

# ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ: ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ

## 1.1 Αναγκαιότητα του χωρικού σχεδιασμού

Η πορεία του χωρικού σχεδιασμού στην Ευρώπη κατά τα τελευταία 150 χρόνια από την περίοδο των μεγάλων παρεμβάσεων του Haussmann έως σήμερα μπορεί να συνοψιστεί στη μετάβαση από έναν παιδαγωγικού χαρακτήρα σχεδιασμό «εκ των άνω» στις νέες μορφές συμμετοχικής διακυβέρνησης και τον στρατηγικό σχεδιασμό των αρχών του 21ου αιώνα.

Εστιάζοντας στα τελευταία 50 χρόνια, φαίνεται ότι στα μέσα της πρώτης δεκαετίας του 21ου αιώνα βρισκόμαστε πλέον πολύ μακριά από την πολεοδομική λογική των δεκαετιών του 1950 και 1960 με κύριο χαρακτηριστικό τα μεγάλα προγράμματα και τις δεσμευτικές ρυθμιστικές παρεμβάσεις στην προσπάθεια ανασυγκρότησης των ευρωπαϊκών χωρών που έβγαιναν βαθιά τραυματισμένες από τον πόλεμο. Έχουμε επίσης απομακρυνθεί αρκετά από την κυριαρχία των μεμονωμένων προγραμμάτων και πρωτοβουλιών –π.χ. αστικές αναπλάσεις, σημειακές υποδομές– της δεκαετίας του 1980 που σχεδόν μονοπώλησαν το ενδιαφέρον των ειδικών και των πολιτών, των επιχειρηματιών και των διοικήσεων ως εκδηλώσεις της αναζήτησης μιας επιχειρηματικής –και κατά συνέπεια ανταγωνιστικής– πόλης. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και μέχρι σήμερα ο πολλαπλασιασμός των προβλημάτων που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι μεγάλες πόλεις και η αδυναμία των προηγούμενων πολεοδομικών πρακτικών να ανταποκριθούν με επάρκεια, οδήγησε στην ανάγκη διαμόρφωσης στρατηγικών πλαισίων για τον προσανατολισμό των προσπάθειών προώθησης της χωρικής ανάπτυξης και βελτίωσης της οργάνωσης των πόλεων και της ενδοχώρας τους (Healey κ.ά. 1997).

Η εξέλιξη των πολεοδομικών αντιλήψεων και πρακτικών αντιστοιχεί στους μετασχηματισμούς του προ-

τύπου ανάπτυξης και των λειτουργιών του κράτους. Ειδικότερα φαίνεται ότι διαφορετικές τάσεις συγκλίνουν με κεντρικό σημείο καμπής το πρώτο μισό της δεκαετίας του 1970 στη σταδιακή διαμόρφωση του πλαισίου της ευρωπαϊκής ανάπτυξης των τριών επόμενων δεκαετιών. Έτσι, ενώ έως τα μέσα της δεκαετίας του 1970 ο ρόλος του εθνικού κράτους και γενικότερα του δημόσιου τομέα είναι καθοριστικός για όλα τα ζητήματα κοινωνικής πολιτικής και ρύθμισης της οικονομίας της αγοράς, η δεκαετία του 1980 σηματοδοτεί τον περιορισμό του ρόλου του κράτους μέσω της απορύθμισης και τη σταδιακή διεύρυνση του ρόλου του ιδιωτικού τομέα, ενώ η δεκαετία του 1990 συνεχίζει στην ίδια κατεύθυνση με την ανάδειξη της σημασίας νέων δικτυακών μορφών διακυβέρνησης και σύμπραξης με ιδιωτικές πρωτοβουλίες που συμπληρώνουν ή/και παρακάμπτουν το ρόλο του δημόσιου τομέα.

Παράλληλα, οι μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις αλλά και τα δίκτυα μεγαλύτερων και μικρότερων πόλεων δεν μπορούν πλέον να εξεταστούν ως εδαφικά ολοκληρωμένες κοινωνικο-πολιτικές οντότητες καθώς αποτελούν τους πυρήνες μεγάλων μητροπολιτικών περιοχών, δηλαδή γεωγραφικών ζωνών συγκέντρωσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων που επεκτείνονται και αναπτύσσονται πάνω σε πλέγματα λειτουργικών, κοινωνικών και οικονομικών δικτύων, λίγο πολύ ανεξάρτητα από τα τεχνικά ζητήματα και τα διοικητικά όρια. Αυτά τα φαινόμενα προκαλούν ιδιαίτερες δυσκολίες στη διαχείριση των πολεοδομικών προβλημάτων αυτών των περιοχών καθώς οι μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις αποτελούν πρακτικά πόλεις-περιφέρειες που εκτείνονται σε ακτίνα πολλών χιλιομέτρων περιλαμβάνοντας ενδεχόμενα πολλά μικρότερα αστικά κέντρα και οικισμούς (Kunzmann 2002). Το σύνολο των

υποδομών και της αστικής εξάπλωσης προς πολλές κατευθύνσεις συγκροτούν ένα ενιαίο χωρο-λειτουργικό σύστημα, παράγοντας παράλληλα ένα πολύπλοκο πρόβλημα πολεοδομικής οργάνωσης και πολιτικής διακυβέρνησης που επηρεάζεται από τις σχέσεις του με το ευρύτερο εθνικό και διεθνές πλαίσιο.

