						
Φλώρινα						
Χαλάνδρι						
Χολαργός						



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 5<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

1. Annex (2000), *Practical Recommendations for Sustainable Constructions – PRESCO*, Brussels: EVK4
2. EMAS (1999), *Πιλοτική Εφαρμογή Συστημάτων Περιβαλλοντικής Διαχείρισης και Ελέγχου σε Αστικές Πόλεις Μεσαίου Μεγέθους*, Βόλος: ΔΕΜΕΚΑΒ
3. EUROPAN 5 (1999), *European results*, Paris: EUROPAN
4. EUROPAN 5 (1999), *Τα Νέα Αστικά Τοπία: Μετακινήσεις και Γειτνίαση, Αποτελέσματα*, Αθήνα: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
5. EUROPAN 6 (2001), *Κανονισμός Θέμα, Ενδιάμεσα τμήματα πόλεων. Δυναμική Αρχιτεκτονικής και Νέες Μορφές Αστικότητας*, Αθήνα: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
6. EUROPAN 6 (2001), *In between cities. Architectural dynamics and new urbanity*, Paris: EUROPAN
7. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1999), *Επιχειρησιακό Υποπρόγραμμα (ΕΥΠ) Δραπετσώνας – Κερατσινίου. Τροποποίηση αρχικής πρότασης. Αναλυτική παρουσίαση μέτρων*, Κερατσίνι: Αναπτυξιακή Δήμων Πειραιά
8. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1999), *Αναμόρφωση λειτουργικού σχεδίου παραγωγικής – κοινωνικής ανασυγκρότησης και πολεοδομικών αναπλάσεων περιοχής Ν.Α. θύλακα της παλαιάς βιομηχανικής ζώνης Περιστερίου. Αναλυτική παρουσίαση Μέτρων / Δράσεων*, Περιστερί: ΑΝ.ΑΝ.Ε.ΠΕΡ. Α.Ε.
9. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1999), *Επιχειρησιακό πρόγραμμα παραγωγικής – κοινωνικής ανασυγκρότησης και πολεοδομικών αναπλάσεων Βόλου – Ν. Ιωνίας. Πρόταση Τροποποίησης. Αναλυτική παρουσίαση Μέτρων*, Βόλος: Δήμος Βόλου, Δήμος Ν. Ιωνίας Μαγνησίας
10. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1999), *Επιχειρησιακό σχέδιο παραγωγικής – κοινωνικής ανασυγκρότησης και πολεοδομικών αναπλάσεων συνοικιών του Ν.Δ. τμήματος της Πάτρας. Αναλυτική παρουσίαση μέτρων. Πρόταση Τροποποίησης*, Πάτρα: Δήμος Πατρών – ΑΔΕΠ
11. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1999), *Δυτική Θεσσαλονίκη. Τροποποίηση Λειτουργικού Προγράμματος*, Θεσσαλονίκη: Δήμοι Δυτικής Θεσσαλονίκης
12. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1999), *Επιχειρησιακό Υποπρόγραμμα Ερμούπολης*, Ερμούπολη: Δήμος Ερμούπολης



13. Κουτσουμαράκη Β. (1998), *Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το αστικό περιβάλλον*, Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας
14. Μούσης Ν. (1997), *Ευρωπαϊκή Ένωση Δίκαιο-Οικονομία-πολιτική*, Αθήνα: Παπαζήση
15. Πανελλήνιος Διαγωνισμός (1995 – 1998), *Τοπικές πρωτοβουλίες στην Ελλάδα για βιώσιμες πόλεις και κατοικίες*, Αθήνα: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
16. SAVE (2001), *Natural Gas Integrated Resource Planning. Western Central Region-Portugal, Burg-Germany, Volos-Greece, Coimbra-Berlin-Volos*: IPN-MVVInnotec-DEMEKAV
17. URBAN FORUM (1996), *ACCESS, information project to stimulate Awareness, Communication and Cooperation in Europe towards Sustainable Settlements*, Delft: The International Institute for the Urban Environment
18. URBAN FORUM (1997), *STREAMS, information project for Sustainability Through Raising Environmental Awareness in Municipal Settlements*, Delft: The International Institute for the Urban Environment
19. [www.inforegio.cec.eu.int/urban/forum/src/intro.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/urban/forum/src/intro.htm)
20. [www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/SRC/intro.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/SRC/intro.htm)
21. [www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/src/phase103.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/src/phase103.htm)
22. [www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/src/phase129.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/src/phase129.htm)
23. [www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/SRC/phase\\_ii.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/SRC/phase_ii.htm)
24. [www.aneta.gr/ETAIRGR/UPP/intro\\_gr.htm](http://www.aneta.gr/ETAIRGR/UPP/intro_gr.htm)
25. [www.sustainable-cities.org](http://www.sustainable-cities.org)
26. [www.eurocities.org](http://www.eurocities.org)
27. [www.iclei.org](http://www.iclei.org)
28. [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)
29. [www.archi.fr](http://www.archi.fr)

## **6<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

### **6.1 Η πόλη του Βόλου και τα χαρακτηριστικά τους**

Ο Βόλος, πρωτεύουσα του Νομού Μαγνησίας, είναι χτισμένος στους πρόποδες του Πηλίου και στις ακτές του Παγασητικού κόλπου. Το ευρύτερο Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου αριθμεί 120.000 κατοίκους με 80.000 από αυτούς να κατοικούν στο δήμο Βόλου και οι υπόλοιποι στο δήμο Νέας Ιωνίας και σε άλλους μικρότερους περιαστικούς δήμους.

Η πόλη είναι χτισμένη πάνω στην αρχαία πόλη Ιωλκός. Η μοντέρνα πόλη πάντως άρχισε να χτίζεται και να εξελίσσεται από το 1840 και έπειτα, ενώ το 1881 κατάφερε, με την απελευθέρωση της Θεσσαλίας από τους Τούρκους, να προσαρτηθεί στο υπόλοιπο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος. Μετά τον καταστροφικό σεισμό τη δεκαετία του '50 η πόλη υπέστη καταστροφικές ζημιές και χτίστηκε σχεδόν πάλι από την αρχή. Το Ιπποδάμειο σύστημα είναι αυτό που κυριαρχεί σχεδόν σε όλη την πόλη με υψηλούς συντελεστές δόμησης μόνο στην παραλία και στο κέντρο της πόλης.

Μέχρι τη δεκαετία του '80 ο Βόλος ήταν σημαντικότερο βιομηχανικό κέντρο, το τρίτο σημαντικότερο μετά την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, με μεγάλες βιομηχανίες στον τομέα των ποτών και τροφίμων, της υφαντουργίας, των ενδυμάτων, των χημικών, της βασικής μεταλλουργίας και των μεταλλικών προϊόντων. Η ΒΙ.ΠΕ. του, που ιδρύθηκε το 1973 προσέλκυσε ακόμη περισσότερες βιομηχανίες. Ωστόσο σήμερα η γενικότερη κρίση στον κατασκευαστικό τομέα και η αποβιομηχάνιση έχει σοβαρό αντίκτυπο στις παραδοσιακές βιομηχανίες του Βόλου με αποτέλεσμα πολλές από αυτές να κλείνουν και η πόλη να μαστίζεται από φαινόμενα ανεργίας.

Το λιμάνι του Βόλου ήταν επίσης από τα σημαντικότερα λιμάνια στη χώρα μας, και διεθνές κέντρο μεταφορών με γραμμές για τη Συρία και τη Μέση Ανατολή κατά την περίοδο 1977 ως και 1984. Όταν ξέσπασε ο πόλεμος μεταξύ Ιράν και Ιράκ και οι γραμμές μεταφορών σταμάτησαν. Τελευταία παρατηρούνται επενδύσεις πάνω σε υποδομές και νέες κατασκευές στο λιμάνι του Βόλου, ενώ στο μέλλον αναμένεται και πάλι να καταλάβει μια εξέχουσα θέση στον τομέα των μεταφορών και να συμβάλει στην οικονομική άνθιση της κεντρικής Ελλάδας.

Ο Βόλος μπορεί να χαρακτηριστεί ως τουριστική περιοχή. Το κοντινό Βουνό του Πηλίου καθώς και οι Σποράδες (Σκιάθος, Σκόπελος, Αλόνησος) με την πλούσια

βλάβιση και τους παραδοσιακούς οικισμούς τους είναι τόποι που επιλέγονται από ένα μεγάλο αριθμό τουριστών για να τους επισκεφτούν.

Τέλος το εμπόριο και οι υπηρεσίες είναι ένας ακόμη σημαντικός τομέας της οικονομικής ζωής της πόλης, ειδικά μετά την παρακμή του τομέα των κατασκευών. Επιπλέον η ίδρυση του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, με τις περισσότερες σχολές και την έδρα αυτού στο Βόλο έδωσε μια νέα οικονομική πνοή και μια πνευματική άνθιση στην πόλη.

## **6.2 Προγράμματα της Ε.Ε. στο Βόλο**

### **6.2.1 URBAN**

Το πρόγραμμα URBAN στο Βόλο, με τίτλο «**Παραγωγική – κοινωνική ανασυγκρότηση και πολεοδομικές αναπλάσεις Βόλου - Ν. Ιωνίας**» είναι μια κοινοτική πρωτοβουλία που σχεδιάστηκε για να ανταποκριθεί στο πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο Βόλος, αλλά και άλλες πόλεις, της υποβάθμισης αστικών περιοχών τους (Παλαιά Βόλου, Προσφυγικά Ν. Ιωνίας) και προσπαθεί να τις αναβαθμίσει με διάφορα μέτρα.

Έτσι πρώτα απ' όλα επιχειρείται η **ένταξη νέων και στήριξη υφιστάμενων οικονομικών δραστηριοτήτων**. Η βασική ιδέα έγκειται στην παροχή επαγγελματικών χώρων με χαμηλό κόστος αφενός σε επιχειρήσεις και αφετέρου σε δραστηριότητες που είναι αλληλένδετες και λειτουργούν υποστηρικτικά προς τους συγκεκριμένους οικονομικούς κλάδους (Κοινοτική πρωτοβουλία URBAN 1999). Στα πλαίσια των πιο πάνω δράσεων και πρωτοβουλιών αναμένεται η απόκτηση, οι κατασκευαστικές προσαρμογές και η συντήρηση του εξοπλισμού του κτιριακού συγκροτήματος πρώην Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα, στην περιοχή Παλαιών Δήμου Βόλου, όπου θα δημιουργηθεί Μουσείο Βιομηχανικής Αρχαιολογίας, η εγκατάσταση και λειτουργία Κέντρου Ενεργειακών Εφαρμογών στο κτίριο πρώην Απεντομωτηρίου, η απόκτηση, οι κτιριακές προσαρμογές και ο εξοπλισμός του κτιριακού συγκροτήματος του παλιού Μεταξουργείου στην περιοχή της Νέας Ιωνίας, που θα χρησιμοποιηθεί για τη στέγαση επαγγελματικού κέντρου σύνθετου χαρακτήρα κ.α. (Community Initiative URBAN 1999). Τα παραπάνω είναι μερικά δείγματα των νέων λειτουργιών και δραστηριοτήτων που ήρθαν να προστεθούν στο αστικό κέντρο του Βόλου. Η προσφορά μάλιστα αυτή είναι ακόμη μεγαλύτερη αν αναλογιστεί



κανείς ότι τα κτίρια αυτά πριν όχι μόνο δεν είχαν καμία χρήση αλλά και υποβάθμιζαν την περιοχή που ανήκαν.

Επίσης στόχος της λειτουργίας αυτού του Προγράμματος είναι η **στήριξη της απασχόλησης**. Προκειμένου λοιπόν να στηριχθεί η απασχόληση προγραμματίστηκε η λειτουργία Κέντρου Υποστήριξης της Απασχόλησης, προγραμμάτων κατάρτισης ανθρώπινου δυναμικού και ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας (Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN 1994 - Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN 1999).

Το πρόγραμμα URBAN πρότεινε επίσης **πολεοδομικές παρεμβάσεις αναβάθμισης και ανάδειξης της περιοχής**. Αυτές σχεδιάστηκαν να γίνουν στις συνοικίες Παλαιών - Οξυγόνου - Προσφυγικών Ν. Ιωνίας. Η αναβάθμιση επιτυγχάνεται με τη δημιουργία πλατειών, τη διαμόρφωση πεζοδρόμων, τη βελτίωση του αστικού εξοπλισμού, την ενίσχυση του πράσινου και άλλες συναφείς παρεμβάσεις σε κοινόχρηστους χώρους. Επίσης αναφέρεται στην αξιοποίηση υποβαθμισμένων χώρων και εγκαταλειμμένων εργοστασίων, με τη δημιουργία κοινωνικών υποδομών και χώρων δημιουργικής απασχόλησης της νεολαίας. Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει τα εξής έργα: Πολεοδομικές παρεμβάσεις στην περιοχή των Παλαιών, πολεοδομικές παρεμβάσεις στην περιοχή των Προσφυγικών, Κέντρο Άθλησης & Νεολαίας στο κτίριο Αδαμόπουλου, υποδομές εξασφάλισης ίσων ευκαιριών σε ειδικές κοινωνικές ομάδες - παραγωγικά εργαστήρια στο παλιό εργοστάσιο Στρυχοκάρπου, υποδομές για ειδικές κοινωνικές ομάδες στην περιοχή των Προσφυγικών (Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN 1999).

Ένας ακόμη στόχος του προγράμματος URBAN είναι η **κατάρτιση στην ανακαίνιση παλαιών κτιρίων**. Προτεραιότητα στην κατάρτιση αυτή έχουν οι άνεργοι της περιοχής εφαρμογής του URBAN και εν συνεχεία, σε περίπτωση έλλειψης, οι άνεργοι του υπόλοιπου Π.Σ. Βόλου. Ειδικότερα, τα συγκεκριμένα προγράμματα κατάρτισης αναφέρονται στην ανακαίνιση και αισθητική αποκατάσταση παλαιών κτιρίων και παλαιών βιομηχανικών συγκροτημάτων. Η ανάγκη σε τέτοιες ειδικότητες και δεξιότητες υπάρχει τόσο στο εσωτερικό της περιοχής παρέμβασης, όσο και στην ευρύτερη περιοχή (παραδοσιακοί οικισμοί Πηλίου κλπ). Επιπλέον πρόκειται για επαγγελματικό χώρο στον οποίο απασχολείται σημαντικό ποσοστό ατόμων από μειονότητες. Οι στόχοι που εξυπηρετεί το μέτρο είναι συνεπώς πολλαπλοί. (Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN 1999 · Community Initiative URBAN 1999)

Αναμένονται επίσης και **κοινωνικές παρεμβάσεις** σε όλη την περιοχή παρέμβασης URBAN. Πιο συγκεκριμένα οι κοινωνικές παρεμβάσεις αφορούν στα εξής: α) **κατάρτιση ειδικών κοινωνικών ομάδων Δήμου Βόλου**, (πρόγραμμα υποστήριξης γυναικών σε θέματα συμβουλευτικής Δήμου Βόλου, πρόγραμμα υποστήριξης γυναικών - λειτουργία παιδικών σταθμών, πρόγραμμα υποστήριξης γυναικών συνοικίας Προσφυγικών Ν. Ιωνίας) β) **πληροφόρηση – ευαισθητοποίηση** (κέντρο συμβουλευτικής νέων και οικογενειών Δήμου Βόλου) γ) **πληροφόρηση και στήριξη ειδικών κοινωνικών ομάδων συνοικιών Βόλου** (στήριξη ανέργων μητέρων Δήμου Ν. Ιωνίας, λειτουργία δραστηριοτήτων κοινωνικής ενσωμάτωσης, υποστήριξη ειδικών κοινωνικών ομάδων Δήμου Ν. Ιωνίας, Κέντρο Συμβουλευτικής Οικογένειας Παιδιού Ν. Ιωνίας). Αναμένονται θετικές επιπτώσεις στην κοινωνική συνοχή του Π.Σ Βόλου, στην κοινωνική ένταξη των αποκλεισμένων ομάδων, στον περιορισμό της περιθωριοποίησης, στην εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων και στην κατάρτιση ειδικών κοινωνικών ομάδων (Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN 1994 - Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN 1999).

Για να επιτευχθεί όμως **βελτίωση της αποτελεσματικότητας των φορέων που διαχειρίζονται το πρόγραμμα**, με σημαντικές επιπτώσεις στην καλή, γρήγορη, αποτελεσματική υλοποίηση των έργων και ενεργειών του προγράμματος είναι ανάγκη να εφαρμοστεί το ΕΤΠΑ. Επιπλέον αναμένεται και **βελτίωση του εξοπλισμού** (υλικό και λογισμικό) των φορέων που συμμετέχουν στη διαχείριση του προγράμματος και η ανταλλαγή εμπειριών (Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN 1999).

Αξίζει τέλος να σημειωθεί πως το URBAN είναι σήμερα το πιο σημαντικό πρόγραμμα στο Βόλο. Όχι μόνο για τους πολλαπλούς στόχους που έχει θέσει, αλλά και γιατί είναι ένα πρόγραμμα στο οποίο διακινούνται τεράστια ποσά χρημάτων (3 Δις. δρχ). Τα προγράμματα που παρατίθενται πιο κάτω είναι πολύ πιο μικρά προγράμματα, από άποψη χρηματοδότησης, εμπλεκόμενων φορέων κλπ.

### 6.2.2 Car Free Cities

Η μείωση της χρησιμοποίησης του αυτοκινήτου έχει γίνει απαραίτητη για τη διατήρηση της κινητικότητας με αυτοκίνητο. Αποτελεί επίσης προϋπόθεση για τη διατήρηση της δυνατότητας πρόσβασης στα κυριότερα κέντρα δραστηριότητας και ενδιαφέροντος στις πόλεις μας. Η πλειονότητα του πληθυσμού όλων των ευρωπαϊκών χωρών επιθυμεί τη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2000).

Ο Βόλος είναι και αυτός μια από τις πολλές πόλεις σε όλο τον κόσμο που ταλαιπωρείται από το αυτοκίνητο και αναζητά νέους τρόπους μετακίνησης φιλικότερους προς το περιβάλλον. Έτσι είναι αλήθεια πως η πόλη τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζει όλο και πιο έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Μάλιστα καθώς ο αριθμός των δυνατών χρηστών Ι.Χ. αυξάνει, αυξάνει αναλόγως και αριθμός των οχημάτων μέσα στην πόλη, με αποτέλεσμα να επικρατεί κυκλοφοριακό χάος, κατά τις ώρες αιχμής, το κέντρο κυρίως να ηχορυπαίνεται και η ατμόσφαιρα να επιβαρύνεται με τους επικίνδυνους ρύπους που εκπέμπουν τα αυτοκίνητα.

Ο Βόλος ανήκει στο δίκτυο Πόλεων Χωρίς Αυτοκίνητο (Car Free Cities). Στόχος αυτού του δικτύου είναι να μειώσει την κυκλοφορία του αυτοκινήτου μέσα στις πόλεις και να ενισχύσει τη χρήση τόσο των δημοσίων μέσων μεταφορών όσο και του ποδηλάτου. Το γεγονός λοιπόν ότι το Car Free Cities επιχείρησε να τονώσει τη διάσταση της χρήσης του **ποδηλάτου** και του **λεωφορείου** είναι πολύ σημαντικό. Αναμφισβήτητα η χρήση του ποδηλάτου για τις καθημερινές ανάγκες συνδυάζει τη σημερινή τάση για φυσική άσκηση και υγιεινή διαβίωση με το σεβασμό προς το περιβάλλον (Φραντζεσκάκης Ι. κ.α. 1997, Επιτροπή Ερευνών Πανεπιστημίου Θεσσαλίας 2000) Εξίσου σημαντική είναι η προσέλκυση του κοινού στα δημόσια μέσα μεταφοράς (λεωφορεία). Ωστόσο σήμερα τα λεωφορεία είναι απωθητικά προς τους πολίτες διότι τα δρομολόγια τους δεν γίνονται συχνά και δεν υπάρχει σύνδεση μεταξύ όλων των περιοχών του Βόλου.