Η αναγκαιότητα του στρατηγικού σχεδιασμού πηγάζει από αυτήν τη δυναμική η οποία προκαλεί συσσώρευση πιέσεων και προβλημάτων στην αστική περιφέρεια. Για παράδειγμα, έντονες πιέσεις προκύπτουν από την ανάπτυξη διεθνών κόμβων και αξόνων μεταφοράς που παράγουν μια σειρά από συγκρούσεις στην ανάπτυξη των χρήσεων. Επίσης, ο πολλαπλασιασμός δραστηριοτήτων στις παρυφές της πόλης, όπως είναι τα εμπορικά κέντρα και οι ζώνες αναψυχής, ανταγωνίζονται τη μέχρι σήμερα παραδοσιακή εμπορική και πολιτιστική ζωή των κεντρικών περιοχών της πόλης. Στη συνέχεια η αύξηση των αναγκών για νέες μεταφορικές υποδομές σε αντιστοιχία με τη δυναμική αυτής της εξάπλωσης παράγουν νέες και απρόβλεπτες μετακινήσεις. Πιέσεις προκαλούνται και από την ανάγκη προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, του ιστορικού χαρακτήρα και της πολιτιστικής ταυτότητας αυτών των περιοχών, ιδιαίτερα στο βαθμό που αποτελούν παράγοντα διατήρησης της ανταγωνιστικότητάς τους μέσα στο ευρωπαϊκό και διεθνές ανταγωνιστικό πλαίσιο.

Στα βασικά προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι πόλεις-περιφέρειες περιλαμβάνονται, κατά τον Kunzmann (2002), και τα εξής: οι ανταγωνισμοί και οι δυσκολίες συνεργασίας ανάμεσα στους διαφορετικούς οργανισμούς διοίκησης και αυτοδιοίκησης, τα όρια δικαιοδοσίας των οποίων δεν αντιστοιχούν ακριβώς στη δυναμική της αστικής ανάπτυξης,

η αντιπαράθεση ανάμεσα στα διαφορετικά επίπεδα διοίκησης και ιδιαίτερα ανάμεσα στις τοπικές αρχές και τα πολιτικά κέντρα αποφάσεων, τα οποία εκ των πραγμάτων ακολουθούν πολιτικές που δεν μπορούν να ανταποκρίνονται πάντα στις τοπικές ανάγκες, η προσπάθεια του ιδιωτικού τομέα να επηρεάσει τις αποφάσεις, η δυσκολία συναίνεσης για τις προοπτικές των μητροπολιτικών περιοχών, η διάσπαση της εκπροσώπησης της αστικής περιφέρειας και το έλλειμμα συγκρότησης της κοινωνίας των πολιτών. Η ικανοποιητική αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων στοιχειοθετεί την αναγκαιότητα και προσδιορίζει το περιεχόμενο του στρατηγικού σχεδιασμού ως προϋπόθεση της αποτελεσματικής διακυβέρνησης των αστικών περιοχών.

Στο σύνθετο αυτό υπόβαθρο, το κεντρικό αντικείμενο του στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού γίνεται η διαμόρφωση πλαισίων και αρχών για τη χωροθέτηση της υποδομής και των λειτουργιών και η διατύπωση και εφαρμογή σχεδίων, πολιτικών και προγραμμάτων για τη μορφή, τη διάταξη και τη χρονική εξέλιξη της χωρικής ανάπτυξης, την κατανομή των επενδύσεων σε υποδομές (π.χ. μεταφορών, τηλεπικοινωνιών, ενέργειας κ.λπ.), την αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων και των ευκαιριών απασχόλησης και γενικότερα του τρόπου και της ποιότητας ζωής, και την αναδιάρθρωση της ελκυστικότητας των διαφόρων περιοχών.

Ως διαδικασία λήψης στρατηγικών αποφάσεων σχετικά με τα παραπάνω ζητήματα ο στρατηγικός χωρικός σχεδιασμός μπορεί να προσδιοριστεί, αφενός, από την παραγωγή τυπικών σχεδίων, προγραμμάτων και πολιτικών σε ένα κοινωνικό πλαίσιο το οποίο προσανατολίζει γενικότερα τις αποφάσεις και επιλογές των εμπλεκόμενων και, αφετέρου, από το γεγονός ότι

συμμετέχουν άτομα και φορείς με διαφορετικές ικανότητες, συμφέροντα και αρμοδιότητες και κοινό στόχο την επίτευξη συναίνεσης στη διαχείριση των χωρικών αλλαγών (Vigar κ.ά. 2000).

Τα ζητήματα αυτά πρόκειται να εξεταστούν σε μεγαλύτερο βάθος με αναλύσεις και παραδείγματα που παρουσιάζονται στα σχετικά με τον στρατηγικό χωρικό σχεδιασμό και τη χωρική διακυβέρνηση Κεφάλαια 2 και 3 του Α' Μέρους και 11 και 12 του Β' Μέρους του βιβλίου.

## 1.2 Η ρύθμιση των χρήσεων γης

Η ρύθμιση των χρήσεων γης αποτελεί το επίκεντρο του πολεοδομικού σχεδιασμού. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός είναι ένας όρος ομπρέλα που καλύπτει μια σειρά από πολιτικές και παρεμβάσεις οι οποίες έχουν μια κοινή συνισταμένη, δηλαδή το γεγονός ότι πρόκειται για μια κοινωνική πρακτική που αποσκοπεί στην ανάπτυξη και στην ποιότητα ζωής της πόλης. Η μελέτη της εξέλιξης του σχεδιασμού είναι η ιστορία της μετάφρασης του ιδεατού σε πραγματικό (Hall 1993). Αυτό είναι και το κοινό σημείο ανάμεσα σε όλα τα στάδια της εξέλιξης του πολεοδομικού σχεδιασμού και της σχετικής με αυτόν θεωρίας. Χωρίς αμφιβολία αυτή η κοινή συνισταμένη επιδέχεται πολλές ερμηνείες ανάλογα με τη σκοπιά που εξετάζει κανείς τα φαινόμενα της αστικής ανάπτυξης, το ιστορικό πλαίσιο στο οποίο ασκείται ο σχεδιασμός, αλλά και την εξέλιξη των απόψεων και των ιδεών γύρω από τις έννοιες και την πρακτική του σχεδιασμού. Ανεξάρτητα από τις διαφορετικές ερμηνείες, ο πολεοδομικός σχεδιασμός είναι συνυφασμένος, κατά πρώτο λόγο, με τη ρύθμιση των χρήσεων γης, όπου εστιάζεται και το κύριο ενδιαφέρον των πολεοδομικών σχεδίων. Η διαμόρφωση στρατηγικών για την ανάπτυξη, τη χωρική οργάνωση και τις χρήσεις γης, η ρύθμιση για τον έλεγχο της χωροθέτησης δραστηριοτήτων ή και της μορφής αυτών των δραστηριοτήτων και, μέσω όλων αυτών, η παρέμβαση στην ανάπτυξη της πόλης αποτελούν τα κύρια ζητούμενα έτσι όπως αναπτύχθηκαν ιστορικά το αντικείμενο, η πρακτική, οι διαδικασίες και όλο το σύστημα του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Την τελευταία εικοσαετία, ο στόχος της βιώσιμης

αστικής ανάπτυξης κατέχει κεντρική θέση στην ατζέντα κάθε σχεδίου ή πολιτικής για την πόλη. Η μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού στις πόλεις, η οποία έχει προφανώς πολύ μεγάλα οικονομικά και κοινωνικά πλεονεκτήματα, συνδέεται ταυτόχρονα με σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα όπως ο θόρυβος, η ρύπανση, τα απόβλητα, το περιορισμένο υδατικό απόθεμα και οι περιορισμένοι ανοιχτοί χώροι. Οι σύγχρονες μορφές αστικής επέκτασης, φαινόμενο σχεδόν κοινό σε όλες τις πόλεις (περισσότερο γνωστό με τον αγγλικό όρο *urban sprawl*), που είναι σε μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα της επιθυμίας για καλύτερες συνθήκες ζωής, οδηγούν σε νέα προβλήματα και απειλές στο περιβάλλον και στους φυσικούς πόρους. Η αστική μορφή, η δομή και η χρήση γης είναι σημαντικές παράμετροι που επηρεάζουν την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και τις επιπτώσεις του στο περιφερειακό και παγκόσμιο περιβάλλον (EEA 1995). Οι επιπτώσεις της αστικής ανάπτυξης στο βιοφυσικό περιβάλλον και, γενικότερα, η αντίληψη της πόλης ως ένα σύστημα «ροών μεταβολισμού» ανάμεσα στα πρότυπα ή τις μορφές αστικής ανάπτυξης και οργάνωσης, τη ροή πόρων και την ποιότητα ζωής (Newman 1996) αποτελούν βασικά ζητούμενα των σύγχρονων πολιτικών σχεδιασμού. Στο πλαίσιο αυτό η ρύθμιση των χρήσεων γης αναδεικνύεται ως βασικό εργαλείο για τη μείωση των «μεταβολικών ροών» στην πόλη, την εξασφάλιση βιώσιμων μορφών αστικής ανάπτυξης και παράλληλα τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Στο παρόν βιβλίο τα κεντρικά ζητήματα του σχεδιασμού των χρήσεων γης, όπως ο έλεγχος της αστικής ανάπτυξης, η αστική μορφή, ο σχεδιασμός του αστικού και εξωαστικού χώρου και οι σχετικές με αυτά προσεγγίσεις εξετάζονται με γνώμονα τις σύγχρονες απόψεις για τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων.