Το ήπιο κλίμα, η επίπεδη επιφάνεια και οι μικρές αποστάσεις που διανύονται από τους κατοίκους για τις καθημερινές τους δραστηριότητες λόγω της μικρής ανάπτυξης της πόλης είναι τρεις λόγοι και τρεις ιδιαιτερότητες της πόλης που ευνόησαν παραδοσιακά τη χρήση ποδηλάτου στο Βόλο. Βέβαια με την είσοδο του ιδιωτικού αυτοκινήτου τη δεκαετία του '70 το ποδήλατο άρχισε να εκτοπίζεται. Το δίκτυο Car Free Cities προσπαθεί να εισάγει ξανά το ποδήλατο στην καθημερινή πρακτική (Βλαστός Θ., Μπιρμπίλη Τ. 2001).

Σε ότι έχει σχέση με την ευρύτερη χρήση του ποδηλάτου οι προτάσεις για την επανένταξη της χρήσης του άρχισαν ήδη από το 1991 ενώ το 1999 εκπονήθηκε μια ολοκληρωμένη και γενική μελέτη μεταφορών και κυκλοφορίας για την πόλη του Βόλου (Παπαβασιλείου Γ., Μπίτσης Κ. 1999). Ως προς το ποδήλατο ο Βλαστός (2001) τονίζει με βεβαιότητα ότι ο Βόλος είναι η πόλη που ξεχωρίζει από όλες τις άλλες πόλεις της Ελλάδας τόσο στον πλούτο των μελετών όσο και των υλοποιήσεων.

Η χρήση του ποδηλάτου μέσα από το Car Free Cities ενισχύεται ακόμη περισσότερο αφού εισάγεται και η ευρωπαϊκή υποστήριξη στην προσπάθεια αυτή. Επιπλέον το Car Free Cities δε λειτουργεί ανεξάρτητα από τις παραπάνω προσπάθειες αλλά σε συνδυασμό με αυτές έτσι ώστε να είναι πιο αποτελεσματικές.

Αν και το Car Free Cities δεν είναι πρόγραμμα αλλά δίκτυο πόλεων, δηλαδή ουσιαστικά ένα δίκτυο συνεργασίας ωστόσο οι πόλεις που ανήκουν σ' αυτή την ευρωπαϊκή συνεργασία έχουν πιο εύκολη πρόσβαση στην ενημέρωση πάνω σε προγράμματα που στόχο έχουν να μειωθεί η χρήση του αυτοκινήτου. Επιπλέον οι πόλεις που ανήκουν στο δίκτυο οργανώνουν διάφορες συγκεντρώσεις και εκεί τους δίνεται η ευκαιρία να ανταλλάξουν μεταξύ τους απόψεις, εμπειρίες και τεχνογνωσία. Παράλληλα η κάθε πόλη – μέλος του δικτύου διοργανώνει διάφορες δραστηριότητες προκειμένου να πεισθεί ο πολίτης ότι η χρήση του αυτοκινήτου μέσα στην πόλη πρέπει να μειωθεί.

Στα πλαίσια λοιπόν της παραπάνω προσπάθειας ο δήμος Βόλου συμμετείχε την Παρασκευή 22 Σεπτεμβρίου 2000 στη διαδικασία: Ευρωπαϊκή Ημέρα χωρίς Αυτοκίνητο. Συγκεκριμένα τη μέρα εκείνη τα Ι.Χ. αυτοκίνητα δεν κυκλοφορούσαν στο κέντρο της πόλης, ούτε καν ήταν σταθμευμένα εκεί. Η κυκλοφορία γίνονταν είτε με τα πόδια, είτε με ποδήλατα (μάλιστα ο δήμος δάνειζε ποδήλατα), είτε με τα δημόσια μέσα μεταφοράς (λεωφορεία) τα οποία είχαν ιδιαίτερα τακτά δρομολόγια. Στα πλαίσια της δράσης αυτής πραγματοποιήθηκαν και αρκετές πολιτιστικές εκδηλώσεις (Δήμος Βόλου 2000 - Επιτροπή Ερευνών Πανεπιστημίου Θεσσαλίας 2000).

Το Car Free Cities προσπάθησε να περάσει ένα μήνυμα: αφήστε το αυτοκίνητό σας κινηθείτε με τα πόδια, το ποδήλατο, τα δημόσια μέσα μεταφοράς. Αυτό εκφράστηκε εντονότερα και έγινε ιδιαίτερα γνωστό στις 22/9//2000 δηλαδή την Ευρωπαϊκή Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο. Βέβαια εν εξαιρέσει κανείς τη συγκεκριμένη εκείνη μέρα όπου οι κάτοικοι εκ των πραγμάτων αναγκάστηκαν ή και πείστηκαν να μη χρησιμοποιήσουν το Ι.Χ. δεν παρατηρήθηκε έκτοτε μείωση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Έτσι η δράση αυτή στα πλαίσια του δικτύου Car Free Cities ήταν αποτελεσματική μάλλον για μία μόνο μέρα.

### 6.2.3 ACCESS

Ο Βόλος με το ACCESS, όπως και άλλες 19 πόλεις στην υπόλοιπη Ευρώπη έχει την ευκαιρία να δέχεται πληροφορίες από την Ε.Ε σχετικά με θέματα **περιβαλλοντικής πολιτικής και βιώσιμης ανάπτυξης**. Έτσι ο Βόλος, μέσω της πληροφόρησης από την Ε.Ε. αλλά και της επικοινωνίας με τις άλλες πόλεις που συμμετέχουν στο ACCESS έχει τη δυνατότητα να αναπτυχθεί, να εισάγει νέες μεθόδους περιβαλλοντικής διαχείρισης στο φυσικό του περιβάλλον, να ενημερωθεί πάνω στις τελευταίες αστικές εξελίξεις και να οδηγήσει την πόλη σε βιώσιμη ανάπτυξη.

Είναι αλήθεια πως ο Βόλος, όπως έχει ειπωθεί και προηγουμένως αντιμετωπίζει πρόβλημα ρυπογόνου ατμόσφαιρας. Βέβαια το πρόβλημα δεν έχει πάρει τις διαστάσεις του αντίστοιχου της Αθήνας, αλλά παρόλα αυτά είναι σημαντικό γιατί εμφανίζει αυξητικές τάσεις ανάλογες με τη διόγκωση του πληθυσμού, την κυκλοφορία όλο και περισσότερων αυτοκινήτων και την αύξηση των βιομηχανιών. Το πρόγραμμα ACCESS, που έγινε στα πλαίσια της συμμετοχής τους Βόλου στο Car Free Cities **επιλέγει το ποδήλατο ως την πλέον συμφέρουσα λύση του προβλήματος**. Επιπλέον όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως ο Βόλος είναι μια πόλη που λόγω της γεωμορφολογίας της ευνοεί τη χρήση του ποδηλάτου.

Συγκεκριμένα ο Βόλος μέσω του ACCESS προσπαθεί να προωθήσει το ποδήλατο, για τη **βελτίωση της ποιότητας του αέρα** της πόλης και της **υγείας των κατοίκων** της. Έτσι η ΔΕΜΕΚΑΒ (Δημοτική Επιχείρηση), που είναι και η υπεύθυνη διαχείρισης του ACCESS, προσπάθησε να πληροφορήσει την τοπική κοινωνία με αφισκοκολλήσεις και μοίρασμα φυλλαδίων σχετικά με τα πλεονεκτήματα του ποδηλάτου, τηλεοπτικές και ραδιοφωνικές εκπομπές σχετικά με το ποδήλατο, διαλέξεις στο δημαρχείο σχετικά με το ποδήλατο, την αειφόρο λύση του μεταφορικού προβλήματος των πόλεων και να αυξήσει το ενδιαφέρον για το ποδήλατο, ώστε οι κάτοικοι να οδηγηθούν σε μια πολύ πιο υγιή ζωή και ένα φιλοπεριβαλλοντικό τρόπο διαβίωσης και κίνησης στην πόλη.

Επομένως ο γενικός στόχος του προγράμματος είναι να αυξηθεί η χρήση του ποδηλάτου ως μέσο μεταφοράς, ενώ οι επιμέρους προσπάθειες που γίνονται μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:



**Α) Πληροφόρηση πολιτών και ιδιαίτερα των νέων, σχετικά με τα πλεονεκτήματα που προσφέρει το ποδήλατο (υγεία, γυμναστική, ποιότητα του αέρα, εξοικονόμηση χρήματος και ενέργειας, γρήγορη μεταφορά, μικρές απαιτήσεις σε χώρο.**

**Β) Ενθάρρυνση των πολιτών να χρησιμοποιήσουν τις υποδομές για τα ποδήλατα, ενημέρωση αλλά και προειδοποίηση των οδηγών των αυτοκινήτων για τα ποδήλατα και ότι αυτά θα έχουν τη δυνατότητα να κινούνται με προτεραιότητα στο κέντρο της πόλης.**

**Γ) Προαγωγή της χρήσης του ποδηλάτου στους τουρίστες που επισκέπτονται την πόλη. Άλλωστε η ανάπτυξη υπηρεσιών ενοικίασης ποδηλάτου σε συνδυασμό με ενδιαφέρουσες διαδρομές με το ποδήλατο θα αποτελούσε ένα άλλο είδος εναλλακτικού αειφόρου τουρισμού.**

**Δ) Γνωστοποίηση σε όλους τους πολίτες των πολιτικών και των κατευθύνσεων της Ε.Ε. και της ευρωπαϊκής εμπειρίας πάνω σε ανάλογα θέματα.**

#### **6.2.4 EFFECT**

Το EFFECT είναι ένα πρόγραμμα της Ε.Ε. που έκανε **χρήση τηλεματικής στον τομέα του περιβάλλοντος**. Το πρόγραμμα είχε διπλό σκοπό. Από τη μια να βρει τρόπους **διαχείρισης της κυκλοφορίας** ώστε να μειωθούν τα επίπεδα ρύπανσης, ιδιαίτερα στις προβληματικές περιοχές, και από την άλλη να αναπτύξει λογισμικό ώστε να μετρήσει την τυχόν **υποβάθμιση του αέρα και να θεσπίσει μέτρα πρόληψης ή καταστολής για την αποτροπή της ρύπανσης**.

Γενικά ο Βόλος, όπως αναφέρεται και πιο πάνω αντιμετωπίζει κυκλοφοριακό πρόβλημα και κατά συνέπεια πρόβλημα ρύπανσης της ατμόσφαιρας από τους ρύπους που εκπέμπουν τα αυτοκίνητα. Επιπλέον ο Βόλος είναι μια βιομηχανική πόλη και το γεγονός ότι οι βιομηχανίες βρίσκονται σε μικρή απόσταση από την πόλη εντείνει τη ρύπανση της ατμόσφαιράς της. Με βάση τα παραπάνω μπορούμε να πούμε πως η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι μια ιδιαιτερότητα της πόλης του Βόλου και επομένως το πρόγραμμα είναι κατάλληλο για τις ιδιαίτερες συνθήκες του Βόλου.

Συγκεκριμένα στο Βόλο με την ανάληψη του προγράμματος επιχειρείται η αναγνώριση των κοινωνικών και οικονομικών αναγκών για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη διαχείριση της κυκλοφορίας με τέτοιο τρόπο ώστε αυτή να μη ρυπαίνει την ατμόσφαιρα στον ίδιο βαθμό που συνέβαινε πριν την ανάληψη του προγράμματος. Αυτό θα επιτευχθεί τόσο με την καταγραφή της ρύπανσης της



ατμόσφαιρας, τη μελέτη υπαρχόντων στοιχείων, την πρόταση εναλλακτικών λύσεων όσο και με την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση της τοπική κοινωνίας.

Το πρόγραμμα έχει σήμερα ολοκληρωθεί. Πάντως ο Βόλος δε συμμετείχε πλήρως στο πρόγραμμα γιατί δεν είχε τις υποδομές, το know how και τη δυνατότητα να κάνει χρήση της τηλεματικής. Έτσι περιορίστηκε σε πολύ λίγες ενέργειες, καθώς στο Βόλο δεν υπάρχει ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας καθώς και της ρύπανσης της ατμόσφαιρας που προκαλείται από την κυκλοφορία. Το EFFECT είναι ένα μακρόπνοο σχέδιο για το Βόλο και αναμένεται να λειτουργήσει και να δώσει θετικά αποτελέσματα σε αρκετά χρόνια από σήμερα.

### 6.2.5 CIED

Το CIED είναι ένα πρόγραμμα που προσπαθεί να συνδυάσει τον **πολιτισμό** με την **οικονομική ανάπτυξη**. Συγκεκριμένα προσπαθεί να εξετάσει τις σχέσεις και τις επιρροές που ασκεί ο πολιτισμός και η πολιτιστική κληρονομιά μιας περιοχής στην ανάπτυξη της περιοχής. Η πόλη του Βόλου συμμετέχει στο CIED με το πιλοτικό πρόγραμμα: **Βιομηχανική αρχαιολογία και πολιτιστικός εναλλακτικός τουρισμός: Η πόλη ως ιστορικός χάρτης από τα αρχαία χρόνια ως το 2000** (European Commission, 1998).

Με το πρόγραμμα CIED επιχειρείται να αποκτήσει η πόλη ένα ιδιαίτερο πολιτιστικό χαρακτήρα και μια ιστορική ταυτότητα και ιδιαιτερότητα. Είναι ένα ιδιαίτερα σημαντικό πρόγραμμα για το Βόλο, μια πόλη στην περιφέρεια της Ευρώπης που λόγω της αποβιομηχάνησης βρίσκεται σε οικονομική ύφεση. Η πόλη μπορεί να οδηγηθεί σε αναδιάρθρωση της οικονομίας της, αξιοποιώντας τον **αστικό τουρισμό** καθώς αναμένεται να αυξηθεί ο τουρισμός της πόλης και συγκεκριμένα ο εναλλακτικός τουρισμός (για την κουλτούρα, τον πολιτισμό, την ιστορία και την παράδοση), με την αξιοποίηση των αρχαιολογικών της χώρων και τη δημιουργία θεματικών και βιομηχανικών πάρκων. (Γοσποδίνη Α. 2000 - Gospodini A.A. 2001) Πάντως τα οικονομικά οφέλη που αναμένεται να αποδοθούν ανήκουν μάλλον στη σφαίρα της μακροοικονομίας και όχι της μικροοικονομίας.

Με το πρόγραμμα CIED αναμένεται να υπάρξει μια στροφή στον πολιτισμό και στις δυναμικές που παρέχει ο πολιτισμός του Βόλου για την οικονομική του ανάπτυξη. Μάλιστα αυτές οι δυναμικές δεν έχουν μελετηθεί και δεν έχουν ληφθεί

ποτέ σοβαρά υπόψη στο παρελθόν, τόσο ώστε να αποδοθεί στην πόλη του Βόλου μια συγκεκριμένη πολιτιστική ταυτότητα.

Στο CIED του Βόλου λαμβάνονται υπόψη τα βιομηχανικά «ερείπια» ακόμη και των τελευταίων χρόνων, διότι μπορούν να συμπεριληφθούν στη συνολική προσέγγιση της ανάπτυξης πολιτιστικών τουριστικών εναλλακτικών, έτσι ώστε οι άνθρωποι να μην περνούν απλά από το Βόλο προκειμένου να φτάσουν στο Πήλιο ή τις Σποράδες, αλλά να παραμένουν στην πόλη, θέλοντας να ενημερωθούν από τον ιστορικό χάρτη αυτής, να επισκεφτούν τα αρχαία κομμάτια της και να γοητευτούν από τη βιομηχανική ιστορία της πόλης. Ο Βόλος ήδη από τα προϊστορικά χρόνια έχει μια πλούσια ιστορία. Στην ιστορία του αυτή έρχεται να προστεθεί και η βιομηχανική παράδοση, και ιστορία της πόλης πράγμα που κάνει την πόλη ξεχωριστή, καθώς ελάχιστες είναι εκείνες οι ελληνικές – τουλάχιστον - πόλεις που έχουν παρόμοια ιστορική πορεία. Το γεγονός επίσης ότι το πρόγραμμα σκοπό έχει να τονίσει την ιδιαιτερότητα του Βόλου είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε μια εποχή μάλιστα που οι τόποι τείνουν να εξισωθούν και να ομογενοποιηθούν και η κουλτούρα της κάθε περιοχής να εξαφανιστεί (Στεφάνου Ι. 2000).

Ήδη σήμερα έχει ξεκινήσει μια οργανωμένη προσπάθεια του δήμου Βόλου ανάπλασης των βιομηχανικών κτιρίων. Έτσι αξίζει να αναφέρουμε ότι πέρα από τα κτίρια που ήδη έχουν αναπλασθεί στα πλαίσια του προγράμματος URBAN, ο δήμος έχει ξεκινήσει μια οργανωμένη προσπάθεια αναπαλαίωσης όσο το δυνατόν περισσότερων βιομηχανικών κτιρίων (πχ. Καπναποθήκη Σπίρερ, Καπναποθήκη ελληνογαλλικής Εταιρίας Καπνών, Ηλεκτρική Εταιρία Βόλου, Υφαντουργία Μουρτζούκου κλπ.). Επιπλέον σκοπεύει να δημιουργήσει βιομηχανικό θεματικό πάρκο, ενώ έχει μπει στη φάση αξιοποίησης και ανάδειξης του Κάστρου των Παλιών και σκοπεύει να εκμεταλλευτεί πιο εντατικά τους αρχαιολογικούς χώρους του Σέσκλου και του Διμηνίου με την πιο συστηματική και οργανωμένη προβολή τους προς τα έξω και τη δημιουργία στο μέλλον θεματικού αρχαιολογικού πάρκου.

## 6.2.6 EMAS

Το EMAS είναι ένα πρόγραμμα στο οποίο ο κάθε δήμος που συμμετέχει είναι υπεύθυνος για τα περιβαλλοντικά συστήματα διαχείρισης που εφαρμόζονται στα όρια του δήμου και σε διάφορες επιχειρήσεις αυτού. Ο Δήμος Βόλου συμμετέχει σε αυτό το πρόγραμμα, με τις δημοτικές υπηρεσίες καθαριότητας, πρασίνου και το σύνδεσμο

διάθεσης απορριμμάτων Βόλου έχοντας, ως στόχο την αειφόρο ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος που αποτελεί ζωτικό συστατικό μια ισόρροπης οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης (Life 1995).

Με το EMAS ο δήμος οραματίστηκε να συμβάλει στη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης του φυσικού περιβάλλοντος της πόλης και συγκεκριμένα στον έλεγχο των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλούνται από δραστηριότητες και υπηρεσίες που παρέχουν η **διεύθυνση καθαριότητας**, ο **σύνδεσμος διάθεσης απορριμμάτων** και η **διεύθυνση πρασίνου**. Έτσι προσπαθεί να εισάγει νέες μεθόδους αποτελεσματικής περιβαλλοντικής διαχείρισης, ορθολογικής χρήσης και εξοικονόμηση της ενέργειας, εξοικονόμηση πρώτων υλών, διαχείριση των αερίων στερεών και υγρών αποβλήτων, υιοθέτηση φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών και παροχή κινήτρων για καινοτομία κ.α.

Στα πλαίσια του προγράμματος ο EMAS ο Δήμος Βόλου προσπάθησε να συμμετέχουν εκούσια τοπικές βιομηχανίες και επιχειρήσεις, επιτρέποντάς τους έτσι να ενσωματώσουν αποτελεσματικά την περιβαλλοντική διάσταση στη στρατηγική τους και να αναπτύξουν σωστές τεχνικές διαχείρισης, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις αυτοελέγχου σε θέματα αποφυγής επιβάρυνσης του περιβάλλοντος. Ο κανονισμός αυτός που δε στηρίζεται στην αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» επιβραβεύει τις περιβαλλοντικές επιδόσεις μιας επιχείρησης (Life 1995).

Τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την εφαρμογή του EMAS στο δήμο Βόλου καθώς και στους άλλους δύο δήμους που συμμετέχουν στο πρόγραμμα (Λάρισας και Πάτρας) συνοψίζονται στα εξής:

- ◆ Ορθολογική διαχείριση και εξοικονόμηση πρώτων υλών.
- ◆ Μείωση του κόστους των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το περιβάλλον.
- ◆ Διαχείριση επικινδυνότητας και μείωση των κινδύνων ατυχημάτων.
- ◆ Προστασία των διάφορων αποδεκτών.
- ◆ Ελαχιστοποίηση των εκπομπών ρύπων.
- ◆ Προσανατολισμό των δημόσιων δραστηριοτήτων σε συγκεκριμένους περιβαλλοντικούς στόχους, με σκοπό τη συνεχή βελτίωση των επιδόσεων και πρακτικών.

Σε γενικές γραμμές θα λέγαμε ότι το EMAS κατάφερε να εισάγει και να ενημερώσει τις συμμετέχουσες υπηρεσίες για τις μεθόδους περιβαλλοντικής διαχείρισης. Μάλιστα το γεγονός ότι τόσο οι υπηρεσίες, όσο και οι επιχειρήσεις που

συμμετέχουν στο πρόγραμμα έχουν το δικαίωμα να διεκδικήσουν ουσιαστική οικονομική βοήθεια για την εφαρμογή των οικολογικών προανατολισμών τους από την Ε.Ε, έκανε το πρόγραμμα ακόμη πιο αποτελεσματικό και ελκυστικό. Έτσι μπορούν να διεκδικήσουν ευκολότερα χρηματοδοτικές πηγές για την υλοποίηση σχεδίων και δραστηριοτήτων, που προάγουν τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.

### 6.2.7 STREAMS

Στο πρόγραμμα STREAMS, που ξεκίνησε το 1997, επισημαίνεται η **σημαντικότητα του νερού και προτείνονται τρόποι αειφόρου διαχείρισης του**. Πράγματι το νερό είναι ένα παρά πολύ σημαντικό στοιχείο για τη ζωή των ανθρώπων και για τις δραστηριότητές τους (γεωργία, βιομηχανία κλπ.). Είναι ανάγκη να ενημερωθούν οι πολίτες και να δράσουν έγκαιρα οι τοπικές αρχές, προκειμένου να μην σπαταλάται άσκοπα το νερό και ταυτόχρονα να μη ρυπαίνεται.

Ο Βόλος, λόγω της γεωγραφική του θέσης και του κλίματός του, δεν έχει πολλά αποθέματα νερού. Μάλιστα αν η κατανάλωση συνεχιστεί με τους ρυθμούς του σήμερα και αν λάβουμε υπόψη ότι και ο πληθυσμός του Βόλου αυξάνεται, τότε είναι σχεδόν βέβαιο ότι ο Βόλος θα αντιμετωπίσει το πρόβλημα της λειψυδρίας. Επομένως το STREAMS, που είναι κυρίως ένα πρόγραμμα ενημέρωσης του κοινού, είναι ένα πολύ σημαντικό πρόγραμμα, που εκτός του ότι εντοπίζει το πρόβλημα νερού του Βόλου, προσπαθεί να βρει εναλλακτικούς τρόπους εξοικονόμησης του νερού της πόλης και κυρίως προσπαθεί να κάνει τους κατοίκους να συνειδητοποιήσουν ότι το νερό είναι πολύτιμο είδος υπό εξαφάνιση.

Έτσι, στόχος του προγράμματος είναι να ενημερωθεί αφενός το κοινό για την έλλειψη επαρκών αποθεμάτων νερού και την επιβάρυνση της κατάστασης όταν σπαταλάται νερό χωρίς να υπάρχει ουσιαστικός ρόλος και αφετέρου να προτείνει μέτρα για τη λογική χρήση του νερού στην πόλη. Συγκεκριμένα στόχο έχει:

- ◆ Να ενημερώσει τους πολίτες και ειδικά του νέους ανθρώπους για το πόσο σπάνιο και σημαντικό αγαθό είναι το νερό και για το τεράστιο οικονομικό κόστος που υποβάλλεται ο δήμος για να παρέχει νερό στην πόλη.
- ◆ Να παρουσιάσει τα προβλήματα που προκύπτουν όταν οι πολίτες σπαταλούν άσκοπα το νερό.



- ◆ Να ενθαρρύνει τους πολίτες να κάνουν λελογισμένη χρήση του νερού με το να του δώσει έξυπνες λύσεις για το πώς μπορούν να εξοικονομήσουν νερό στις καθημερινές λειτουργίες και ανάγκες τους.

Είναι γεγονός ότι στην προσπάθεια αυτής της ενημέρωσης έγιναν ημερίδες, διαλέξεις, εκπομπές στην τοπική τηλεόραση και στο ραδιόφωνο, καμπάνιες ενημέρωσης στα σχολεία, ακόμα και ενημερωτικά φυλλάδια για το πώς θα εξοικονομούμε νερό στους λογαριασμούς της ΔΕΥΑΜΒ. Το πρόγραμμα τελείωνε το 1999, ο δήμος όμως εξακολουθεί να μιλά και σήμερα για τον κίνδυνο της λειψυδρίας που απειλεί την πόλη του Βόλου.

### 6.2.8 Natural Gas Integrated Resource Planning

Το Natural Gas Integrated Resource Planning, πρόγραμμα που υλοποιήθηκε στα πλαίσια της κοινοτικής πρωτοβουλίας SAVE, είναι ένα πρόγραμμα που στόχο έχει να εισάγει την ορθολογική **χρήση του φυσικού αερίου στις κατοικίες, τις βιομηχανίες και τις υπηρεσίες**. Το φυσικό αέριο είναι μια πηγή ενέργειας πολύ πιο οικολογική σε σχέση με το πετρέλαιο, που συνήθως χρησιμοποιείται, και μάλιστα είναι και πιο οικονομική.

Η είσοδος του φυσικού αερίου στην Ελλάδα έγινε πολύ πρόσφατα. Στο Βόλο η χρήση του θα ξεκινούσε ήδη από το 1997, ωστόσο κάποια τεχνικά προβλήματα το έχουν καθυστερήσει μέχρι και σήμερα, ενώ αναμένεται μέσα στο καλοκαίρι το 2001 να αρχίσει να υλοποιείται. Υπολογίζονται ότι οι χρήστες του φυσικού αερίου θα είναι 12.000 κατοικίες, ενώ φυσικό αέριο αναμένεται να χρησιμοποιήσουν βιομηχανίες και επιχειρήσεις, που σημαίνει λιγότερα οικολογικά προβλήματα και εξοικονόμηση ενέργειας από τη μια και οικονομία από την άλλη.

Δεν πρέπει να συνδέουμε το γεγονός ότι το φυσικό αέριο θα έρθει στο Βόλο (έχουν ήδη ολοκληρωθεί οι υποδομές για αυτό το σκοπό) με το εν λόγω πρόγραμμα. Το φυσικό αέριο θα έρθει ανεξάρτητα από την εφαρμογή ή όχι του προγράμματος αυτού. Απλά το Natural Gas Integrated Resource Planning είναι ένα πρόγραμμα που **δρα συμπληρωματικά προς το φυσικό αέριο**, τονίζει τρόπους με τους οποίους μπορεί να γίνει ορθολογική χρήση του φυσικού αερίου, δημιουργεί διάφορα συνέρια διείσδυσης στην αγορά, προσπαθεί να καθορίσει την τιμολογιακή πολιτική για τα νοικοκυριά, το εμπόριο, τις βιομηχανίες κλπ.

### 6.3 Αξιολόγηση των προγραμμάτων

Στην προσπάθεια αξιολόγησης ενός προγράμματος μπορούν να χρησιμοποιηθούν κάποια δεδομένα κριτήρια που η Ε.Ε. έχει θεσπίσει όπως είναι οι χρηματοοικονομικοί δείκτες, τα αναμενόμενα φυσικά αποτελέσματα και ο προσδιορισμός δεικτών, ανάλυση του κόστους, η δυναμικότητα και / ή απόδοση, οι αναμενόμενες κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις κλπ. (Μιχαηλίδης 1999)

Καθώς όμως δεν υπήρχε η δυνατότητα εξεύρεσης και η δυνατότητα πρόσβασης σε όλα τα παραπάνω στοιχεία που αφορούν στα συγκεκριμένα προγράμματα του Βόλου και τα οποία διαχειρίζεται η ΔΕΜΕΚΑΒ και επιπλέον καθώς, τις περισσότερες φορές δεν υπήρχε κάποια επίσημη αξιολόγηση των παραπάνω προγραμμάτων, έγινε προσπάθεια ώστε αυτά να αξιολογηθούν με βάση κάποια ποιοτικά κριτήρια τα οποία είναι:

- ◆ **1<sup>ο</sup> Κριτήριο: Καταλληλότητα επιλογής προγράμματος σε σχέση με τα κύρια προβλήματα της πόλης.**
- ◆ **2<sup>ο</sup> Κριτήριο: Καταλληλότητα προγράμματος σε σχέση με την ιδιαιτερότητα της πόλης.**
- ◆ **3<sup>ο</sup> Κριτήριο: Αποτελεσματικότητα του προγράμματος.**
- ◆ **4<sup>ο</sup> Κριτήριο: Αποδοχή του προγράμματος από την τοπική κοινωνία.**

Στη συνέχεια, ακολουθεί πίνακας όπου στις γραμμές του πίνακα παρατίθενται τα κριτήρια και στις στήλες του τα προγράμματα. Αν το κριτήριο ικανοποιείται τότε στο πρόγραμμα μπαίνει το σύμβολο (+), αν το κριτήριο δεν ικανοποιείται μπαίνει το σύμβολο (-). Αν είναι το κριτήριο δεν ικανοποιείται επαρκώς μπαίνει το σύμβολο (~). Πιο κάτω από τον πίνακα αναλύονται τα διάφορα κριτήρια.



Πίνακας 6.1 (Π 6.1): Πίνακας αξιολόγησης των ευρωπαϊκών προγραμμάτων στο Βόλο.

	Προγράμματα της Ε.Ε. στο Βόλο							
	URBAN	Car Free Cities	ACCESS	EFFECT	CIED	EMAS	STREAMS	Natural Gas Integrated Resource Planning
<b>1ο Κριτήριο:</b> Καταλληλότητα επιλογής προγράμματος σε σχέση με τα κύρια προβλήματα της πόλης	+	+	+	+	+	+	+	+
<b>2ο Κριτήριο:</b> Καταλληλότητα προγράμματος σε σχέση με την ιδιαιτερότητα της πόλης	+	-	-	-	+	-	-	-
<b>3ο Κριτήριο:</b> Αποτελεσματικότητα του προγράμματος Τώρα	~	~	-	-	-	~	-	-
<b>3<sup>ο</sup> Κριτήριο:</b> Αποτελεσματικότητα του προγράμματος Μέλλον	~	~	~	+	+	+	~	+
<b>5ο Κριτήριο:</b> Αποδοχή του προγράμματος και ενημέρωση από την τοπική κοινωνία	+	+	-	-	-	-	-	+

Πηγή: ίδια επεξεργασία

#### 6.4 1<sup>ο</sup> Κριτήριο: Καταλληλότητα επιλογής προγράμματος σε σχέση με τα κύρια προβλήματα της πόλης.

Για να μελετήσουμε αυτό το κριτήριο και να καταγράψουμε αν τα διάφορα προγράμματα της Ε.Ε. στο Βόλο ικανοποιούν αυτά τα κριτήρια πρέπει πρώτα από όλα να εντοπίσουμε τα κύρια προβλήματα του Βόλου.

#### 6.4.1 Απασχόληση

Είναι γεγονός πως ήδη από το 1970 τα βιομηχανικά κέντρα ανά τον κόσμο άρχισαν να περνούν μια κρίση, με κλείσιμο πολλών βιομηχανικών μονάδων, όχι μόνο τοπικών και παραδοσιακών, αλλά και μεγάλων και σύγχρονων. Αυτά συμβαίνουν μέσα στα πλαίσια της γενικότερης **αποβιομηχάνισης** και της στροφής του οικονομικού ενδιαφέροντος στον τριτογενή τομέα (Μελαχροινός Κ. 1995 - Λουκίσσας Φ., Μελαχροινός Κ. 1999).

Ο Βόλος και γενικότερα η Μαγνησία, εκ των πραγμάτων, δεν μπορούσε να αποφύγει αυτή τη διεθνή κρίση. Είναι μάλιστα ένας από τους τρεις νομούς (Μαγνησία, Αχαΐα, Βοιωτία) που έχουν υποστεί έντονη αποβιομηχάνιση τα τελευταία δέκα περίπου χρόνια, με το κλείσιμο σημαντικού αριθμού επιχειρήσεων (Πετράκος Γ. 1999). Αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος είναι τα ποσοστά **ανεργίας** να αυξάνουν και ο **οικονομικός μαρασμός** να χαρακτηρίζει την πόλη. Έτσι ο δευτερογενής τομέας, παρά τη σημασία του και τη σχέση του με την ιστορία και την ανάπτυξη της περιοχής διαδραματίζει πλέον πιο περιορισμένο ρόλο στην ώθηση της ανάπτυξης και της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας (Πετράκος Γ. 1998).

#### 6.4.2 Μορφή του αστικού ιστού και τα βασικά πολεοδομικά προβλήματα σήμερα

Ρίχνοντας μια ματιά στο χάρτη του Δήμου Βόλου παρατηρεί κανείς μια **ασυνέχεια του φυσικού ιστού**, μια **ανομοιογένεια** των τμημάτων του κέντρου μεταξύ τους και έναν έντονο **κοινωνικό αποκλεισμό**. Από τη μια έχουμε τις δυτικές και κεντροδυτικές πολεοδομικές ενότητες (Παλαιά, Κάστρο, Εφτά Πλατάνια-Οξυγόνο, Μεταμόρφωση), με σχετικά χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και με χαμηλά ως μεσαία κοινωνικο-οικονομικά στρώματα να τις κατοικούν, συμβιώνοντας με οχλούσες επαγγελματικές δραστηριότητες (βιοτεχνία, συνεργεία, αποθήκες, χονδρεμπόριο) και από την άλλη έχουμε περιοχές με υψηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης, με κατοικίες που συνδυάζονται με μη οχλούσες επαγγελματικές δραστηριότητες (εμπόριο, γραφεία και ψυχαγωγία) που κυρίως εντοπίζονται κεντρικά, βόρεια και νότια του κέντρου (Αγ. Νικόλαος, Αγ. Κωνσταντίνος, Ανάληψη) (Γοσποδίνη Α. 1999 – Μαλούτας Θ. 1995).

Επιπλέον στην πόλη υπάρχει **αναξιοποίητη αστική γη** και **ανενεργό κτιριακό δυναμικό**. Έτσι υπάρχουν πολλά βιοτεχνικά κτίρια τα οποία είτε υπολειπούνται είτε δε λειτουργούν καθόλου (Γοσποδίνη Α. 1999). Μάλιστα το

κτιριακό αυτό απόθεμα δεν είναι περιορισμένο, είναι μεγάλο και εκτείνεται πάνω σε μεγάλη γεωγραφική περιοχή της πόλης (Επτά Πλατάνια, Οξυγόνο). Τα κτίρια αυτά εδώ και πολλά χρόνια παραμένουν ανεκμετάλλευτα, δεν έχει γίνει καμία συνολική και συντονισμένη προσπάθεια αποκατάστασης τους, με αποτέλεσμα να υποβαθμίζεται όχι μόνο η αισθητική εικόνα του τοπίου και της γύρω περιοχής αλλά και να συμβάλουν σε μια συνολικότερη και γενικότερη υποβάθμιση της περιοχής (μείωση των τιμών της γεωπροσόδου και των ενοικίων, συγκέντρωση περιθωριακών στοιχείων ιδιαίτερα τις νυχτερινές ώρες κλπ.)

#### **6.4.3 Το Φυσικό Περιβάλλον**

Το φυσικό περιβάλλον της πόλης του Βόλου όπως και κάθε άλλης πόλης του μεγέθους και της ιδιότητας του Βόλου συνεχώς υποβαθμίζεται. Πρώτα απ' όλα ο Βόλος είναι μια πόλη που περικλείεται από βιομηχανίες. Από τη μια πλευρά είναι η ΒΙ.ΠΕ. και από την άλλη το εργοστάσιο τσιμέντων της ΑΓΕΤ. Μια πόλη περικυκλωμένη λοιπόν, σε πολύ κοντινή απόσταση, από εργοστάσια που εκπέμπουν σημαντικές ποσότητες ρύπων σίγουρα αντιμετωπίζει το πρόβλημα της ρύπανσης της ατμόσφαιράς της.

Επιπλέον η ατμόσφαιρα ρυπαίνεται και από τα οχήματα που κυκλοφορούν στην πόλη. Ο Βόλος μια μεσαίου μεγέθους πόλη, αλλά με πολλούς επισκέπτες (φοιτητές και πανεπιστημιακούς, τουρίστες, εργαζομένους στη βιομηχανία του και στο λιμάνι του) και σταθμός μετεπιβίβασης προς τις Σποράδες, έχει μεγάλη κυκλοφορία αυτοκινήτων. Μάλιστα κατά τις ώρες αιχμής επικρατεί κυκλοφοριακή συμφόρηση, που προκαλεί ηχορύπανση και υψηλές εκπομπές καυσαερίου.

#### **6.5 2<sup>ο</sup> Κριτήριο: Καταλληλότητα προγράμματος σε σχέση με την ιδιαιτερότητες – φυσιολογία του Βόλου**

Στην εποχή της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, και της παγκοσμιοποίησης, την ώρα που οι ανταλλαγές των γνώσεων και των πληροφοριών γίνονται σε κλάσματα δευτερολέπτου και ο ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος αναμένεται να καλύψει τις ιδιομορφίες των αστικών και αγροτικών περιοχών, είναι ανάγκη ο κάθε τόπος να διατηρήσει και να προσπαθήσει να αναδείξει την ιδιομορφία του και τα ξεχωριστά χαρακτηριστικά του που τον κάνουν μοναδικό σε σχέση με όλους τους άλλους (Στεφάνου Ι. 2000)

Ο Βόλος καταρχάς είναι ιδιαίτερα ευνοημένος από πλευράς γεωγραφικής θέσης: βρίσκεται στο κέντρο της Ελλάδας και απολαμβάνει το μοναδικό προνόμιο του συνδυασμού των πλεονεκτημάτων του βουνού (Πήλιο) και θάλασσας (Παγασητικός Κόλπος).

Δεν είναι όμως μόνο τα φυσικά χαρακτηριστικά της πόλης που της προσδίδουν μια ιδιαίτερη φυσιογνωμία. Ο Βόλος έχει το συγκριτικό πλεονέκτημα, έναντι άλλων πόλεων λόγω φυσικών υποδομών και ανθρώπινου δυναμικού. Αφενός η ύπαρξη μιας οργανωμένης και μεγάλης ΒΙ.ΠΕ., το λιμάνι του, η ύπαρξη βιομηχανικής παράδοσης και εκπαιδευμένου εργατικού δυναμικού ευνοεί την προσέλκυση ανθρώπων και δραστηριοτήτων και συνεπώς την οικονομική μεγέθυνση (Πετράκος Γ κ.α. 1998) και αφετέρου στην πόλη του Βόλου έρχονται να προστεθούν όμως και νέα συγκριτικά πλεονεκτήματα που συνδέονται κυρίως με τις ευκαιρίες που προσφέρει η ανάπτυξη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και η ανάπτυξη του Τεχνολογικού Πάρκου Βόλου (Πετράκος Γ κ.α. 1998).

#### **6.6 3<sup>ο</sup> Κριτήριο: Αποτελεσματικότητα του προγράμματος**

Το αν ένα πρόγραμμα είναι ή όχι αποτελεσματικό είναι συνάρτηση διαφόρων παραγόντων. Πρώτο και κύριο για να λέγεται ένα πρόγραμμα αποτελεσματικό πρέπει να εκπληρώνει τις προϋπόθεσης και τους στόχους τους οποίους έθεσε. Επιπλέον θα πρέπει να ακολουθεί το χρονοδιάγραμμα του προγράμματος, να υπάρχει απορροφητικότητα των κονδυλίων και να υπάρχει ενημέρωση και συμμετοχή από την τοπική κοινωνία. Ακόμα και όταν ισχύουν όλα τα παραπάνω κάποιοι απρόβλεπτοι παράγοντες μπορεί να συμβάλλουν στην αναποτελεσματικότητα του προγράμματος, για αυτό το λόγο οι υπεύθυνοι φορείς πρέπει να είναι ενημερωμένοι και προετοιμασμένοι για παν ενδεχόμενο και να είναι έτοιμοι να βρουν εναλλακτικές λύσεις για το ξεπέρασμα των τυχών προβλημάτων και την εύρεση της βέλτιστης λύσης.