Η ορθολογική χωρική οργάνωση των χρήσεων γης και των διασυνδέσεών τους, η ισορροπία της ζήτησης για ανάπτυξη και της ανάγκης προστασίας του περιβάλλοντος και η επίτευξη κοινωνικών και οικονομικών σκοπών αποτελούν τον κοινό στόχο όλων των συστημάτων του πολεοδομικού σχεδιασμού, ανεξάρτητα από το κοινωνικό και οικονομικό πλαίσιο στο οποίο

έχουν αναπτυχθεί. Στο ευρωπαϊκό πλαίσιο, τα συστήματα του πολεοδομικού σχεδιασμού αντιμετωπίζονταν μέχρι πρόσφατα ως μια πλευρά των τοπικών μηχανισμών ρύθμισης του δομημένου χώρου και των χρήσεων γης (Healey και Williams 1994). Με την έννοια αυτή, από τη μια μεριά, φαινόταν να μην ενδιαφέρουν την ευρωπαϊκή πολιτική, ενώ από την άλλη, να μην επηρεάζουν την ευρωπαϊκή διάσταση της οργάνωσης του χώρου. Ωστόσο, τα συστήματα του πολεοδομικού σχεδιασμού επιδρούν καθοριστικά στην προώθηση ή στον περιορισμό της ανάπτυξης και παράλληλα στην ποιότητα ζωής στην πόλη, ενώ έχουν σημαντική επίδραση στην ίδια την ανταγωνιστικότητα της πόλης και μπορούν να επηρεάσουν ιδιαίτερα την πολιτική της ευρωπαϊκής εδαφικής συνοχής.

Παρά τις μεγάλες διαφορές των μηχανισμών ρύθμισης του χώρου ανάμεσα στις διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, είναι εξίσου σημαντικές οι ομοιότητές τους που σχετίζονται τόσο με τους στόχους όσο και με τις διαδικασίες του σχεδιασμού. Συνοπτικά μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι σε όλα τα συστήματα η ρύθμιση των χρήσεων γης ουσιαστικά αρθρώνεται γύρω από δύο κύριες παραμέτρους: πρώτον, το σχεδιασμό της αστικής ανάπτυξης και δεύτερον, τον έλεγχο της ανάπτυξης. Ο σχεδιασμός της αστικής ανάπτυξης μπορεί να είναι, από τη μια μεριά, στρατηγικός και κατευθυντήριος και, από την άλλη, λεπτομερειακός και συγκεκριμένος. Το πολεοδομικό σχέδιο (ανεξάρτητα από την κλίμακά του) εν πολλοίς έχει ως επίκεντρο τη διαχείριση του αστικού χώρου και των επεκτάσεών του, την οργάνωση του μεταφορικού δικτύου, την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και του φυσικού τοπίου, την εξασφάλιση της πρόσβασης στην ύπαιθρο. Παράλληλα, καθώς πολλές πλευρές της περιβαλλοντικής πολιτικής, της αγροτικής πολιτικής καθώς και της πολιτικής αναζωογόνησης των πόλεων επηρεάζονται δραστικά από τις δικαιοδοσίες των συστημάτων ελέγχου των χρήσεων γης, το πολεοδομικό σχέδιο ενσωματώνει σημαντικές κατευθύνσεις ή περιορισμούς για τις πολιτικές αυτές. Ο έλεγχος της ανάπτυξης ή, αλλιώς, η αδειοδότηση μιας επιμέρους δραστηριότητας, ενός σχεδίου ή ενός έργου αποτελεί την αιχμή όλων των συ-

στημάτων ρύθμισης των χρήσεων γης και γενικότερα του πολεοδομικού σχεδιασμού. Στην πραγματικότητα, είναι ο μηχανισμός με τον οποίο ο σχεδιασμός επηρεάζει τις ατομικές αποφάσεις και, ανεξάρτητα από την αποτελεσματικότητα του συστήματος του σχεδιασμού, ίσως έχει τις περισσότερες άμεσες επιδράσεις.

Το σύστημα του πολεοδομικού σχεδιασμού και της ρύθμισης των χρήσεων γης αποτελεί κατά κανόνα μια δραστηριότητα, κυρίως, του δημόσιου τομέα που περιλαμβάνει ένα σύνολο πολιτικών, θεσμών και διαδικασιών. Η εξέλιξη του σχεδιασμού οδήγησε σε ένα ιδιαίτερα πλούσιο και ταυτόχρονα πολύπλοκο σύστημα κανόνων που στην πραγματικότητα καθορίζουν, από τη μια μεριά, χωρικές στρατηγικές και, από την άλλη, σχέσεις και δικαιώματα στο χώρο ανάμεσα στο δημόσιο και το ιδιωτικό συμφέρον. Το πολεοδομικό σχέδιο συνοψίζει αυτό το πλαίσιο πολιτικών, θεσμών και διαδικασιών λειτουργώντας ως το εργαλείο τόσο της αστικής ανάπτυξης όσο και του ελέγχου της ανάπτυξης. Η χωρική κλίμακα αυτού του σχεδίου ποικίλλει από το επίπεδο μιας αστικής περιφέρειας, ενός αστικού συγκροτήματος ή μιας μητροπολιτικής περιοχής, οπότε διαμορφώνεται κυρίως ως ένα στρατηγικό σχέδιο χρήσεων γης, έως το επίπεδο μιας περιοχής που μπορεί να ταυτίζεται διοικητικά με τα όρια ενός δήμου ή και σε περισσότερο τοπικό επίπεδο όπως μια γειτονιά, οπότε διαμορφώνεται ως ένα κανονιστικό σχέδιο, ένα πλαίσιο δηλαδή κανόνων που διέπουν την αδειοδότηση της ανάπτυξης. Αυτή η χωρική κλίμακα εκφράζεται συχνά ως μια ιεραρχική δομή σχεδιασμού στενά συνδεδεμένη και με τη διοικητική δομή. Αν και αυτή η συστηματική και τυπική ιεραρχία των σχεδίων, που συχνά είναι το όραμα όσων πρεσβεύουν έναν ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχεδιασμό, δεν αποτελεί γενικευμένη πρακτική αλλά πρακτική ορισμένων χωρών με ανάλογες διοικητικές δομές, κάθε χωρική κλίμακα ή επίπεδο σχεδιασμού έχει ιδιαίτερη σημασία για την προώθηση σύγχρονων μορφών βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.