#### **6.7 4<sup>ο</sup> Κριτήριο: Αποδοχή του προγράμματος από την τοπική κοινωνία**

Προκειμένου να εξετάσουμε ποια είναι η άποψη και η ενημέρωση των κατοίκων του Βόλου για τα προαναφερθέντα προγράμματα της Ε.Ε δημιουργήθηκε ένα ερωτηματολόγιο, σε ένα δείγμα εκατό ενήλικων κατοίκων του δήμου Βόλου. Στο ερωτηματολόγιο αυτό, που συνέβαλε να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την

αποδοχή των προγραμμάτων από την τοπική κοινωνία κρίθηκε απαραίτητο να καταγραφεί η ηλικία, το επίπεδο μόρφωσης και ο τόπος διαμονής των ερωτηθέντων (βλ. Παράρτημα).

Όπως διαπιστώθηκε μετά την επεξεργασία των συμπληρωμένων ερωτηματολογίων, αν εξαιρέσει κανείς το URBAN και Car Free Cities, τα υπόλοιπα προγράμματα της πόλης είναι άγνωστα στους μισούς και πλέον κατοίκους. Μάλιστα αν σκεφτεί κανείς πως προγράμματα όπως το ACCESS και το STREAMS που αποκλειστικό στόχο είχαν την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού ήταν άγνωστα ή ελάχιστα γνωστά στο 83% και 79% των ερωτηθέντων αντίστοιχα, συνειδητοποιούμε πως τελικά τα προγράμματα αυτά δεν είναι και τόσο επιτυχημένα.

Ο πολίτης πάντως έδειξε, μέσα από τα ερωτηματολόγια πως ενδιαφέρεται για μια πόλη με λιγότερη ρύπανση. Επιθυμεί να μειωθεί η χρήση του αυτοκινήτου, και ανησυχεί για τη μελλοντικό πρόβλημα της λειψυδρίας που θα αντιμετωπίσει ο Βόλος. Στη συντριπτική πλειοψηφία τους υποστηρίζουν πως δεν έχουν παρατηρήσει καθόλου αλλαγές στην πόλη τους που να οφείλονται στα παραπάνω προγράμματα παρά μόνο μερικοί επισήμαναν τις επεμβάσεις που έγιναν στα παλιά κτίρια του Βόλου.

Γενικά αισθάνονται αγανακτισμένοι γιατί δεν έχουν ενημέρωση και την ευθύνη την επιρρίπτουν κυρίως τον δήμο (85%). Οι περισσότεροι πάντως θεωρούν και τον εαυτό τους υπεύθυνο γιατί δεν δραστηριοποιήθηκε όσο θα έπρεπε, ενώ κάποιοι άλλοι αισθάνονται πως δεν έχουν καμία ευθύνη αφού δεν είχαν καμία μορφή ενημέρωσης. Στο Παράρτημα παρατίθεται η μορφή του ερωτηματολογίου όπως ακριβώς τέθηκε στους κατοίκους του Βόλου καθώς και περαιτέρω ανάλυση αυτού.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 6<sup>ου</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

1. Βλαστός Ο., Μπιρμπίλη Τ. (2000), *Φτιάχνοντας πόλεις για ποδήλατο. Στοιχεία αισθητικής και κατασκευής. Τα πρώτα παραδείγματα σε Ελλάδα και Κύπρο*, Αθήνα: MBike
2. Βούλγαρης Α. (1998), 'Προοπτικές και δυνατότητες εφαρμογής προγραμμάτων αστικών αναπλάσεων στη σημερινή ελληνική πόλη', επιμ. Σημαιοφορίδης Γ., Infussi F., *Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ. Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: Linora
3. Community Initiative URBAN 1999, *Sub-programme 3 Volos – Nea Ionia*, Volos: DEMEKAV
4. Γοσποδίνη Α. (1999), 'Η σύνταξη του χώρου ως μηχανισμός διάρθρωσης των κεντρικών λειτουργιών της πόλης: Η περίπτωση του Βόλου', επιμ. Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ. *Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg
5. Γοσποδίνη Α. (2000), 'Ο ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες «χρήσεις» του αστικού σχεδιασμού: Μια πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις' επιμ. Ψυχάρης Γ., Γοσποδίνη Α., Χριστοπούλου Ο., *Δεκαεπτά κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
6. Gospodini A.A. (forthcoming 2001), 'Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities; A framework for redesigning space', in *Cities vol. 18 n 5*
7. Δήμος Βόλου (2000), *Στην πόλη χωρίς το αυτοκίνητό μου. Ευρωπαϊκή Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο. Παρασκευή 22 Σεπτεμβρίου 2000*, Βόλος :DEMEKAB
8. EMAS (1995), *Πιλοτική εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης και ελέγχου σε αστικές πόλεις μεσαίου μεγέθους*, Βόλος: DEMEKAB
9. Επιτροπή Ερευνών Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (2000), *ΕΡΕΥΝΑ: Αξιολόγηση της Ευρωπαϊκής «Ημέρας Χωρίς Αυτοκίνητα» στο Βόλο. 22 Σεπτεμβρίου 2000*, Βόλος: Επιτροπή Ερευνών
10. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2000), *Η πόλη πάει μπροστά με ποδήλατο*, Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
11. Ησαΐας Δ., Κοτζαμάνης Β. (1985), *ΠΑΤΡΑ – ΒΟΛΟΣ – ΚΑΒΑΛΑ. Έρευνα: Κατοικία και οικοδομικές επιχειρήσεις στην Ελλάδα*, Αθήνα: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
12. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1999), *Επιχειρησιακό πρόγραμμα παραγωγικής-κοινωνική ανασυγκρότησης και πολεοδομικών αναπλάσεων Βόλου – Ν.*



Ιωνίας. Πρόταση Τροποποίησης. Αναλυτική παρουσίαση Μέτρων, Βόλος: Δήμος Βόλου, Δήμος Ν. Ιωνίας

13. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1994), *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ι Βόλου – Νέας Ιωνίας. Πρόταση*, Βόλος: Δήμος Βόλου, Δήμος Ν. Ιωνίας

14. Λουκίσσας Φ., Μελαχροινός Κ. (1999), 'Η ανάπτυξη των τεχνολογικών πάρκων στις ελληνικές πόλεις', επιμ. Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., *Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας - Gutenberg

15. Μαλούτας Θ. (1995), *ΒΟΛΟΣ: Αναζήτηση της κοινωνικής ταυτότητας*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής

16. Μελαχροινός Κ (1995), *Η βιομηχανία του Βόλου: Κρίση και προοπτικές*, επιμ. Μαλούτας Θ., *ΒΟΛΟΣ. Αναζήτηση της κοινωνικής ταυτότητας*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής

17. Μιχαηλίδης Γ. (1999), *Σημειώσεις Αξιολόγησης και διαχείρισης προγραμμάτων*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

18. Παπαβασιλείου Γ., Μπίστης Κ. & Συν/τες (1999), *Γενική μελέτη μεταφορών και κυκλοφορίας της πόλης του Βόλου*, Αθήνα: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε –Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας

19. Πετράκος Γ. (1999), *Σημειώσεις Περιφερειακής Ανάπτυξης και Πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

20. Πετράκος Γ. κ.α. (1998), *Οι πρόσφατες εξελίξεις στην οικονομία του Νομού Μαγνησίας*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

21. Σημαιοφορίδης Γ., Infussi F. (1997), *Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ. Δέκα σχέδια για την Ελληνική πόλη. Βόλος*, Αθήνα: Πέργαμος

22. Στεφάνου Ι. (2000), *Η φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: ΜΕΔΕΩΝ – Ε.Μ.Π.

23. URBAN FORUM (1996), *ACCESS, information project to stimulate Awareness, Communication and Cooperation in Europe towards Sustainable Settlements*, Delft: The International Institute for the Urban Environment

24. URBAN FORUM (1997), *STREAMS, information project for Sustainability through raising Environmental Awareness in Municipal Settlements*, Delft: The International Institute for the Urban Environment

25. Φραντζεσκάκης Ι. κ.α. (1997), *Διαχείριση Κυκλοφορίας*, Αθήνα: Παπασωτηρίου

26. Chillas.haef.gr/greek/gre/voilos

27. [students.cied.upatras.gr/~xyannis/volos/volos.html](http://students.cied.upatras.gr/~xyannis/volos/volos.html)
27. [www.volos-m.gr/cityguidenew/history.htm](http://www.volos-m.gr/cityguidenew/history.htm)
28. [www.port-volos.gr/history/index-gr.cfm](http://www.port-volos.gr/history/index-gr.cfm)
29. [www.vacation.net.gr/p/volos.html](http://www.vacation.net.gr/p/volos.html)
30. [www.unn.ac.uk/~h807864/volos.html](http://www.unn.ac.uk/~h807864/volos.html)
31. [www.volos.gr/city/cityfuidenew/guide.htm](http://www.volos.gr/city/cityfuidenew/guide.htm)
32. [www.eurocities.ogr](http://www.eurocities.ogr)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7<sup>ο</sup> – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

### 7.1 Η προσφορά της Πράσινης και της Λευκής Βίβλου και του Πράσινου Βιτρούβιου στα ευρωπαϊκά προγράμματα για την πόλη

Ο ρόλος της Πράσινης Βίβλου για το Αστικό Περιβάλλον, της Λευκής Βίβλου για την Αρχιτεκτονική της Ευρώπης του αύριο και του Πράσινου Βιτρούβιου είναι πολύ σημαντικός και **διττός**: α) τα κείμενα – πλαίσια επισημαίνουν και περιγράφουν επακριβώς όλα τα προβλήματα των ευρωπαϊκών πόλεων β) αποτελούν το υπόβαθρο και θέτουν τις αρχές για τη δημιουργία θεσμών, την προκήρυξη δράσεων και προγραμμάτων για την επέμβαση στις πόλεις.

Όλα τα ευρωπαϊκά προγράμματα, που αφορούν σε κάποια διάσταση της πόλης λαμβάνουν υπόψη και στηρίζονται στις αρχές των παραπάνω κειμένων: Εντοπίζουν τα προβλήματα της πόλης με τα οποία θα ασχοληθούν, μέσα από τη θεματολογία των παραπάνω κειμένων και εφαρμόζουν τις κατευθυντήριες γραμμές που υποδεικνύουν οι Βίβλοι και ο Βιτρούβιος. Επιπλέον καθώς η Πράσινη και η Λευκή Βίβλος, αλλά και ο Πράσινος Βιτρούβιος είναι κείμενα – πλαίσια δε θεσμοθετούν ούτε προτείνουν συγκεκριμένα μέτρα για εφαρμογή. Ο ρόλος που διαδραματίζουν τα ευρωπαϊκά προγράμματα για την πόλη είναι να εξειδικεύουν τα κείμενα – πλαίσια και να αποτελέσουν πρακτική εφαρμογή των ιδεών και των αρχών των δύο Βιβλών και του Βιτρούβιου.

### 7.2 Ο Βόλος μια «Ευρωπαϊκή Πόλη»

Ο Βόλος είναι μια ελληνική πόλη μεσαίου μεγέθους στην περιφέρεια της Ευρώπης, με ιδιαίτερη φυσιογνωμία (βλ. 6.5), αλλά και κάποια ουσιαστικά προβλήματα (βλ. 6.4.1, 6.4.2, 6.4.3, 6.4.4). Προκειμένου να διασφαλίσει βιωσιμότητα η πόλη προσπάθησε να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες που προσφέρει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Υιοθέτησε προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που στόχο έχουν να αναδείξουν την πόλη και να διασφαλίσουν την αιφόρο πορεία της μέσα στον 21<sup>ο</sup> αιώνα.

Στα προγράμματα αυτά – ευκαιρίες για την πόλη – υπεύθυνοι και χρήστες τους είναι ο Δήμος Βόλου, κυρίως μέσω των Δημοτικών του Επιχειρήσεων. Αν και ο Βόλος διαθέτει αρκετές Δημοτικές Επιχειρήσεις (σύνολο δεκατρείς), ωστόσο η ΔΕΜΕΚΑΒ – Δημοτική Επιχείρηση Μελετών Καινοτομίας και Ανάπτυξης Βόλου –

είναι εκείνη που είναι υπεύθυνη για την οικιστική και πολεοδομική ανάπτυξη της πόλης και διαχειρίζεται τα προγράμματα που αναλύθηκαν στο 6<sup>ο</sup> Κεφάλαιο.

Ο Δήμος Βόλου και η ΔΕΜΕΚΑΒ τα τελευταία χρόνια επιδεικνύουν έντονο ενδιαφέρον για την ανάληψη Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων. Η συγκεκριμένη Δημοτική Επιχείρηση, που χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, έχει στραφεί σχεδόν αποκλειστικά στην κατεύθυνση της εκμετάλλευσης και αξιοποίησης των ευκαιριών που προσφέρει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την ανάδειξη και τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης. Μάλιστα πολλά από τα προγράμματα που αναλαμβάνει είναι πιλοτικά, ενώ σε κάποια άλλα ο Βόλος είναι η πόλη leader (ηγετική αρχή). Βλέπουμε λοιπόν ότι στον τομέα των Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων ο Βόλος δραστηριοποιείται, πρωτοπορεί και αναλαμβάνει πρωτοβουλίες, ειδικότερα στο γεωγραφικό χώρο της Θεσσαλίας.

Ο Βόλος κρατά τα ηνία σε σχέση με την ανάληψη Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων σε ολόκληρη την περιφέρεια της Ελλάδας. Αν λοιπόν εξαιρέσει κανείς τις δύο μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, ο Βόλος είναι μια από τις πιο δραστήριες πόλεις στην ανάληψη Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων.

Ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Ένωση δε βοηθά οικονομικά μια πόλη, ούτε στρέφει τον προσανατολισμό της πόλης προς κάποιο τομέα αποκλειστικά μέσω των ευρωπαϊκών προγραμμάτων. Υπάρχουν πολλοί άλλοι τρόποι και δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης που βοηθούν στην ανάπτυξη, στην ευημερία και στην ποιοτική ζωή σε μια πόλη. Εδώ θα πρέπει να αναφέρουμε τα **Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης**, το **Ταμείο Συνοχής**, την **Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων** τα οποία, μέσω χρηματοδοτήσεων έργων στην πόλη, την βοηθούν να γίνει πιο ελκυστική, με περισσότερες λειτουργίες, βελτιώνουν την εικόνα της και προσπαθούν να την προστατεύσουν από τυχόν προβλήματα, αλλά και από την υποβάθμιση. Ο Βόλος φρόντισε να επωφεληθεί και από τέτοιες χρηματοδοτικές ευκαιρίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πχ. δημιουργήθηκε και ολοκληρώθηκε ο Βιολογικός Καθαρισμός από το Β' ΚΠΣ).

Γενικά μπορεί να διατυπωθεί το επιχείρημα ότι ο Βόλος εκμεταλλεύτηκε σε μεγάλο βαθμό τις ευκαιρίες που του πρόσφερε η Ευρωπαϊκή Ένωση. Μάλιστα με την εμπειρία που τώρα έχει αποκτήσει από τα υπάρχοντα Ευρωπαϊκά Προγράμματα, στο μέλλον αναμένεται να εκμεταλλευτεί περαιτέρω τις δυνητικές ευκαιρίες της

Ευρωπαϊκής Ένωσης με ειδικά προγράμματα που αναμένεται να βοηθήσουν οικονομικά την πόλη και να αναδιαρθρώσουν την τοπική οικονομία προς ακμάζουσες οικονομικές δραστηριότητες και τομείς (πχ. αστικός τουρισμός, πολιτισμός, αθλητισμός)

### **7.3 Αποτελέσματα στη μορφή του Βόλου από τα Ευρωπαϊκά Προγράμματα**

Η συμμετοχή του Βόλου στα ευρωπαϊκά προγράμματα είναι αναγκαία, αλλά όχι από μόνη της ικανή συνθήκη για τη βελτίωση και την ανάπτυξη της πόλης. Πρέπει κανείς να αξιολογήσει τα αποτελέσματα των προγραμμάτων, εάν πέτυχαν τους σκοπούς και τους στόχους τους. Χρειάζεται να μελετήσει τα αποτελέσματα που είχαν τα προγράμματα στη μορφή, τη φυσιογνωμία του Βόλου, καθώς και στην ίδια τη ζωή μέσα στη πόλη.

Στο 6<sup>ο</sup> Κεφάλαιο όπου αξιολογούνται τα προγράμματα και ειδικότερα στον πίνακα Π 6.1 του κεφαλαίου μπορεί κανείς να δει μια κωδικοποιημένη αξιολόγηση. Ωστόσο μια ολοκληρωμένη και σφαιρική αξιολόγηση που θα αγγίζει όλους τους παράγοντες του προγράμματος (π.χ. απορροφητικότητα κονδυλίων, χρόνο αποπεράτωσης του έργου κλπ.) θα πρέπει να είναι έργο μιας πλειάδας επιστημόνων και έμπειρων αξιολογητών. Παρ' όλα αυτά, από την αξιολόγηση που προτείνεται από την υπάρχουσα μελέτη μπορούμε να εξάγουμε ορισμένα συμπεράσματα για τις επιπτώσεις των Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων στο Βόλο μέχρι σήμερα.

Η αποκατάσταση παλαιών βιομηχανικών κτιρίων (στα πλαίσια του προγράμματος URBAN) έχει εν μέρει προσδώσει στην πόλη την ιστορικής της ιδιαιτερότητα ως βιομηχανικό κέντρο της αρχής του 20<sup>ου</sup> αιώνα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990). Το γεγονός είναι ιδιαίτερα σημαντικό καθώς μέσα στη δίνη της παγκοσμιοποίησης οι πόλεις απειλούνται από ομοιομορφία και εξαφάνιση της ιδιαίτερης ταυτότητας τους (Στεφάνου Ι. 2001). Η αποκατάσταση των κτιρίων αυτών – χαρακτηριστικά δείγματα τόσο της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής της πόλης, όσο και της πρόσφατης βιομηχανικής της ιστορίας, κρίνεται ιδιαίτερα θετική. Τα κτίρια αυτά, εγκαταλειμμένα μέχρι τη στιγμή της ανάληψης του ευρωπαϊκού προγράμματος συντελούσαν στην υποβάθμιση της πόλης. Σήμερα όμως, μετά την αποκατάστασή τους, όλοι οι κάτοικοι και οι επισκέπτες μπορούν να έχουν μια εικόνα του παλαιού

Βόλου και να συμμετάσχουν στις ενδιαφέρουσες λειτουργίες που φιλοξενούνται σήμερα σ' αυτά.

Μάλιστα το πρόγραμμα URBAN, όπως έδειξαν και τα ερωτηματολόγια που συμπληρώθηκαν, έγινε γνωστό σε μεγάλη μερίδα των κατοίκων (88% γνώριζαν λίγα ή και περισσότερα γι' αυτό), γεγονός που δε συνέβη όμως με τα άλλα ευρωπαϊκά προγράμματα του Βόλου, τα οποία σε γενικές γραμμές ο πολίτης δε γνώριζε. Επίσης αξίζει να σημειωθεί πως όλα τα άλλα προγράμματα, πλην του URBAN, είναι μικρά προγράμματα, της τάξης λίγων εκατομμυρίων και πιθανόν ανάλογο ήταν και το ενδιαφέρον που επέδειξαν τόσο οι υπεύθυνοι του προγράμματος, όσο και οι πολίτες.

Ωστόσο, πέρα όμως από την αποκατάσταση μεμονωμένων κτιρίων δεν παρατηρούμε στο Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου σημαντικές αλλαγές. Η περιοχή των Παλιών μέχρι σήμερα δεν έχει αναβαθμιστεί. Ο ιστορικός πυρήνας του Βόλου, που χαρακτηρίζεται από κεντρικές λειτουργίες με έμφαση στο εμπόριο και στην αναψυχή εξακολουθεί να παραμένει υποβαθμισμένη περιοχή σε σχέση με τον υπόλοιπο Βόλο. Μέχρι σήμερα οι μόνες χρήσεις που προσελκύνονται και αυτοχωροθετούνται στην περιοχή των Παλαιών είναι το χονδρεμπόριο και η διασκέδαση (Γοσποδίνη Α. 1999, σσ. 382). Επιπλέον ο Σιδηροδρομικός Σταθμός, που βρίσκεται στα Παλαιά και που εμποδίζει τη φυσική συνέχεια του ιστού, δεν αποτέλεσε αντικείμενο μελέτης στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα URBAN, αν και μια σωστή διεύθυνση του χώρου στην εν λόγω περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού θα μπορούσε να εξασφαλίσει τη φυσική σύνδεση των Παλαιών με το κέντρο της πόλης.

Επίσης αρκετοί δρόμοι εξακολουθούν να έχουν μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο αυτοκινήτων, παρ' όλες τις προσπάθειες των ευρωπαϊκών προγραμμάτων (δίκτυο Car Free Cities, ACCESS, EFFECT). Ωστόσο είναι αδύνατον να πιστευτεί κανείς στη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου, μέσω προγραμμάτων, όταν δεν έχει ήδη θέσει τις βασικές προϋποθέσεις για το σκοπό αυτό (πχ. σύστημα δημοσίων μέσων μεταφοράς). Από την άλλη πλευρά δεν είναι εύκολο οι κάτοικοι του Βόλου να καταφύγουν στην εναλλακτική λύση του ποδηλάτου, καθώς δεν υπάρχουν οι υποδομές (ποδηλατόδρομοι) για την απρόσκοπτη και ασφαλή κυκλοφορία των ποδηλάτων στην πόλη.

Επιπλέον ο Βόλος, μια πόλη με δυναμική βιομηχανία κατά το παρελθόν, περνά σήμερα μια κρίση ανεργίας στα πλαίσια της γενικότερης αποβιομηχάνισης. Μάλιστα πολλοί είναι εκείνοι που υποστηρίζουν πως η ανεργία είναι το



σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη σήμερα. Για το λόγο αυτό απαραίτητο ήταν να γίνει μια οργανωμένη προσπάθεια καταπολέμησης της ανεργίας. Δυστυχώς μέχρι στιγμής κάτι τέτοιο δεν έχει υπάρξει, αλλά ούτε και διαφαίνεται στο εγγύς μέλλον. Τα προγράμματα του Βόλου που αφορούν στην απασχόληση (πχ. Youthstar, NOW) κρίνονται ανεπαρκή να συμβάλλουν ριζικά στην καταπολέμηση του προβλήματος της ανεργίας και στην αναδιάρθρωση της τοπική οικονομίας.

Συμπερασματικά θα λέγαμε πως, ενώ ο Βόλος συμμετείχε σε αρκετά προγράμματα ευρωπαϊκά, είχε την υποστήριξη του δήμου αλλά και τη διάθεση για προσφορά από την πλευρά των εργαζομένων στα προγράμματα, παρόλα αυτά η μορφή και οι λειτουργίες της πόλης άλλαξαν ελάχιστα. Αυτό συνέβη γιατί δεν εντοπίστηκαν ή απλά δεν εντάχθηκαν σε προγράμματα όλες οι πραγματικές ανάγκες της πόλης. Αποτέλεσμα αυτού ήταν τα προγράμματα να επικεντρωθούν σε σημειακές παρεμβάσεις (πχ. URBAN), σε αποσπασματικές και ευκαιριακές δράσεις (όπως έγινε με τα προγράμματα που αφορούσαν στο ποδήλατο) και τελικά ο Βόλος να συνεχίζει ταλαιπωρείται από τα ίδια βασικά προβλήματα.

#### **7.4 Ο Βόλος: Παράδειγμα προς μίμηση ή προς αποφυγή για τις άλλες ελληνικές πόλεις;**

Ο Βόλος είναι μια πόλη που χειρίζεται πολλά ευρωπαϊκά προγράμματα. Μάλιστα σε σχέση με τις υπόλοιπες πόλεις της Θεσσαλίας υπερτερεί σε αριθμό προγραμμάτων, ενώ φροντίζει να εκμεταλλεύεται τις ευκαιρίες και τη χρηματοδότηση που του προσφέρει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Πολλές φορές μάλιστα φορείς από άλλες πόλεις με παρόμοια προγράμματα ή δραστηριότητες επισκέπτονται το Βόλο προκειμένου να αντλήσουν πληροφορίες, να κατευθυνθούν από χρήσιμες υποδείξεις και να παραδειγματιστούν από την εμπειρία του.

Βέβαια, αν και εφαρμόστηκαν ή και εφαρμόζονται στην πόλη του Βόλου πολλά προγράμματα δεν ήταν όλα αποτελεσματικά και σε μεγάλο βαθμό δεν επίλυσαν τα κυριότερα προβλήματα της πόλης, αλλά ούτε και άλλαξαν ιδιαίτερα τη μορφή της.

Την ευθύνη φυσικά για τη διατήρηση των ίδιων προβλημάτων δεν μπορεί να την επωμισθεί μόνο ο δήμος αλλά και οι πολίτες του Βόλου. Από τη μια πλευρά, ο δήμος πρέπει όχι μόνο να πληρεί όλες τις προϋποθέσεις και να διαθέτει και την πειθώ για την ανάληψη διαφόρων ευρωπαϊκών προγραμμάτων, αλλά ταυτόχρονα να

προχωρά σε σχεδιασμούς για τη βελτίωση των όρων ζωής του πολίτη με την ουσιαστική όμως ενημέρωση και συμμετοχή του, όπως καταδεικνύει το ερωτηματολόγιο και εδώ έγκεινται οι ευθύνες του Δήμου. Για παράδειγμα προγράμματα όπως το ACCESS και το STREAMS, που είναι προγράμματα τα οποία απευθύνονται αποκλειστικά στον πολίτη, είναι εντελώς άγνωστα στην πλειοψηφία των κατοίκων του Βόλου (53% και 59% αντίστοιχα), ενώ μόνο το 5% των κατοίκων γνωρίζει πολλά για τα προηγούμενα προγράμματα. Τα παραπάνω ποσοστά αποδεικνύουν την αποτυχία του δήμου και των υπευθύνων των προγραμμάτων να εφαρμόσουν σωστά τα προγράμματα. Άλλωστε οι περισσότεροι πολίτες θεωρούν το δήμο υπεύθυνο για την αποτυχία και την ελλιπή ή ανύπαρκτη ενημέρωση σχετικά με τα ευρωπαϊκά προγράμματα (85%).

Χωρίς αμφιβολία πάντως οι ελληνικές πόλεις μπορούν να παραδειγματιστούν τόσο από τις θετικές επιπτώσεις της εφαρμογής των ευρωπαϊκών προγραμμάτων στο Βόλο, όσο και από τις αρνητικές τους επιπτώσεις. Ξεκινώντας από τις θετικές επιπτώσεις, οι πόλεις της Ελλάδας θεωρώντας το Βόλο ως παράδειγμα μπορούν να παροτρυνθούν στη δυνατόν μεγαλύτερη ανάληψη ευρωπαϊκών προγραμμάτων. Παρόλα αυτά χρειάζεται να αποφύγουν τις αδυναμίες που καταδείχθηκαν στο Βόλο. Θα πρέπει να εντοπίσουν τις πραγματικές ανάγκες της πόλης ώστε να επιλέξουν τα κατάλληλα προγράμματα που θα συμβαδίζουν με τις ανάγκες αυτές, για να είναι αποτελεσματικά. Τέλος κρίνεται απαραίτητο το κοινό να ενημερωθεί επαρκώς, με συστηματική και συνεχή προσπάθεια ώστε να ευαισθητοποιηθεί και να διευκολύνει τη λειτουργία των προγραμμάτων.

Τα προγράμματα της Ευρωπαϊκή Ένωσης για την πόλη είναι σε θέση και οικονομική ώθηση να προσφέρουν αλλά και νέα πνοή να δώσουν στις ελληνικές πόλεις. Όποια και αν είναι τελικά η έκβαση του προγράμματος, αποτελεσματικό ή μη, προσφέρει στην ελληνική πόλη την ευκαιρία να «μάθει» μέσα από τη διαδικασία εκπόνησης και εφαρμογής του προγράμματος, να ενημερωθεί για τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να έρθει σε επαφή με άλλους εταίρους, να ανταλλάξει εμπειρίες και να παραδειγματιστεί από το know-how τους.

Ο ορίζοντας των ελληνικών πόλεων φαίνεται σήμερα να διευρύνεται. Οι ελληνικές πόλεις αποτελούν ομάδα ενός ευρύτερου συνόλου, του ενιαίου ευρωπαϊκού αστικού συστήματος και ταυτόχρονα προστίθεται στις ελληνικές πόλεις μια νέα διάσταση – η Ευρωπαϊκή Διάσταση.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 7<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

1. Γοσποδίνη Α. (1999), 'Η σύνταξη του χώρου ως μηχανισμός διάρθρωσης των κεντρικών λειτουργιών της πόλης: Η περίπτωση του Βόλου', επιμ. Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., *Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – GUTENBERG
2. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1990), *Η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον*, Βρυξέλλες – Λουξεμβούργο: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
3. Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ. (1999), *Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – GUTENBERG
4. Στεφάνου Ι. (2001), *Η φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: ΜΕΔΕΩΝ – Ε.Μ.Π.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

### Α. Ελληνική

1. Ανακοίνωση της Επιτροπής (1991), 2000+. *Συνεργασία για τη Χωροταξία στην Ευρώπη*, Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
2. Βλαστός Ο., Μπιρμπίλη Τ. (2000), *Φτιάχνοντας πόλεις για ποδήλατο. Στοιχεία αισθητικής και κατασκευής. Τα πρώτα παραδείγματα σε Ελλάδα και Κύπρο*, Αθήνα: MBike
3. Βούλγαρης Α. (1998), 'Προοπτικές και δυνατότητες εφαρμογής προγραμμάτων αστικών αναπλάσεων στη σημερινή ελληνική πόλη', επιμ. Σημαιοφορίδης Γ., Infussi F. *Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ. Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: Linora
4. Γοσποδίνη Α. (1996), *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
5. Γοσποδίνη Α. (1999), 'Η σύνταξη του χώρου ως μηχανισμός διάρθρωσης των κεντρικών λειτουργιών της πόλης: Η περίπτωση του Βόλου', επιμ. Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., *Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – GUTENBERG
6. Γοσποδίνη Α. (2000), 'Ο ανταγωνισμός των ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες «χρήσεις» του αστικού σχεδιασμού: Μια πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις', επιμ. Ψυχάρης Γ., Γοσποδίνη Α., Χριστοπούλου Ο., *Δεκαεπτά κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
7. Δήμος Βόλου (2000), *Στην πόλη χωρίς το αυτοκίνητό μου. Ευρωπαϊκή Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο. Παρασκευή 22 Σεπτεμβρίου 2000*, Βόλος: ΔΕΜΕΚΑΒ
8. EMAS (1999), *Πιλοτική Εφαρμογή Συστημάτων Περιβαλλοντικής Διαχείρισης και Ελέγχου σε Αστικές Πόλεις Μεσαίου Μεγέθους*, Βόλος: ΔΕΜΕΚΑΒ
9. Επιτροπή Ερευνών Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (2000), *ΕΡΕΥΝΑ: Αξιολόγηση της Ευρωπαϊκής «Ημέρας Χωρίς Αυτοκίνητα» στο Βόλο*, Βόλος: Επιτροπή Ερευνών
10. EUROPAN 5 (1999), *Τα Νέα Αστικά Τοπία: Μετακινήσεις και Γειτνίαση, Αποτελέσματα*, Αθήνα: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
11. EUROPAN 2 (2000), *Κανονισμός, Θέμα, Ενδιάμεσα τμήματα πόλεων. Δυναμική Αρχιτεκτονικής και Νέες Μορφές Αστικότητας*, Αθήνα: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

12. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1990), *Η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον*, Βρυξέλλες-Λουξεμβούργο: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
13. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1996), *Προαγωγή της ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής πολιτικής στον 21<sup>ο</sup> αιώνα*, Βρυξέλλες-Λουξεμβούργο: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
14. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2000), *Πρόγραμμα Δράσης 2000. Για μια ισχυρότερη και ευρύτερη Ευρώπη*, Λουξεμβούργο: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
15. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2000), *Η πόλη πάει μπροστά με ποδήλατο*, Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
16. Ησαΐας Δ., Κοτζαμάνης Β. (1985), *ΠΑΤΡΑ – ΒΟΛΟΣ – ΚΑΒΑΛΑ. Έρευνα Κατοικία και οικοδομικές επιχειρήσεις στην Ελλάδα*, Αθήνα: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
17. Καραβασίλη Μ. (2000), 'Οικολογική δόμηση και βιωσιμότητα', επιμ. Μοδινός Μ., Ευθυμιόπουλος Η., *Η Βιώσιμη Πόλη*, Αθήνα: ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ/ΔΙΠΕ
18. Καρύδης Δ. (1998), 'Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ. Στοχασμοί εκ των έσω', επιμ. Σημαιοφορίδης Γ., Infussi F. *Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ. Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: Linora
19. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1994), *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 1 Βόλου – Νέας Ιωνίας. Πρόταση*, Βόλος: Δήμος Βόλου – Δήμος Νέας Ιωνίας
20. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1999), *Επιχειρησιακό Υποπρόγραμμα (ΕΥΠ) Δραπετσώνας – Κερατσινίου. Τροποποίηση αρχικής πρότασης. Αναλυτική παρουσίαση μέτρων*, Κερατσίνι: Αναπτυξιακή Δήμων Πειραιά
21. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1999), *Αναμόρφωση λειτουργικού σχεδίου παραγωγικής – κοινωνικής ανασυγκρότησης και πολεοδομικών αναπλάσεων περιοχής Ν.Α. θύλακα της παλαιά βιομηχανικής ζώνης Περιστερίου. Αναλυτική παρουσίαση Μέτρων / Δράσεων*, Περιστερί: ΑΝ.ΑΝ.Ε.ΠΕΡ. Α.Ε.
22. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1999), *Επιχειρησιακό πρόγραμμα παραγωγικής ανασυγκρότησης και πολεοδομικών αναπλάσεων Βόλου Ν. Ιωνίας. Πρόταση Τροποποίησης. Αναλυτική παρουσίαση Μέτρων*, Βόλος: Δήμος Βόλου, Δήμος Νέας Ιωνίας
23. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1999), *Επιχειρησιακό σχέδιο παραγωγικής – κοινωνικής ανασυγκρότησης και πολεοδομικών αναπλάσεων συνοικιών Ν.Α. τμήματος της Πάτρας. Αναλυτική παρουσίαση μέτρων. Πρόταση τροποποίησης*, Πάτρα: Δήμος Πατρών - ΑΔΕΠ

24. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1999), *Δυτική Θεσσαλονίκη. Τροποποίηση Λειτουργικού Προγράμματος*, Θεσσαλονίκη: Δήμοι Δυτικής Θεσσαλονίκης
25. Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1999), *Επιχειρησιακό Υποπρόγραμμα Ερμούπολης*, Ερμούπολη: Δήμος Ερμούπολης
26. Κοκκώσης Χ. (1999), 'Πολιτικές για το Περιβάλλον στις Πόλεις', επιμ. Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας - GUTENBERG
27. Κότιος Α. (1999), 'Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον Αστικό Χώρο', επιμ. Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας - GUTENBERG
28. Κουτσουμαράκη Β. (1998), *Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το αστικό περιβάλλον*, Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας
29. Λουκίσσας Φ., Μελαχροινός Κ. (1999), 'Η ανάπτυξη των τεχνολογικών πάρκων στις ελληνικές πόλεις', επιμ. Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας - GUTENBERG
30. Μαλούτας Θ. (1995), *ΒΟΛΟΣ, Αναζήτηση της κοινωνικής ταυτότητας*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής
31. Μέγα Β. (2000), 'Η Οδύσσεια της αειφορίας στο Ευρωπαϊκό αστικό αρχιπέλαγος', επιμ. Μοδινός Μ., Ευθυμιόπουλος Η., *Η Βιώσιμη Πόλη*, Αθήνα: ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ/ΔΙΠΕ
32. Μελαχροινός Κ. (1995), 'Η βιομηχανία του Βόλου: Κρίση και προοπτικές', επιμ. Μαλούτας Θ., *ΒΟΛΟΣ: Αναζήτηση της κοινωνικής ταυτότητας*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής
33. Μελέτη SECTEUR
34. Μητούλα Ρ. (1999), 'Νέες τεχνολογίες στην Επικοινωνία και στην Πληροφόρηση. Οι επιδράσεις τους στη φυσιογνωμία της πόλης', στο *ΝΕΑ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ*, 175
35. Μητούλα Ρ. (2000), *Οι επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης στη φυσιογνωμία της Ελληνικής πόλης*, Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π.



36. Μιχαηλίδης Γ. (1999), *Σημειώσεις αξιολόγησης και διαχείρισης προγραμμάτων*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
37. Μοδινός Μ. (1996), *Η Αρχαιολογία της Ανάπτυξης*, Ηράκλειο: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης
38. Μοδινός Μ. (2000), 'Η αστική Αποκάλυψη: Οι πόλεις στην εποχή της παγκοσμιοποίησης', επιμ. Μοδινός Μ., Ευθυμιόπουλος Η., *Η Βιώσιμη Πόλη*, Αθήνα: ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ/ΔΙΠΕ
39. Μούσης Ν. (1997), *Ευρωπαϊκή Ένωση Δίκαιο-Οικονομία-Πολιτική*, Αθήνα: Παπαζήση
40. Μπεριάτος Η. (2000), *Χωροταξία III. Περιβαλλοντικός σχεδιασμός και πολιτική*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
41. Μπεριάτος Η. (2000), 'Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός των πόλεων', επιμ. Μοδινός Μ., Ευθυμιόπουλος Η., *Η Βιώσιμη Πόλη*, Αθήνα: ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ/ΔΙΠΕ
42. Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ. (1999), *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας - GUTENBERG
43. Παπαβασιλείου Γ., Μπίστης Κ & Συν/τες (1999), *Γενική μελέτη μεταφορών και κυκλοφορίας της πόλης του Βόλου*, Αθήνα: Υ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. – Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας
44. Παπαδάκη Μ. (2000), 'Ίδρυση νέας πόλης με κίνητρα την αντιμετώπιση της ανεργίας και του δημογραφικού προβλήματος', στο *Ενημερωτικό Δελτίο Τ.Ε.Ε. – 2097*
45. Πετράκος Γ. κ.α. (1998), *Οι πρόσφατες εξελίξεις στην οικονομία του Νομού Μαγνησίας*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
46. Πετράκος Γ. (1999), *Σημειώσεις Περιφερειακής Ανάπτυξης και Πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
47. Σημαιοφορίδης Γ., Infussi F. (1997), *Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ. Δέκα σχέδια για την ελληνική πόλη. Βόλος*, Αθήνα: Πέργαμος
48. Σημαιοφορίδης Γ., Infussi F. (1998), *Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ. Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: Linora
49. Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. (1999), *Η Οικολογική Πόλη. Από την Πράσινη και τη Λευκή Βίβλο στον Πράσινο Βιτρούβιο*, Αθήνα Ε.Μ.Π.