Ο παραδοσιακός σχεδιασμός των χρήσεων γης συχνά έχει επικριθεί καθώς θεωρείται ως ένας «παθητικός» σχεδιασμός που αποσκοπεί στον έλεγχο των

χρήσεων μέσα από ένα σύστημα καθορισμού ζωνών. Το ενδιαφέρον του παρόντος βιβλίου στα Κεφάλαια 5 και 6 του Α΄ Μέρους και 13 του Β΄ Μέρους είναι, μέσα από τη συζήτηση και παρουσίαση των ευρωπαϊκών συστημάτων σχεδιασμού, των κεντρικών ζητημάτων του σχεδιασμού των χρήσεων γης στο σύγχρονο πλαίσιο, καθώς και συγκεκριμένων σχεδίων, να αναδείξει τις δυνατότητες του σχεδιασμού των χρήσεων γης όχι ως ενός παθητικού πλαισίου, αλλά ως εργαλείου με πολλαπλά αποτελέσματα στην προώθηση καλύτερης ποιότητας ζωής και την εξασφάλιση των στόχων της αειφορίας, τόσο σε στρατηγικό επίπεδο, προσανατολισμένο σε συγκεκριμένες δράσεις, όσο και στο επίπεδο του τοπικού φυσικού σχεδιασμού.

### 1.3 Οι μετακινήσεις στην πόλη

Χαρακτηριστικό φαινόμενο της εποχής μας αποτελεί η αυξανόμενη εξάρτηση της κοινωνικής, οικονομικής και πολιτιστικής ζωής από τις μεταφορές και τις επικοινωνίες γενικότερα. Βασικός στόχος των μεταφορών είναι να υπερνικήσουν το χώρο που σχηματίζεται, από ένα σύνολο ανθρώπινων και φυσικών περιορισμών (απόσταση, χρόνος, διοικητικές διαιρέσεις και τοπογραφία) και να αυξήσουν τα επίπεδα κινητικότητας και πρόσβασης σε επιθυμητούς προορισμούς. Η υπερνίκηση αυτών των περιορισμών που δημιουργούν τριβές σε κάθε κίνηση, απαιτεί κάποιο κόστος, το οποίο διαφοροποιείται ανάλογα με την απόσταση και τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου. Έτσι, οι μεταφορές εμφανίζονται σαν μια οικονομική δραστηριότητα διαφορετική από τις άλλες, μεταφράζοντας σε χρήμα την ανταλλαγή χώρου με χρόνο (Merlin 1992).

Οι περιορισμοί αυτοί στις μετακινήσεις είναι ιδιαίτερα έντονοι στις αστικές περιοχές. Οι αστικές περιοχές όπως έχουν διαμορφωθεί και λειτουργούν σήμερα, αποτελούν σημεία συσσώρευσης ενός σημαντικού αριθμού δραστηριοτήτων οι οποίες παράγουν επιθυμίες και ανάγκες –ζήτηση– για μετακινήσεις. Η συνεχής αύξηση των μετακινήσεων ανθρώπων και αγαθών και η αντίστοιχη των οχημάτων στον περιορισμένο αστικό χώρο δημιουργεί τα σοβαρά κυκλοφοριακά

προβλήματα των σύγχρονων πόλεων (συμφόρηση, κυκλοφοριακός θόρυβος, ατμοσφαιρική ρύπανση και ατυχήματα). Επιπλέον, η πυκνή ανάπτυξη και το υψηλό κόστος γης στις αστικές περιοχές δημιουργεί σημαντικά εμπόδια για τη σωστή ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών (δικτύων και τερματικών σταθμών) και απαιτούν διεξοδικές διαδικασίες σχεδιασμού και μελέτες. Έτσι σε μια αστική περιοχή η κρίσιμη πρόκληση του σχεδιασμού είναι να φτάσει σε μια βέλτιστη χωρική οργάνωση των δραστηριοτήτων και σ΄ ένα καλά ισορροπημένο δίκτυο μεταφορών το οποίο να συνδέει τις δραστηριότητες με έναν αποδοτικό και βιώσιμο τρόπο. Η εύρεση αυτή της σωστής ισορροπίας μεταξύ των δύο συστημάτων χρήσεων γης και μεταφορών μέσα στις πόλεις με τα σύνθετα πρότυπα δραστηριοτήτων και τους εμφανείς χωρικούς, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς περιορισμούς βασίζεται αρχικά στην κατανόηση και στη συνέχεια στην ενσωμάτωση της αλληλεπίδρασης των δύο αυτών συστημάτων σε κάθε σχεδιασμό.