50. Στεφάνου Ι., Μητούλα Ρ. (2000), 'Βίβλοι και κατευθύνσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση για το Αστικό Περιβάλλον. Η πράσινη Βίβλος-Η λευκή Βίβλος-Ο πράσινος Βιτρούβιος', επιμ. Στεφάνου Ι., *Η Λευκή Βίβλος της Τεχνολογίας του Περιβάλλοντος*, Αθήνα: ΜΕΔΕΩΝ
51. Στεφάνου Ι. (2000), *Η φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: ΜΕΔΕΩΝ – Ε.Μ.Π.
52. Συμβούλιο Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης (1991), *Η Λευκή Βίβλος για την Αρχιτεκτονική της Ευρώπης του Αύριο*, Βρυξέλλες
53. Τσέτσης Σ. (1996), *Προς μια Ευρωπαϊκή Χωροταξική Πολιτική. Αστικοί μετασχηματισμοί σε μια αναπτυσσόμενη Ευρώπη*, Αθήνα: Παπαζήση
54. Φραντζεσκάκης Ι. κ.α. (1997), *Διαχείριση Κυκλοφορίας*, Αθήνα: Παπασωτηρίου
55. Φοντέιν Π. (2000), *Μια νέα ιδέα για την Ευρώπη. Η δήλωση του Schuman 1950-2000*, Λουξεμβούργο: Ευρωπαϊκή Επιτροπή
56. Χαστάογλου Β. (2000), 'Το αστικό φαινόμενο και η ιστορία του πολεοδομικού σχεδιασμού', επιμ. Μοδινός Μ., Ευθυμιόπουλος Η., *Η Βιώσιμη Πόλη*, Αθήνα: ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ/ΔΙΠΕ
57. Χάρτης Ευρωπαϊκών Πόλεων και Κωμοπόλεων προς τη Βιωσιμότητα (Χάρτης του Aalborg), Μάιος 1994

## **Β. Ξενόγλωσση**

1. Annex (2000), *Practical Recommendations for Sustainable Constructions – PRESCO*, Brussels
2. Auge M. (1999), *An anthropology for contemporaneous worlds*, Standford, California: Standford University Press
3. Community Initiative URBAN (1999), *Sub-programme 3 Volos – Nea Ionia*, Volos: DEMEKAV
4. Gospodini A.A. (forthcoming 2001), 'Urban Waterfront in Greek Cities; A framework for redesigning space' in *Cities vol. 18 n 5*
5. EUROPAN 5 (1999), *European Results*, Paris: EUROPAN
6. EUROPAN 6 (2001), *In between cities. Architectural dynamics and new urbanity*, Paris: EUROPAN
7. European Commission (1999), *ESDP. European Spatial Development Perspective*, Luxemburg: European Commission

8. Hall P. (1996), *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*, Oxford: Blackwell
9. Mega V. (1997), *European Cities in search of sustainability*, A Panorama of urban innovations in the European Union, European Foundation for the Improvement of Living and Working
10. SAVE (2001), *Natural Gas Integrated Resource Planning. Western Central Region-Portugal, Burg-Germany, Volos-Greece, Coimbra-Berlin-Volos*: IPN-MVVInnotec-DEMEKAV
11. Sassen S. (2001), 'Cities in the global economy' in Paddison R., *Handbook of Urban Studies*, London: SAGE Publications
12. URBAN FORUM (1996), *ACCESS, information project to stimulate Awareness, Communication and Cooperation in Europe towards Sustainable Settlements*, Delft: The International Institute for the Urban Environment
13. URBAN FORUM (1997), *STREAMS, information project for Sustainability Through Raising Environmental Awareness in Municipal Settlements*, Delft: The International Institute for the Urban Environment

#### **Γ. Διευθύνσεις στο Διαδίκτυο**

1. [www.inforegio.cec.eu.int/urban/forum/src/intro.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/urban/forum/src/intro.htm)
2. [www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/SRC/intro.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/SRC/intro.htm)
3. [www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/src/phase103.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/src/phase103.htm)
4. [www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/src/phase129.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/src/phase129.htm)
5. [www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/SRC/phase\\_ii.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/SRC/phase_ii.htm)
6. [www.aneta.gr/ETAIRGR/UPP/intro\\_gr.htm](http://www.aneta.gr/ETAIRGR/UPP/intro_gr.htm)
7. [www.sustainable-cities.org](http://www.sustainable-cities.org)
8. [www.eurocities.org](http://www.eurocities.org)
9. [www.iclei.org](http://www.iclei.org)
10. [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)
11. [www.archi.fr](http://www.archi.fr)
12. [www.volos-m.gr/cityguidenew/history.htm](http://www.volos-m.gr/cityguidenew/history.htm)
13. [www.port-volos.gr/history/index-gr.cfm](http://www.port-volos.gr/history/index-gr.cfm)
14. [www.vacation.net.gr/p/volos.html](http://www.vacation.net.gr/p/volos.html)
15. [www.unn.ac.uk/~h807864/volos.html](http://www.unn.ac.uk/~h807864/volos.html)
16. [www.volos.gr/city/cityfuidenew/guide.htm](http://www.volos.gr/city/cityfuidenew/guide.htm)

17. [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)

### ΣΧΕΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. 2<sup>ο</sup> Συνέδριο Εταιρίας Ιστορίας της Πόλης και της Πολεοδομίας (2000), *Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
2. Αποστολόπουλος Γ., Παϊζή Μ. (1994), *Αρχές πολιτικής επιστήμης και στοιχεία δημοκρατικού πολιτεύματος*, Αθήνα: ΟΕΔΒ
3. Ανδρικοπούλου Ε. (1998), *Οι περιφέρειες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η εξέλιξη της περιφερειακής πολιτικής από τη Συνθήκη της Ρώμης έως το Maastricht*, Αθήνα: Θεμέλιο: Βιβλιοθήκη Ευρωπαϊκών Θεμάτων
4. Αραβαντινός Α. (1997), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα: Συμμετρία
5. Γεωργούλης Δ. (1995), *Κείμενα στη Θεωρία και στην Εφαρμογή του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού*, Αθήνα Παπαζήση
6. Δέφνερ Α. (2000), *Πολεοδομία V: Στρατηγικές αστικής ανάπτυξης*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
7. Δήμος Βόλου – ΔΕΜΕΚΑΒ (2000), *ΟΔΗΓΟΣ για τους νέους της πόλης μας. Επαγγελματικός προσανατολισμός, απασχόληση, αξιοποίηση ελεύθερου χρόνου, ευρωπαϊκά προγράμματα για νέους. Κοινοτική Πρωτοβουλία «Απασχόληση». Άξονας YOUTHSTAR*, Βόλος: ΔΕΜΕΚΑΒ
8. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1998), *Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών. Αειφόρος ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Πλαίσιο Δράσης*, Βρυξέλλες
9. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1999), *Τα Διαρθρωτικά Ταμεία και ο Συντονισμός τους με το Ταμείο Συνοχής. Σχέδιο κατευθύνσεων για τα προγράμματα της περιόδου 2000-06*, Βρυξέλλες
10. HABITAT II 1996, 'Παγκόσμιου Σχέδιο Δράσης για τους Ανθρώπινους Οικισμούς (HABITAT AGENDA) και Διακήρυξη της Κωνσταντινούπολης', Κωνσταντινούπολη

11. Ιωακειμίδης Π.Κ. (1992), *Η Ευρώπη σε αναζήτηση νέας αρχιτεκτονικής. Η πορεία προς την Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ελλάδα*, Αθήνα: Θεμέλιο: Βιβλιοθήκη Ευρωπαϊκών Θεμάτων
12. Ιωακειμίδης Π.Κ. (1994), *Η Ευρώπη σε μεταλλαγή. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και η Ελλάδα σε νέα προοπτική*, Αθήνα: Θεμέλιο: Βιβλιοθήκη Ευρωπαϊκών Θεμάτων
13. Μαλούτας Θ., Οικονόμου Δ. (1992), *Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής
14. Μαλούτας Θ. (2000), *Οι Πόλεις. Κοινωνικός και Οικονομικό Ατλας της Ελλάδας*, Αθήνα – Βόλος: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών – Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
15. Μαραβέγιας Ν., Τσινιτσιζέλης Μ. (1994), *Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση. Θεωρία και πολιτική*, Αθήνα: Θεμέλιο: Βιβλιοθήκη Ευρωπαϊκών Θεμάτων
16. Μούσης Ν. (1980), *ΕΟΚ, ανάλυση της κοινοτικής πολιτικής: βιομηχανικής, έρευνας, ενέργειας, μεταφορών, φορολογικής, ανταγωνισμού*, 2<sup>ος</sup> τόμος, Αθήνα: Παπαζήση
17. Οικονόμου Δ. (1999), *Σημειώσεις Πολεοδομίας III*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
18. Οικονόμου Δ. (2000), *‘Η περιβαλλοντική διάσταση της πολεοδομικής πολιτικής στη μεταπολεμική Ελλάδα’*, επιμ. Μοδινός Μ., Ευθυμιόπουλος Η., *Η Βιώσιμη Πόλη*, Αθήνα: ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ / ΔΙΠΕ
19. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (2000), *Οδηγός γυναικείας απασχόλησης στην προσχολική ηλικία. Κοινοτική Πρωτοβουλία «Απασχόληση». Άξονας NOW. Αναβάθμιση της γυναικείας απασχόλησης με τη χρήση νέας τεχνολογίας*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
20. Περιφέρεια Θεσσαλίας (1999), *Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης Θεσσαλίας 2000-06*, Λάρισα
21. Σκάγιαννης Π. (1994), *Πολιτική προγραμματισμού των υποδομών*, Αθήνα-Πειραιάς: Σταμούλη
22. Σκούντζος Θ. (1996), *Περιφερειακή Οικονομική Ανάλυση και Πολιτική*, τόμος Α, Αθήνα-Πειραιάς: Σταμούλη
23. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (1998), *Οδηγός προς Ο.Τ.Α. για τη βιώσιμη ανάπτυξη οικισμών και κατοικίας*, *HABITAT II*, *Ελληνική Εταιρία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης*, Αθήνα: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### A.1 Urban Pilot Project

#### A.1.1 1<sup>η</sup> φάση Urban Pilot Project.

Στον πίνακα που ακολουθεί μπορεί να δει κανείς και τις 33 πόλεις που συμμετείχαν στο πρόγραμμα καθώς και το ποσό των εκατομμυρίων ECU που δαπανήθηκε σε κάθε πόλη ξεχωριστά.

Πόλη	Χιλιάδες ECU
Ααλμποργκ (DK)	3000000
Αντβερπ (B)	4500000
Αθήνα (GR)	13440000
Μπέλφαστ UK)	10072000
Βερολίνο (D)	16200000
Μπιλμπάο (E)	11469000
Μπορντό (F)	821000
Βρέμη (D)	4800000
Βρυξέλλες (B)	4365000
Κοπεγχάγη (DK)	6828000
Κόρκ (IRL)	4662000
Ντρέσντεν (D)	11134000
Δουβλίνο (IRL)	14100000
Γένοβα (I)	10500000
Γιβραλτάρ (UK)	8400000
Γκρόνινγκεν (NL)	4770000
Λίθγκε (B)	6125000
Λισσαβόνα (P)	13220000
Λονδίνο (UK)	15300000
Λυών (F)	5850000
Μαδρίτη (E)	13799000
Μάρσελς (F)	14000000
Μονπελιέ (F)	18850000



Νόικίρχεν (D)	6000000
Πέισλεϊ (UK)	5850000
Πόμπλα ντε Λιλλέτ (E)	744000
Πόρτο (P)	9215000
Ρότερνταμ (NL)	7890000
Στοκ-ον-Τρεντ (UK)	6000000
Θεσσαλονίκη (GR)	12775000
Τουλούζ (F)	17890000
Βαλαντόλιτ (E)	8733000
Βενετία (I)	14000000
<b>Σύνολο</b>	<b>305302000</b>

Πηγή: [www.inforgio.cec.eu.int/urban/upp/SRC/phase\\_i.htm](http://www.inforgio.cec.eu.int/urban/upp/SRC/phase_i.htm)

#### **Α.α) Το πιλοτικό πρόγραμμα της Αθήνας**

Στο πιλοτικό πρόγραμμα της Αθήνας συμπεριλήφθηκε η ανάπτυξη του πάρκου των Βασιλικών Ανακτόρων της Αθήνας, που καταλαμβάνουν μεγάλο κομμάτι της Βόρειο-δυτικής πόλης, και η μεταμόρφωσή του σε ένα περιβαλλοντικό πάρκο με ταυτόχρονη ανάπτυξη αθλητικών δραστηριοτήτων και προπονήσεων εκεί. Το πρόγραμμα αναπτύχθηκε και επιβλέφθηκε από τον Οργανισμό για το Σχεδιασμό και την Περιβαλλοντική Προστασία της Αθήνας και αποτελούσε κομμάτι ενός γενικότερου προγράμματος «πρασινίσματος» της πόλης.

Η έκταση της περιοχής αυτής είναι 66 εκτάρια και σκοπός αυτού του πιλοτικού προγράμματος ήταν να αναβαθμίσει το περιβάλλον και να εξωραΐσει το τοπίο της περιοχής. Για το σκοπό αυτό ενισχύθηκε η χλωρίδα της περιοχής με νέες φυτεύσεις, κατασκευάστηκαν εσωτερικά δίκτυα μονοπατιών για τους πεζούς και τους ποδηλάτες, νέες εγκαταστάσεις και υποδομές για κηπουρική και καλλιέργεια, στοχεύοντας να παραμείνει μόνιμα πράσινο και να αποτελεί ένα υπαίθριο μουσείο με θέμα τα άνθη της Αττικής.

Επιπλέον στο πρόγραμμα συμπεριλαμβάνονται η επισκευή και επαναχρησιμοποίηση των ιστορικών κτιρίων που βρίσκονται μέσα σε αυτή την έκταση, συμπεριλαμβανομένου και ενός κτιρίου που εξυπηρετούσε τις ανάγκες

φάρμας του 19<sup>ου</sup> αιώνα και ανήκε στη βασίλισσα Αμαλία. Οι χώροι ο οποίοι παλιά ήταν στάβλοι, τώρα μετατράπηκαν σε χώρους αναψυχής.

### **A.β) Το πιλοτικό πρόγραμμα της Θεσσαλονίκης**

Το πιλοτικό αστικό πρόγραμμα της Θεσσαλονίκης ήταν κομμάτι ενός ευρύτερου προγράμματος για την ανανέωση και ανάπτυξη του ιστορικού εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης. Το πρόγραμμα περιλάμβανε παρεμβάσεις ανάπλασης σε έξι στρατηγικές τοποθεσίες μιας περιοχής, συμπεριλαμβανομένου ενός αριθμού ιστορικών μνημείων, όπως είναι ο Άγιος Μηνάς, τα τετράγωνα Μπεζεστένι και η αρχαία αγορά.

Αυτό το πρόγραμμα καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος του εμπορικού κέντρου της πόλης. Τα πιο σοβαρά προβλήματα που είχαν να αντιμετωπίσουν σχετίζονταν με την ποιότητα του κτιριακού αποθέματος και την εγκατάλειψη των παραδοσιακών (ιστορικών) εργοστασίων. Παράλληλα στόχος του προγράμματος ήταν και η ενίσχυση και ενθάρρυνση της ανάπτυξης και προστασίας του ιστορικού προφίλ της πόλης. Αυτό βέβαια είναι συνυφασμένο και με την αναζωογόνηση των οικονομικών και εμπορικών λειτουργιών στην περιοχή.

Συμπερασματικά θα λέγαμε ότι το πρόγραμμα επιτυχώς αναζωογόνησε την περιοχή, με τη δημιουργία δημόσιων χώρων, την επισκευή ενός μεγάλου αριθμού ιστορικών μνημείων και τη διευκόλυνση της ανοιχτής πρόσβασης του κοινού σ' αυτά. Ταυτόχρονα κατά τη διάρκεια των εκσκαφών ανακαλύφθηκαν καινούρια ιστορικά μνημεία τα οποία και επισκευάστηκαν όπου κρίθηκε απαραίτητο. Τέλος επισκευάστηκε η στέγη του Αγίου Μηνά, η Οθωμανική Τράπεζα, Βυζαντινά μνημεία, και η αρχαία ρωμαϊκή αγορά.

Γενικά θα λέγαμε ότι εδώ το πρόγραμμα έδωσε μια νέα πνοή στην πόλη, μια πνοή ανανέωσης, ακολουθώντας τις γενικότερες τάσεις της Ευρώπης πάνω σ' αυτό τον τομέα. Είναι τέλος σημαντικό να αναφέρουμε ότι το πρόγραμμα οργανώθηκε από το Συμβούλιο Αστικής Ανανέωσης στην Ευρώπη σε συνεργασία με τις πόλεις της Βιέννης, Βενετία και Εδιμβούργου, προκειμένου να μοιραστούν τις κοινές εμπειρίες τους πάνω σε αυτόν τον τομέα.

### A.1.2 2<sup>η</sup> φάση Urban Pilot Project

Στον πίνακα που ακολουθεί μπορεί κανείς να δει τις 26 πόλεις που συμμετείχαν στο πρόγραμμα καθώς και το ποσό των ECU που δαπανήθηκε σε κάθε μια από αυτές ξεχωριστά. Συνολικά αξίζει να σημειώσουμε ότι στη 2<sup>η</sup> φάση των αστικών πιλοτικών προγραμμάτων δαπανήθηκαν 226 εκατομμύρια ECU.

Πόλη	ECU
Αλεξανδρούπολη (GR)	5919053
Μπεςανόν (F)	17439943
Μπιλμπάο (E)	7443750
Μπορντό (F)	16068031
Μπρεμερχάφεν (D)	6210000
Μπρίντεζι (I)	4812500
Βρυξέλλες (B)	7735750
Ντόρτμουντ (D)	4223663
ΔουβλίνοM (IRL)	4619426
Φαλούν (S)	5625000
Φρίντριχσαιν (D)	6830746
Γκραν Κανάρια (E)	9713331
Γρανάδα (E)	9005037
Γκραζ (A)	9298000
Ελσίνκι (FI)	11700000
Χάντερσφιλντ (UK)	13226630
ΛέσεστερUK)	8419010
Λάιπτσιχ (D)	6857931
Λέζν (E)	10567544
Μιλάνο (I)	4363948
Νάπολη (I)	6974144
Ράντερς (DK)	9978503
Τορίνο (I)	7599502
Ουτρέχτη (NL)	15567330
Βίλα ντο Κόντ (P)	8065200

Δυτική Αθήνα (GR)	7657239
<b>Σύνολο</b>	<b>225921211</b>

Πηγή: [www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/SRC/phase\\_ii.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/urban/upp/SRC/phase_ii.htm)

### **A.α) Το Πιλοτικό Πρόγραμμα της Αλεξανδρούπολης**

Σκοπός του προγράμματος αυτού είναι ο μετασχηματισμός της Αλεξανδρούπολης από μια πολιτεία τοπικής εμβέλειας σε ένα διεθνή πόλο ανάπτυξης. Αυτό θα επιτευχθεί με την αξιοποίηση της δυναμικής, των προκλήσεων και των ευκαιριών που δημιουργούν οι ευρύτερες γεωοικονομικές αλλαγές με την εκμετάλλευση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και με τη χρήση και εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών και αντιλήψεων. Όπως όλοι γνωρίζουμε η Αλεξανδρούπολη είναι η ανατολικότερη ηπειρωτική πύλη της Ελλάδας και της Ε.Ε. προς την Ασία. Ο νέος αυτός ρόλος της πόλης θα καταστεί εφικτός με την ανάπτυξη των επαφών και των δικτύσεων με τις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας, των Βαλκανίων και της Μεσογείου.

Οι γενικοί στρατηγικοί στόχοι του προγράμματος είναι η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και των υποδομών, η αξιοποίηση των τοπικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων στον τομέα του περιβάλλοντος και του πολιτισμού, η οικονομική και κοινωνική ένταξη μειονεκτούντων ομάδων του πληθυσμού και τέλος η προβολή, ενημέρωση και ανταλλαγή πληροφοριών και τεχνογνωσίας. Έτσι το πιλοτικό πρόγραμμα τυγχάνει εφαρμογής στο πλέον υποβαθμισμένο τμήμα της πόλης, που είναι η ανατολική της περιοχή, και περιλαμβάνει μια σειρά έργων τα οποία ομαδοποιούνται στις εξής ενότητες: ανάπλαση του Μύλου, μουσείο φυσικής ιστορίας Αλεξανδρούπολης, κατάρτιση και κοινωνική ένταξη μειονεκτούντων ομάδων, ζώνη διασύνδεσης και τέλος διάχυση και προβολή των έργων, δραστηριοτήτων, στόχων και μηνυμάτων του προγράμματος.

## **A.2 Διεθνή Προγράμματα για τις Πόλεις που εφαρμόζονται στην Ε.Ε**

### **A.2.1 HABITAT AGENDA (Παγκόσμιο Σχέδιο Δράσης για τους Ανθρώπινους Οικισμούς)**

Η συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για τους ανθρώπινους οικισμούς έχει πραγματοποιηθεί δύο φορές. Η πρώτη συνδιάσκεψη HABITAT I πραγματοποιήθηκε στο Vancouver του Καναδά το 1976. Απόρροια αυτής της συνδιάσκεψης ήταν η

ίδρυση του Κέντρου Ανθρωπίνων Οικισμών του ΟΗΕ με έδρα το Nairobi της Κένυα και η συνδιάσκεψη Κορυφής για τον Πλανήτη Γη, που διοργανώθηκε από τον ΟΗΕ στο Rio De Janeiro της Βραζιλίας το 1992.