Η θεώρηση της πόλης ως ένα σύνθετο σύστημα όπου οι χρήσεις γης και οι μετακινήσεις εξελίσσονται ταυτόχρονα και όχι ανεξάρτητα (Wingo και Perloff 1961) αποτέλεσε τη βάση για την εξέλιξη της κλασικής διαδικασίας στο σχεδιασμό των μεταφορών και την ανάπτυξη των ολοκληρωμένων μοντέλων χρήσεων γης και μεταφορών στη δεκαετία του 1980. Στη νέα αυτή διαδικασία στοιχειοθετείται πόσο σημαντικό είναι να στηρίζεται κάθε μελέτη σχεδιασμού του συστήματος αστικών μεταφορών και κυκλοφορίας στο γενικότερο πλαίσιο του χωροταξικού σχεδιασμού μιας αστικής περιοχής, ώστε να έχει σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων μεταφοράς. Εξάλλου σύμφωνα με τον Banister (2002) η κλασική διαδικασία σχεδιασμού των μεταφορών έχει αποδειχθεί ανελαστική ως προς τη δυνατότητα ενσωμάτωσης εναλλακτικών πολιτικών που στοχεύουν στη μείωση των επιπέδων κινητικότητας. Την τελευταία 25ετία στο πλαίσιο της συνεχούς ερευνητικής ενασχόλησης για τη διερεύνηση της αλληλοσυσχέτισης ανάμεσα στις μεταφορές και στην οικονομική και χωρική ανάπτυξη πέρα από την ανάπτυξη των ολοκληρωμένων μοντέ-

λων χρήσεων γης και μεταφορών, είναι ευρεία και η χρήση εμπειρικών μελετών με στόχο τη διερεύνηση των επιπτώσεων στις χρήσεις γης από αλλαγές στο σύστημα μεταφορών αλλά και το αντίστροφο.

Η διαχρονική εξέλιξη των διαφόρων συστημάτων μεταφοράς και η επίδρασή τους στη μορφή της πόλης έδειξε ότι υπάρχει σημαντική σχέση μεταξύ πυκνότητας δόμησης και απόστασης μετακίνησης αλλά και επιλογής μέσου μετακίνησης. Υπάρχει μια σειρά από εμπειρικές έρευνες σύμφωνα με τις οποίες οι χαμηλές πυκνότητες δόμησης οδηγούν σε μεγαλύτερη χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου, ενώ οι πιο συνεκτικές αστικές δομές υψηλότερων πυκνοτήτων οδηγούν σε μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου και αντίστοιχη αύξηση της χρήσης των μαζικών μέσων μεταφοράς καθώς και των ήπιων μέσων (περπάτημα, ποδήλατο).

Στην κατεύθυνση των βιώσιμων αστικών μεταφορών, σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2002) η ευρωπαϊκή πολιτική εστιάζεται σε δύο βασικούς άξονες:

- Στον συντονισμένο σχεδιασμό των αστικών μεταφορών με τον χωροταξικό σχεδιασμό ώστε να συμβαδίζουν οι ανάγκες των μεταφορών με τις ανάγκες πρόσβασης.
- Στην ορθολογική διαχείριση της ζήτησης για μετακινήσεις ώστε να προωθείται μια ισόρροπη ανάπτυξη των διαφόρων μέσων μεταφοράς, συνυπολογιζομένων και των πιο φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης για μικρές αποστάσεις (ποδήλατο, πεζή). Επιπλέον η Λευκή Βίβλος ορίζει ότι η Ε.Ε., περιορισμένη από την αρχή της επικουρικότητας, λαμβάνει μέτρα κανονιστικού κυρίως χαρακτήρα με στόχο την ενθάρρυνση χρήσης νέων μορφών ενέργειας πιο φιλικών στο περιβάλλον.

Η αντιμετώπιση των προβλημάτων στις αστικές μεταφορές έχει να επιλύσει τη μόνιμη αντίφαση μεταξύ των όλο και μεγαλύτερων απαιτήσεων για κινητικότητα και της όλο και μικρότερης ανεκτικότητας έναντι των συνεχών καθυστερήσεων και της μέτριας ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η πολιτική της αντιμετώπισης της αύξησης της

ζήτησης για μετακινήσεις με την κατασκευή νέας συγκοινωνιακής υποδομής που κυριαρχούσε μέχρι τη δεκαετία του 1950, αποδείχθηκε ότι πέρα από την απαιτούμενη σημαντική χρηματοδότηση δημιουργεί ανεπιθύμητες επιπτώσεις στο περιβάλλον και συμβάλλει στην ταχύτερη αύξηση της κυκλοφορίας. Τα τελευταία χρόνια γίνεται, σε διεθνή κλίμακα, μια έντονη προσπάθεια διαχείρισης της κυκλοφορίας είτε με την πιο αποτελεσματική χρησιμοποίηση της υπάρχουσας συγκοινωνιακής υποδομής (Διαχείριση συστήματος μεταφορών) ή με τον περιορισμό της ζήτησης για μετακινήσεις και της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου ιδιαίτερα στις συμφορημένες περιοχές κατά τις περιόδους αιχμής της κυκλοφορίας. Στο πλαίσιο αυτό πολλές ευρωπαϊκές πόλεις έχουν εφαρμόσει πρόσφατα ένα ευρύ φάσμα περιοριστικών μέτρων στη χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου, τα οποία δίνουν προτεραιότητα στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς για τις αστικές μετακινήσεις (δημόσια μέσα, περπάτημα και ποδήλατο). Τα περιοριστικά αυτά μέτρα αναφέρονται στην ταχύτητα και την προτεραιότητα του Ι.Χ. αυτοκινήτου έναντι των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς και επεκτείνονται μέχρι και τον περιορισμό της χρήσης του σε κεντρικές περιοχές με το σύστημα της χρέωσης (η περίπτωση της πόλης του Λονδίνου). Προς αυτή την κατεύθυνση ιδιαίτερη είναι η συμβολή των νέων τεχνολογιών πληροφορικής και τηλεματικής.

Τα συστατικά στοιχεία του αστικού συστήματος μεταφορών (δίκτυα, μέσα μεταφοράς και τερματικοί σταθμοί) καθορίζουν με τη μορφή, τη διαθεσιμότητα και τη χωροθέτησή τους την αποτελεσματικότητα του συστήματος και το επίπεδο εξυπηρέτησης των μετακινούμενων. Επιπλέον οι δυνατότητες και η χωρητικότητα των διαφόρων μέσων μεταφοράς είναι καθοριστικές για την κατανομή των μετακινήσεων σ' αυτά καθώς και για την κατεύθυνση της αστικής ανάπτυξης.

Στις σημερινές δυσμενείς κυκλοφοριακές συνθήκες στα αστικά κέντρα βασική πολιτική ανάπτυξης ενός αστικού συστήματος μεταφορών είναι η συγχώνευση όλων των συνισταμένων του συστήματος σε ένα ενιαίο συντονισμένο βέλτιστο σχέδιο και πρόγραμμα λειτουργιών που να εξασφαλίζει αστική κινητικότητα

με ένα φάσμα επιλογών (ενός μέσου ή συνδυασμένων μεταφορών) για καλύτερη εξυπηρέτηση των μετακινήσεων και ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Οι παράγοντες που θα επηρεάσουν το μετακινούμενο να επιλέξει τον τρόπο μετακίνησής του από το προσφερόμενο φάσμα επιλογών ή θα τον περιορίσουν να κινηθεί μονοσήμαντα, αποτελούν συνήθως έκφραση των ακολουθούμενων πολιτικών σε μια χώρα και καθορίζουν την κυριαρχία κάποιων μέσων μεταφοράς έναντι άλλων στον αστικό χώρο (Transport Research Board 2001).

Βασική παράμετρος στην παραπάνω επιλογή χρήσης ενός μέσου μεταφοράς αποτελεί η ποιότητα της υποδομής που το συνοδεύει (δίκτυα κυκλοφορίας) η οποία πρέπει να εξασφαλίζει στο μετακινούμενο τις απαραίτητες προϋποθέσεις άνεσης, ασφάλειας και κόστους. Η ποιότητα όλων των εναλλακτικών δικτύων σε μια αστική περιοχή τα οποία φιλοξενούν μετακινήσεις με οχήματα, με ποδήλατο, πεζή και με μέσα μαζικής μεταφοράς (οδικά δίκτυα, πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, δίκτυα μέσων μαζικής μεταφοράς) και τα οποία τις περισσότερες φορές συνυπάρχουν στον ίδιο χώρο και λειτουργούν ανταγωνιστικά στη χρήση του είναι συνάρτηση της μορφής και της λειτουργικότητάς τους. Ο σχεδιασμός που προβλέπει στη σωστή συνύπαρξη όλων των δικτύων σε μια αστική περιοχή, αντανακλά στην ορθολογιστική και ισόρροπη χρήση τους (πολυτροπικότητα) γεγονός που αποτελεί και στόχο της ευρωπαϊκής πολιτικής για βιώσιμες αστικές μεταφορές.

Όλα τα παραπάνω ζητήματα που αφορούν τη συσχέτιση χρήσεων γης και μεταφορών, τις πολιτικές αστικών μεταφορών και την αστική κινητικότητα, εξετάζονται σε μεγαλύτερο βάθος στα Κεφάλαια 7, 8 και 9 του Α΄ Μέρους του βιβλίου ενώ στα Κεφάλαια 14 και 15 του Β΄ Μέρους συνοψίζονται οι πρακτικές επίλυσης των κυκλοφοριακών προβλημάτων τόσο με εφαρμογές παρεμβάσεων στο σχεδιασμό των αστικών δικτύων –κυρίως των εναλλακτικών προς το Ι.Χ. αυτοκίνητο– όσο και με παραδείγματα γενικών κυκλοφοριακών μελετών σε αστικές περιοχές.