Η δεύτερη συνδιάσκεψη HABITAT II είχε ως κεντρικό θέμα τη δημιουργία ανθρώπινων οικισμών και την εξασφάλιση επαρκούς στέγης σε όλους σε ένα συνεχώς αστικοποιημένο κόσμο. Η HABITAT II δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην πόλη γιατί σήμερα το μισό του παγκόσμιου πληθυσμού κατοικεί σε πόλεις που συνολικά αυξάνουν κατά 1.000.000 κατοίκους κάθε βδομάδα, ενώ το άλλο μισό του παγκόσμιου πληθυσμού εξαρτάται όλο και περισσότερο από τις πόλεις για τη οικονομική του επιβίωση. Επιπλέον η οικονομική ευημερία των χωρών εξαρτάται από τις λειτουργίες και τις δραστηριότητες των πόλεων. Η ζωή στις πόλεις όμως επηρεάζεται σοβαρά από τον υπερπληθυσμό, την υποαπασχόληση και τη ανεργία, τη φτώχεια, την περιβαλλοντική υποβάθμιση, την κοινωνική αποσύνθεση και την υποβαθμισμένη στέγη, τις ελλειψείς υποδομές και υπηρεσίες.

Η HABITAT Agenda, Παγκόσμιο Σχέδιο Δράσης για τους Βιώσιμους Ανθρώπινους Οικισμούς, διαμορφώθηκε και υιοθετήθηκε κατά τη διάσκεψη HABITAT II. Η HABITAT Agenda περιέχει μια σειρά δεσμεύσεων που αναλαμβάνονται σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης και τις στρατηγικές για την εφαρμογή τους.

Στη HABITAT Agenda εμπλέκονται οι ΟΤΑ γιατί ως υπο-κρατικές ενότητες, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων και του σύγχρονου ρόλου τους, συμμετέχουν στις διαδικασίες και στις δράσεις που αναπτύσσονται σε εθνικό και διεθνές επίπεδο και αποσκοπούν στην εφαρμογή πολιτικών υλοποίησης των στόχων της HABITAT Agenda. Έτσι λοιπόν οι διάφοροι ΟΤΑ μεριμνούν θέματα όπως είναι η εξασφάλιση επαρκούς και καλαίσθητης στέγης, η αποκατάσταση παραδοσιακών κτιρίων και μνημείων, η βιώσιμη ανάπτυξη των οικισμών, η ενδυνάμωση των ΟΤΑ και η ανάπτυξη συνεργασιών μεταξύ τους, η πληροφόρηση και οι επικοινωνίες.

Αν και η HABITAT Agenda δεν είναι μια δράση που εκπορεύτηκε από την Ε.Ε αλλά από τον ΟΗΕ, ωστόσο η Ε.Ε. μπορούμε να πούμε πως συμμετέχει στην οργάνωση και στην εξασφάλιση της λειτουργίας της HABITAT Agenda καθώς πρώτον συμμετέχουν όλες οι χώρες-μέλη της Ε.Ε. σε αυτή και δεύτερο και κυριότερο η Ε.Ε. αναμένεται να είναι ο χρηματοδότης αυτών των προγραμμάτων μέσω του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Στην Ελλάδα έχει ήδη αποσταλεί μακροσκελές ερωτηματολόγιο στους ενδιαφερομένους ΟΤΑ για τη συμμετοχή τους στη HABITAT Agenda. Υπολογίζεται πάντως πως ως το Σεπτέμβριο 2001 θα έχει γίνει η επιλογή και η τελική κρίση των ΟΤΑ που τελικά θα συμμετέχουν στην HABITAT Agenda

#### **A.2.2 Ο Θεσμός ICLEI**

Το ICLEI, International Council for Local Environmental Initiative είναι μια διεθνής υπηρεσία στην οποία ανήκουν και οι χώρες της Ε.Ε. και αφορά στις τοπικές αυτοδιοικήσεις. Σκοπός του είναι να χτίσει και να διασφαλίσει ένα κίνημα των τοπικών αυτοδιοικήσεων σε όλο τον κόσμο, με σκοπό οι τελευταίες να πετύχουν αναβάθμιση του τοπικού και διεθνούς περιβάλλοντος και των συνθηκών βιώσιμης ανάπτυξης. Βέβαια για να επιτευχθεί ο παραπάνω στόχος χρειάζεται δημοκρατική συνεργασία των τοπικών διοικήσεων των διαφόρων συμμετεχόντων κρατών. Περισσότερες από 350 πόλεις συμμετέχουν στο ICLEI . Από τις ελληνικές πόλεις οι δήμοι Αμαρουσίου, Νέου Ψυχικού και Ξάνθης είναι πλήρη μέλη του ICLEI.



### A.3 Μορφή Ερωτηματολογίου

## ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

### ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ

### ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ\*

A. Στοιχεία του ερωτώμενου:

Περιοχή Κατοικίας	Επάγγελμα	Επίπεδο μόρφωσης	Ηλικία

B. Στοιχεία που αφορούν προγράμματα της Ε.Ε.

1. Έχετε ακούσει ότι τα παρακάτω Ευρωπαϊκά προγράμματα εφαρμόζονται στην πόλη;

	Καθόλου	Λίγα	Αρκετά	Πολλά
<u>URBAN</u> (Πολεοδομικές παρεμβάσεις αναβάθμισης και ανάδειξης της περιοχής, αποκατάσταση παλαιών κτιρίων, στήριξη της απασχόλησης κλπ)				
<u>Car Free Cities</u> (Μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου χρησιμοποιώντας ποδήλατο και δημόσια μέσα μεταφοράς)				
<u>ACCESS</u> (Μείωση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας αυξάνοντας τη χρήση του ποδηλάτου)				
<u>EFFECT</u> (Μείωση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας με σωστή διαχείριση της κυκλοφορίας)				
<u>CIED</u> (προσέλκυση επισκεπτών στην πόλη και οικονομική ανάπτυξη αυτής με την ανάδειξη του πολιτισμού της και των ιδιαιτεροτήτων της)				
<u>EMAS</u> (Μείωση της ρύπανσης του φυσικού περιβάλλοντος της πόλης)				
<u>STREAMS</u> (Πρόγραμμα ενημέρωσης για την εξοικονόμηση του νερού)				
<u>Natural Gas Integrated Resource Planning</u> (Χρήση του φυσικού αερίου)				

2. Πέστε μας τη γνώμη σας για την προσφορά του καθενός από αυτά τα προγράμματα τώρα και στο μέλλον.

	ΜΗΔΑΜΙΝΗ		ΜΙΚΡΗ		ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ		ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗ	
	ΤΩΡΑ	ΜΕΛΛΟΝ	ΤΩΡΑ	ΜΕΛΛΟΝ	ΤΩΡΑ	ΜΕΛΛΟΝ	ΤΩΡΑ	ΜΕΛΛΟΝ
URBAN								
Car Free Cities								
ACCESS								
EFFECT								
CIED								
EMAS								
STREAMS								
Natural Gas Integrated Resource Planning								

3. Πώς τα κατατάσσετε κατά σειρά σημαντικότητας;

- URBAN       Car Free Cities       ACCESS       EFFECT  
 CIED       EMAS       STREAMS       Natural Gas Integrated Resource Planning

Δικαιολογήστε τη γνώμη σας .....

.....

.....

.....

.....

4. Τι θετικές αλλαγές έχετε παρατηρήσει στην πόλη που σχετίζονται με αυτά τα προγράμματα;

- 1.....
- 2.....
- 3.....
- 4.....
- 5.....
- 6.....
- 7.....
- 8.....

\* Το ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ απευθύνεται σε ενήλικες, κατοίκους Δήμου Βόλου.

- Η Ε.Ε.       Ο Δήμος Βόλου       Η ΔΕΜΕΚΑΒ  
 Άλλη       Ο πολίτης       Κάποιος άλλος.....  
Υπηρεσία      .....

6. Στα προγράμματα αυτά ο πολίτης ανταποκρίθηκε:

- Καθόλου     Λίγο     Μέτρια       Αρκετά     Πολύ

7. Αν παρά τις προσπάθειες για ενημέρωση από την πλευρά των απευθύνων κρίνετε πως τα προγράμματα ήταν αναποτελεσματικά ποιος ή τι ευθύνεται γι' αυτό;

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

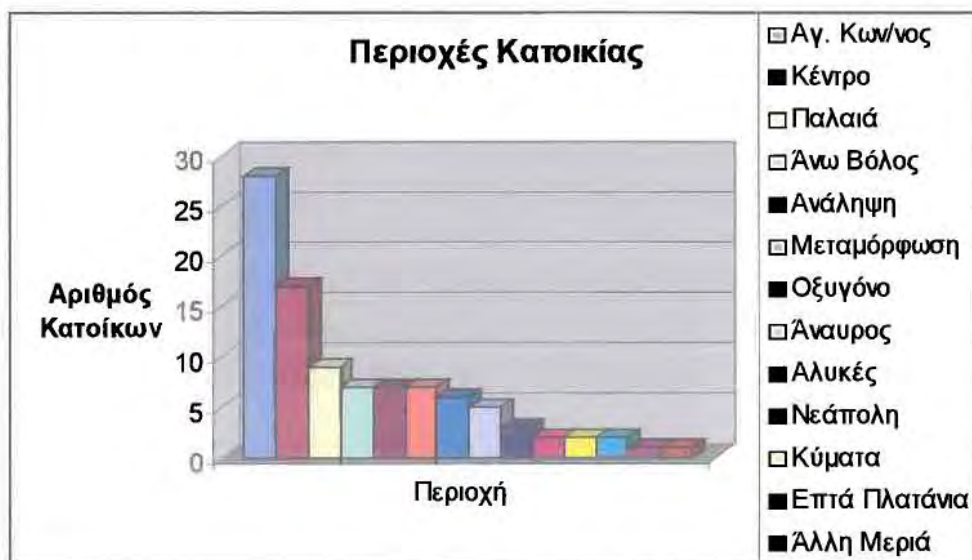
8. Έχετε κάτι άλλο να παρατηρήσετε; .....

.....  
.....  
.....  
.....

### Α.3.1 Ανάλυση Ερωτηματολογίου

Το Ερωτηματολόγιο έγινε με σκοπό να αναλυθεί το **4<sup>ο</sup> Κριτήριο** αξιολόγησης των ευρωπαϊκών προγραμμάτων του Βόλου, δηλαδή η αποδοχή των προγραμμάτων από την τοπική κοινωνία. Τα άτομα που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο ήταν ενήλικες κάτοικοι του Δήμου Βόλου. Η επιλογή των ατόμων έγινε τυχαία και όχι από κάποια ομάδα μιας συγκεκριμένης περιοχής ή μιας συγκεκριμένης ηλικίας και μόρφωσης, πράγμα που θα εξασφάλιζε όσο το δυνατόν πιο αντικειμενικά και σφαιρικά αποτελέσματα.

Συγκεκριμένα 28% των ερωτηθέντων κατοικούν στην περιοχή του Αγίου Κωνσταντίνου, 17% στο κέντρο (ενορία Αγίου Νικολάου), 9% στα Παλαιά, 7% στον Άνω Βόλο, στην Ανάληψη και στη Μεταμόρφωση αντίστοιχα, 6% στο Οξυγόνο, 5% στον Άναυρο, 3% στις Αλυκές, 2% στη Νεάπολη, στα Επτά Πλατάνια



και στα Κύματα και 1% στην Άλλη Μεριά και στο Κάραγατς αντίστοιχα.

Σε ό,τι έχει σχέση με την ηλικία των ερωτηθέντων το 35% αυτών είναι μεταξύ 18 και 30 ετών, το 21% μεταξύ 31 και 40 ετών, το 33% μεταξύ 41 και 50 ετών, το 6% μεταξύ 51 και 60 ετών και το 3% μεταξύ 61 και 80 ετών.



Από τους ερωτηθέντες το 57% έχει πανεπιστημιακή μόρφωση, το 21% είναι απόφοιτοι Λυκείου (τα γενικά λύκεια και τα Τ.Ε.Ε. λαμβάνονται ως μια ομάδα), το 8% έχει πτυχίο Τ.Ε.Ι., το 5% έχει κάνει μεταπτυχιακό το 4% είναι απόφοιτοι Γυμνασίου και τέλος το 3% έχει τελειώσει μόνο το Δημοτικό.



Σε ό,τι έχει σχέση με το πρόγραμμα URBAN το 22% δεν γνωρίζει καν την ύπαρξη του προγράμματος, το 42% έχει ακούσει λίγα πράγματα για αυτό (ότι δηλαδή υπάρχει ένα τέτοιο πρόγραμμα αλλά δε γνωρίζει με τι ακριβώς ασχολείται). Το 32% των ερωτηθέντων είχε ακούσει αρκετά πράγματα σχετικά με το πρόγραμμα, ενώ μόνο το 6% γνωρίζει σε βάθος το πρόγραμμα. Πάντως το 21% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι το πρόγραμμα URBAN είναι το πιο σημαντικό σε σχέση με τα άλλα προγράμματα, ενώ το 11% το θεωρεί δεύτερο σε σειρά σπουδαιότητας.

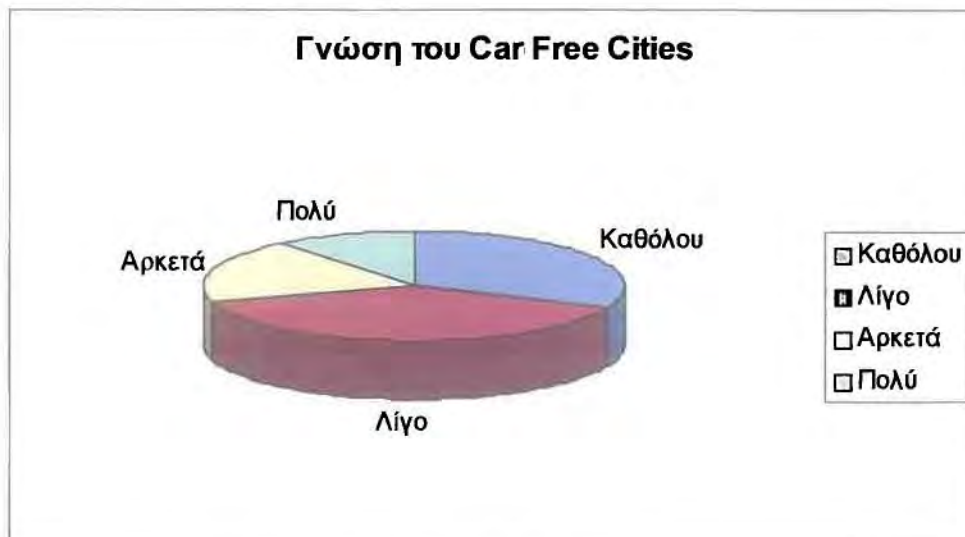




Σε ό,τι έχει σχέση με την γνώμη των κατοίκων του Βόλου για την προσφορά του προγράμματος URBAN στην πόλη το 28% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι είναι μηδαμινή τώρα ενώ το 10% θεωρεί ότι θα είναι μηδαμινή και στο μέλλον. 35% των ερωτηθέντων πιστεύει πως η προσφορά του προγράμματος στην πόλη είναι μικρή και το 18% πιστεύει ότι και στο μέλλον η προσφορά του προγράμματος θα είναι επίσης μικρή. Ικανοποιητική είναι η προσφορά του προγράμματος για το 30% των ερωτηθέντων ενώ αναμένεται να είναι ικανοποιητική στο μέλλον από το 44%. Τέλος ως εξαιρετική χαρακτήρισε την προσφορά του προγράμματος στην πόλη μόνο το 6% ενώ το 23% πιστεύει πως στο μέλλον η προσφορά του θα είναι εξαιρετική, ενώ το 6% δεν έχει καν άποψη.

Σε ό,τι έχει σχέση με το δίκτυο πόλεων Car Free Cities το 32% των ερωτηθέντων δε γνωρίζει τίποτα για αυτό, το 39% γνωρίζει λίγα πράγματα (ότι δηλαδή υπάρχει ένα τέτοιο πρόγραμμα αλλά δε γνωρίζει με τι ακριβώς ασχολείται). Το 19% των ερωτηθέντων έχει ακούσει αρκετά σχετικά με αυτό το δίκτυο πόλεων, ενώ μόνο το 11% γνωρίζει αρκετά γι' αυτό. Πάντως μόνο το 9% θεωρεί το δίκτυο πόλεων χωρίς αυτοκίνητο ως την πιο σημαντική δράση σε σχέση με τα άλλα προγράμματα του δήμου, ενώ το 13% το θεωρεί ως το 2<sup>ο</sup> σημαντικότερο.





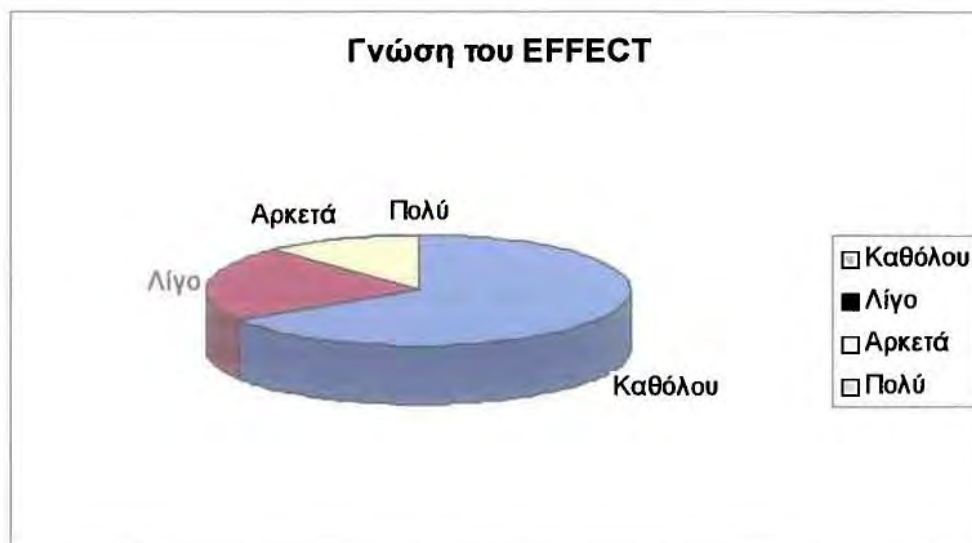
Σε ό,τι έχει σχέση με την γνώμη των κατοίκων του Βόλου για την προσφορά του δικτύου Car Free Cities στην πόλη το 46% των ερωτηθέντων θεωρούν ότι είναι μηδαμινή τώρα ενώ το 14% θεωρεί ότι θα είναι μηδαμινή και στο μέλλον. Το 24% των ερωτηθέντων πιστεύει πως η προσφορά του δικτύου στην πόλη είναι μικρή το δε 27% πιστεύει ότι και στο μέλλον η προσφορά του δικτύου θα είναι επίσης μικρή. Ικανοποιητική είναι η προσφορά του δικτύου για το 15% των ερωτηθέντων ενώ αναμένεται να είναι ικανοποιητική στο μέλλον από το 30%. Τέλος ως εξαιρετική χαρακτήρισε την προσφορά του δικτύου στην πόλη μόνο το 5% ενώ το 17% πιστεύει πως στο μέλλον η προσφορά του θα είναι εξαιρετική, ενώ το 22% δεν έχει καν άποψη.

Σε ό,τι έχει σχέση με το πρόγραμμα ACCESS το 53% δεν γνωρίζει καν την ύπαρξη του προγράμματος, το 30% έχει ακούσει λίγα πράγματα για αυτό (ότι δηλαδή υπάρχει ένα τέτοιο πρόγραμμα αλλά δε γνωρίζει με τι ακριβώς ασχολείται). Το 13% των ερωτηθέντων είχε ακούσει αρκετά πράγματα σχετικά με το πρόγραμμα, ενώ μόνο το 5% γνωρίζει σε βάθος το πρόγραμμα. Μόνο το 2% θεωρεί το πρόγραμμα αυτό ως το πιο σημαντικό σε σχέση με τα άλλα προγράμματα, ενώ δεύτερο σε σειρά προτεραιότητας έρχεται για το 12% των ερωτηθέντων.



Σε ό,τι έχει σχέση με την γνώμη των κατοίκων του Βόλου για την προσφορά του προγράμματος ACCESS στην πόλη το 48% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι είναι μηδαμινή τώρα ενώ το 15% θεωρεί ότι θα είναι μηδαμινή και στο μέλλον. Το 24% των ερωτηθέντων πιστεύει πως η προσφορά του προγράμματος στην πόλη είναι μικρή και το 29% πιστεύει ότι και στο μέλλον η προσφορά του προγράμματος θα είναι επίσης μικρή. Ικανοποιητική είναι η προσφορά του προγράμματος για το 14% των ερωτηθέντων ενώ αναμένεται να είναι ικανοποιητική στο μέλλον από το 30%. Τέλος ως εξαιρετική χαρακτήρισε την προσφορά του προγράμματος στην πόλη μόνο το 5% ενώ το 16% πιστεύει πως στο μέλλον η προσφορά του θα είναι εξαιρετική, ενώ το 19% δεν έχει καν άποψη.

Σε ό,τι έχει σχέση με το πρόγραμμα EFFECT το 66% δεν γνωρίζει καν την ύπαρξη του προγράμματος, το 22% έχει ακούσει λίγα πράγματα για αυτό (ότι δηλαδή υπάρχει ένα τέτοιο πρόγραμμα αλλά δε γνωρίζει με τι ακριβώς ασχολείται). Το 12% των ερωτηθέντων είχε ακούσει αρκετά πράγματα σχετικά με το πρόγραμμα, ενώ κανείς δε γνωρίζει σε βάθος το πρόγραμμα. Μόνο το 4% των ερωτηθέντων θεωρεί το EFFECT το πιο σημαντικό πρόγραμμα του Βόλου ενώ το 11% το θεωρεί ως το 2<sup>ο</sup> σημαντικό.



Σε ό,τι έχει σχέση με την γνώμη των κατοίκων του Βόλου για την προσφορά του προγράμματος EFFECT στην πόλη το 44% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι είναι μηδαμινή τώρα ενώ το 15% θεωρεί ότι θα είναι μηδαμινή και στο μέλλον. Το 30% των ερωτηθέντων πιστεύουν πως η προσφορά του προγράμματος στην πόλη είναι μικρή και το 27% πιστεύει ότι και στο μέλλον η προσφορά του προγράμματος θα είναι επίσης μικρή. Ικανοποιητική είναι η προσφορά του προγράμματος για το 12% των ερωτηθέντων ενώ αναμένεται να είναι ικανοποιητική στο μέλλον από το 37%. Τέλος ως εξαιρετική χαρακτήρισε την προσφορά του προγράμματος στην πόλη μόνο το 7% ενώ το 13% πιστεύει πως στο μέλλον η προσφορά του θα είναι εξαιρετική, ενώ το 20% δεν έχει καν άποψη.

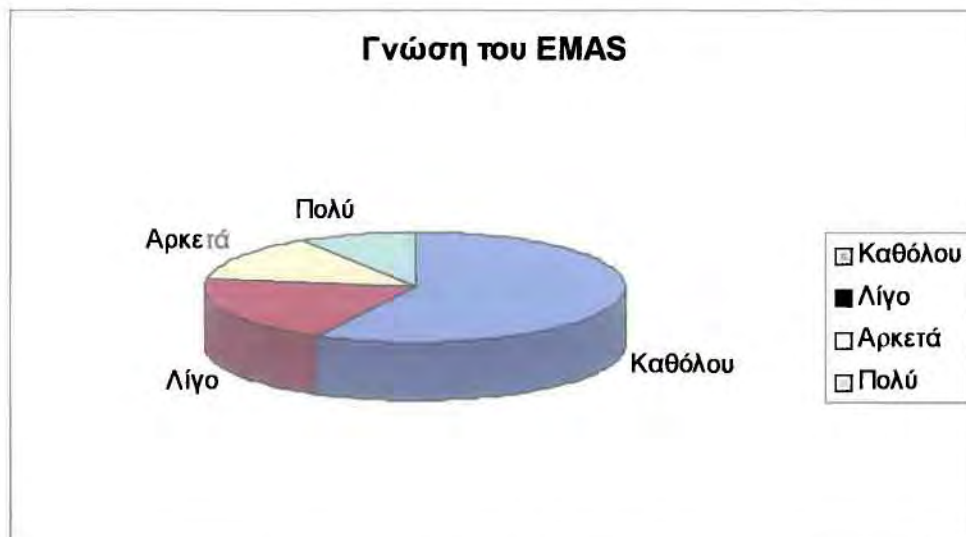
Σε ό,τι έχει σχέση με το πρόγραμμα CIED το 62% δεν γνωρίζει καν την ύπαρξη του προγράμματος, το 19% έχει ακούσει λίγα πράγματα για αυτό (ότι δηλαδή υπάρχει ένα τέτοιο πρόγραμμα αλλά δε γνωρίζει με τι ακριβώς ασχολείται). Το 15% των ερωτηθέντων είχε ακούσει αρκετά πράγματα σχετικά με το πρόγραμμα, ενώ μόνο το 3% γνωρίζει σε βάθος το πρόγραμμα. Μόνο το 3% θεωρεί το πρόγραμμα CIED ως το πιο σημαντικό απ' όλα τα προγράμματα και επίσης μόνο το ένα 3% το θεωρεί ως το δεύτερο σε σειρά σημαντικότητας.





Σε ό,τι έχει σχέση με την γνώμη των κατοίκων του Βόλου για την προσφορά του προγράμματος CIED στην πόλη το 35% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι είναι μηδαμινή τώρα ενώ το 14% θεωρεί ότι θα είναι μηδαμινή και στο μέλλον. Το 28% των ερωτηθέντων πιστεύει πως η προσφορά του προγράμματος στην πόλη είναι μικρή και το 22% πιστεύει ότι και στο μέλλον η προσφορά του προγράμματος θα είναι επίσης μικρή. Ικανοποιητική είναι η προσφορά του προγράμματος για το 17% των ερωτηθέντων ενώ αναμένεται να είναι ικανοποιητική στο μέλλον από το 38%. Τέλος ως εξαιρετική χαρακτήρισε την προσφορά του προγράμματος στην πόλη μόνο το 5% ενώ το 14% πιστεύει πως στο μέλλον η προσφορά του θα είναι εξαιρετική, ενώ το 29% δεν έχει καν άποψη.

Σε ό,τι έχει σχέση με το πρόγραμμα EMAS το 59% δεν γνωρίζει καν την ύπαρξη του προγράμματος, το 25% έχει ακούσει λίγα πράγματα για αυτό (ότι δηλαδή υπάρχει ένα τέτοιο πρόγραμμα αλλά δε γνωρίζει με τι ακριβώς ασχολείται). Το 12% των ερωτηθέντων είχε ακούσει αρκετά πράγματα σχετικά με το πρόγραμμα, ενώ μόνο το 5% γνωρίζει σε βάθος το πρόγραμμα. Το 10% των ερωτηθέντων θεωρεί πάντως ότι το EMAS είναι το πιο σημαντικό από όλα τα άλλα προγράμματα του Βόλου ενώ το 13% αυτών το θεωρεί ως το δεύτερο σημαντικό.



Σε ό,τι έχει σχέση με την γνώμη των κατοίκων του Βόλου για την προσφορά του προγράμματος EMAS στην πόλη το 39% των ερωτηθέντων θεωρούν ότι είναι μηδαμινή τώρα ενώ το 15% θεωρεί ότι θα είναι μηδαμινή και στο μέλλον. Το 33% των ερωτηθέντων πιστεύουν πως η προσφορά του προγράμματος στην πόλη είναι μικρή και το 22% πιστεύει ότι και στο μέλλον η προσφορά του προγράμματος θα είναι επίσης μικρή. Ικανοποιητική είναι η προσφορά του προγράμματος για το 12% των ερωτηθέντων ενώ αναμένεται να είναι ικανοποιητική στο μέλλον από το 36%. Τέλος ως εξαιρετική χαρακτήρισε την προσφορά του προγράμματος στην πόλη μόνο το 7% ενώ το 16% πιστεύει πως στο μέλλον η προσφορά του θα είναι εξαιρετική, ενώ το 20% δεν έχει καν άποψη.

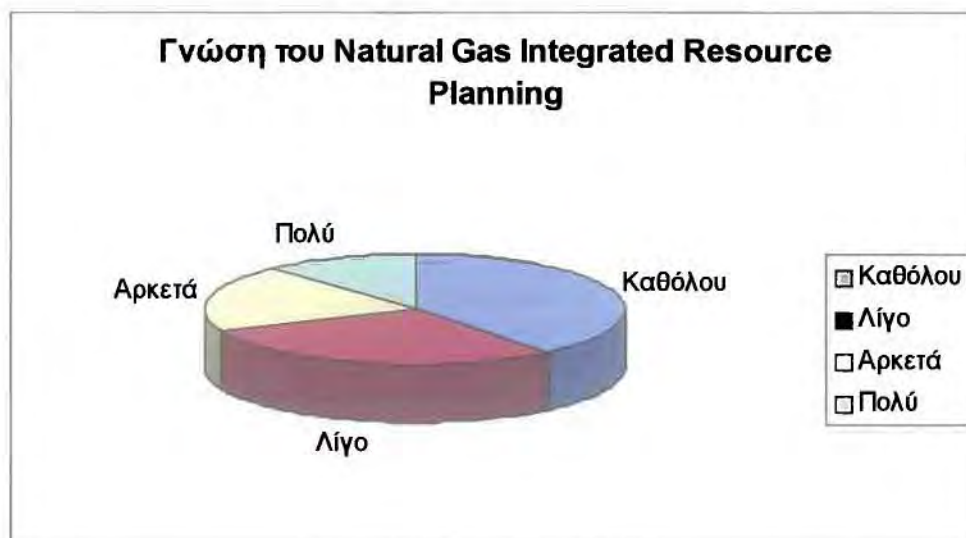
Σε ό,τι έχει σχέση με το πρόγραμμα STREAMS το 59% δεν γνωρίζει καν την ύπαρξη του προγράμματος, το 20% έχει ακούσει λίγα πράγματα για αυτό (ότι δηλαδή υπάρχει ένα τέτοιο πρόγραμμα αλλά δε γνωρίζει με τι ακριβώς ασχολείται). Το 14% των ερωτηθέντων είχε ακούσει αρκετά πράγματα σχετικά με το πρόγραμμα, ενώ μόνο το 9% γνωρίζει σε βάθος το πρόγραμμα. Ο 129% των ερωτηθέντων, θεωρούν ότι το πιο σημαντικό πρόγραμμα είναι το STREAMS. Μάλιστα είναι το μεγαλύτερο ποσοστό, άρα το STREAMS έρχεται πρώτο στις προτιμήσεις των ανθρώπων.



Σε ό,τι έχει σχέση με την γνώμη των κατοίκων του Βόλου για την προσφορά του προγράμματος STREAMS στην πόλη το 41% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι είναι μηδαμινή τώρα, ενώ το 11% θεωρεί ότι θα είναι μηδαμινή και στο μέλλον. Το 29% των ερωτηθέντων πιστεύουν πως η προσφορά του προγράμματος στην πόλη είναι μικρή και 24% πιστεύει ότι και στο μέλλον η προσφορά του προγράμματος θα είναι επίσης μικρή. Ικανοποιητική είναι η προσφορά του προγράμματος για το 12% των ερωτηθέντων ενώ αναμένεται να είναι ικανοποιητική στο μέλλον από το 32%. Τέλος ως εξαιρετική χαρακτήρισε την προσφορά του προγράμματος στην πόλη μόνο το 6% ενώ το 18% πιστεύει πως στο μέλλον η προσφορά του θα είναι εξαιρετική, ενώ το 27% δεν έχει καν άποψη.

Σε ό,τι έχει σχέση με το πρόγραμμα Natural Gas Integrated Resource Planning το 40% δεν γνωρίζει καν την ύπαρξη του προγράμματος, το 30% έχει ακούσει λίγα πράγματα για αυτό (ότι δηλαδή υπάρχει ένα τέτοιο πρόγραμμα αλλά δε γνωρίζει με τι ακριβώς ασχολείται). Το 20% των ερωτηθέντων είχε ακούσει αρκετά πράγματα σχετικά με το πρόγραμμα, ενώ το 16% γνωρίζει σε βάθος το πρόγραμμα. Μόνο το 9% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι πρόγραμμα αυτό είναι το πιο σημαντικό από όλα τα προγράμματα του Βόλου ενώ το 12% θεωρεί το πρόγραμμα ως το 2<sup>ο</sup> σημαντικό.



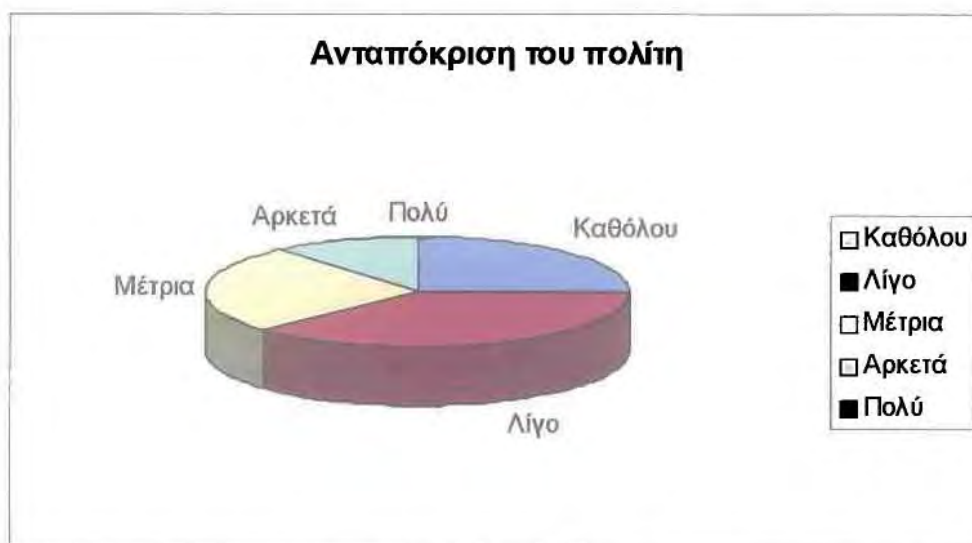


Σε ό,τι έχει σχέση με την γνώμη των κατοίκων του Βόλου για την προσφορά του προγράμματος Natural Gas Integrated Resource Planning στην πόλη το 44% των ερωτηθέντων θεωρούν ότι είναι μηδαμινή τώρα ενώ το 10% θεωρεί ότι θα είναι μηδαμινή και στο μέλλον. Το 21% των ερωτηθέντων πιστεύουν πως η προσφορά του προγράμματος στην πόλη είναι μικρή και το 21% πιστεύει ότι και στο μέλλον η προσφορά του προγράμματος θα είναι επίσης μικρή. Ικανοποιητική είναι η προσφορά του προγράμματος για το 17% των ερωτηθέντων ενώ αναμένεται να είναι ικανοποιητική στο μέλλον από το 31%. Τέλος ως εξαιρετική χαρακτήρισε την προσφορά του προγράμματος στην πόλη μόνο το 7% ενώ το 24% πιστεύει πως στο μέλλον η προσφορά του θα είναι εξαιρετική, ενώ το 25% δεν έχει καν άποψη.

Στο ερώτημα ποιος φταιει για το γεγονός ότι τα προγράμματα δεν έγιναν γνωστά η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων δηλαδή το 85% πιστεύει πως ευθύνεται ο Δήμος Βόλου. Το 41% πιστεύει πως ευθύνεται η ΔΕΜΕΚΑΒ, το 19% πιστεύει πως ευθύνεται ο πολίτης το 15% πιστεύει πως ευθύνεται κάποια άλλη υπεύθυνη υπηρεσία, ενώ το 11% πιστεύει πως ευθύνεται η Ε.Ε. Παράλληλα ακούστηκαν και άλλες απόψεις με αμελητέα ποσοστά αλλά αξίζει να παρατεθούν. Έτσι λοιπόν κατά τη γνώμη ορισμένων ερωτηθέντων ευθύνη για την ελλιπή ή και ανύπαρκτη σε κάποιες περιπτώσεις ενημέρωση έχουν τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, η κακή οργάνωση, το κράτος, η κυβέρνηση και η νομαρχία.



Παράλληλα κανείς από τους κατοίκους του Βόλου που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο δεν πιστεύει πως η ανταπόκριση του πολίτη ήταν μεγάλη. Οι 37 από τους εκατό ερωτηθέντες θεωρούν πως ο πολίτης ανταποκρίθηκε λίγο, οι 25 πιστεύουν πως ο πολίτης ανταποκρίθηκε μέτρια, 24 είναι της γνώμης πως ο πολίτης δεν ανταποκρίθηκε καθόλου και 11 υποστηρίζουν πως ο πολίτης ανταποκρίθηκε πολύ.



Στο ερώτημα αν οι πολίτες του Βόλου έχουν παρατηρήσει κάποια θετική αλλαγή στην πόλη τους, που να σχετίζεται με τα εν λόγω ευρωπαϊκά προγράμματα οι πιο πολλοί (52%) απάντησαν πως έχουν παρατηρήσει την ανακαίνιση κάποιων κτιρίων. Η αμέσως επόμενη κατηγορία (23%) απάντησε πως δεν έχει παρατηρήσει καμία θετική αλλαγή. Το 25% των ερωτηθέντων δεν απάντησε καν ενώ οι άλλες αλλαγές που επισήμαναν, όπως δημιουργία ποδηλατοδρόμων, αύξηση χώρων

πρασίνου, ρύθμιση της κυκλοφορίας, βελτίωση της ποιότητας ζωής, αύξησης του τουρισμού, σωστή διαχείριση της κυκλοφορίας κλπ. ήταν της τάξης του 5% περίπου.

## **A.2 Αξιολόγηση του Ερωτηματολογίου**

Προκειμένου να εξετάσουμε ποια είναι η άποψη και η ενημέρωση των κατοίκων του Βόλου για τα προαναφερθέντα προγράμματα της Ε.Ε δημιουργήθηκε ένα ερωτηματολόγιο, σε ένα δείγμα των 100 κατοίκων του δήμου Βόλου. Στο ερωτηματολόγιο αυτό, που συνέβαλε να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την αποδοχή των προγραμμάτων από την τοπική κοινωνία είναι απαραίτητο να γνωρίζουμε επίσης την ηλικία, το επάγγελμα και τον τόπο διαμονή των ερωτηθέντων. Αυτό συμβαίνει γιατί οι τρεις παραπάνω παράγοντες είναι καθοριστικοί για τη διαμόρφωση συγκεκριμένης άποψης και αντίληψης στους κατοίκους καθώς και στην ενημέρωσή τους.

Είναι γεγονός πως αν εξαιρέσει κανείς το URBAN και Car Free Cities τα υπόλοιπα προγράμματα της πόλης είναι άγνωστα στους μισούς και πλέον κατοίκους. Μάλιστα αν σκεφτεί κανείς πως προγράμματα όπως το ACCESS και το STREAMS που αποκλειστικό στόχο είχαν την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού ήταν άγνωστο ή ελάχιστα γνωστό στο 83% και 79% των ερωτηθέντων αντίστοιχα συνειδητοποιούμε πως τελικά τα προγράμματα αυτά δεν είναι και τόσο επιτυχημένα.

Ο πολίτης πάντως έδειξε, μέσα από τα ερωτηματολόγια πως ενδιαφέρεται για μια πόλη με λιγότερη ρύπανση. Επιθυμεί να μειωθεί η χρήση του αυτοκινήτου, και ανησυχεί για τη μελλοντικό πρόβλημα της λειψυδρίας που θα αντιμετωπίσει ο Βόλος. Στη συντριπτική πλειοψηφία τους υποστηρίζουν πως δεν έχουν παρατηρήσει καθόλου αλλαγές στην πόλη τους που να οφείλονται στα παραπάνω προγράμματα παρά μόνο μερικοί επισήμαναν τις επεμβάσεις που έγιναν στα παλιά κτίρια του Βόλου.

Γενικά οι πολίτες αισθάνονται αγανακτισμένοι γιατί δεν έχουν ενημέρωση και την ευθύνη την επιρρίπτουν κυρίως τον δήμο (85%). Οι περισσότεροι πάντως θεωρούν και τον εαυτό τους υπεύθυνο γιατί δεν δραστηριοποιήθηκε όσο θα έπρεπε, ενώ κάποιοι άλλοι αισθάνονται πως δεν έχουν καμία ευθύνη αφού δεν είχαν καμία μορφή ενημέρωσης.