#### 1.4 Οι παρεμβάσεις της Ε.Ε. στον αστικό χώρο

Στον τομέα των πολιτικών αστικής ανάπτυξης κυ-

ριαρχούν, τα τελευταία χρόνια, οι παρεμβάσεις που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο δύο κυρίως πολιτικών της πολιτικής συνοχής (προγράμματα, σχέδια και δράσεις στις αστικές περιοχές) και της πολιτικής περιβάλλοντος (βιώσιμη αστική ανάπτυξη). Πολλές χώρες είχαν την ευκαιρία μέσω των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης να δοκιμάσουν διάφορων μορφών παρεμβάσεις στις αστικές περιοχές. Η εμπειρία αυτή αποτελεί σήμερα μια παρακαταθήκη για το μέλλον.

Το ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις πόλεις ξεκινά από τη διαπίστωση ότι οι πόλεις έχουν αποφασιστική σημασία για το μέλλον της Ευρώπης, επειδή έχουν έναν κεντρικό ρόλο να παίξουν στο σημερινό μοντέλο ανάπτυξης. Αποτελούν τα κέντρα της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής· τις μηχανές της αναπτυξιακής δυναμικής, κοιτίδες ιστορίας και πολιτισμού, εργαστήρια κοινωνικών εξελίξεων· το βασικό πλαίσιο εκδήλωσης των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι σύγχρονες κοινωνίες και ταυτόχρονα τα προνομιακά πεδία όπου βιώνονται τα αποτελέσματα των δημόσιων πολιτικών.

Τέσσερις λόγοι κάνουν πιο συγκεκριμένο το ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις πόλεις (Atkinson 2001, σ. 386). Οι πόλεις:

- Συγκεντρώνουν το 80% του πληθυσμού της Ευρώπης.
- Αποτελούν κινητήριους μηχανισμούς της ευρωπαϊκής οικονομίας (αυτές παράγουν το μεγαλύτερο μέρος του πλούτου).
- Πολλές παρουσιάζουν αύξηση των προβλημάτων κοινωνικού αποκλεισμού και
- Έχουν έναν κεντρικό ρόλο στην ανάπτυξη του ευρωπαϊκού πολιτισμού.

Ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει αρμοδιότητες σε θέματα που αφορούν χωρικό προγραμματισμό σε αστικό ή χωροταξικό επίπεδο. Σε κανένα από τα καταστατικά της κείμενα, δηλαδή στη σειρά των συνθηκών που έχουν υπογράψει τα κράτη-μέλη, δεν υπάρχει αναφορά σε θεσμικές αρμοδιότητές

της στον τομέα της αστικής (ή της χωροταξικής) πολιτικής. Οι πολιτικές αυτές θεωρούνται και εξακολουθούν να είναι καθαρά εθνική υπόθεση, δηλαδή σχεδιάζονται και εφαρμόζονται αποκλειστικά από τα κράτη-μέλη. Από πού αντλεί, λοιπόν, νομιμοποίηση η Ευρωπαϊκή Ένωση να διαμορφώνει πολιτική και να παρεμβαίνει στα αστικά ζητήματα και τι είδους είναι και τι χαρακτήρα έχουν οι παρεμβάσεις της;

Η όποια αστική πολιτική υπάρχει σε ευρωπαϊκό επίπεδο έχει συγκροτηθεί στο πλαίσιο άλλων ευρύτερων πολιτικών για τις οποίες υπάρχει σαφής αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τις συνθήκες που έχουν υπογραφεί. Και για τις δύο πολιτικές, την πολιτική συνοχής και την πολιτική για το περιβάλλον, υπάρχει ρητή αναφορά στις συνθήκες αλλά και ένα μεγάλο σώμα κοινοτικής νομοθεσίας έχει αναπτυχθεί. Πόσο δεσμευτικές ή καθοριστικές μπορεί να είναι οι κοινοτικές κατευθύνσεις και πολιτικές για τα κράτη-μέλη; Η σχέση μεταξύ εθνικών και κοινοτικών πολιτικών στον τομέα της αστικής ανάπτυξης μπορεί να πάρει μία από τις δύο παρακάτω μορφές:

- α. Να είναι «δεσμευτική» (οι κοινοτικές δεσμεύουν τις εθνικές πολιτικές). Σε ορισμένα πεδία πολιτικής, ένα μεγάλο μέρος του «δικαίου» είναι υπερεθνικό και καθορίζεται από διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας. Σ' αυτή την περίπτωση και όσον αφορά τις συγκεκριμένες διατάξεις υπερισχύει το κοινοτικό δίκαιο και η επιρροή της κοινοτικής στην εθνική πολιτική μπορεί να είναι δεσμευτική, δηλαδή να μην επιτρέπει ή να επιβάλλει ορισμένες δράσεις. Για παράδειγμα, στην περίπτωση της πολιτικής για το περιβάλλον η Ελλάδα είναι υποχρεωμένη να ακολουθήσει την κοινοτική νομοθεσία και να ενσωματώσει στο εθνικό δίκαιο συγκεκριμένες οδηγίες που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος.
- β. Να είναι «κινητήρια» (οι κοινοτικές κινητοποιούν τις εθνικές πολιτικές). Η άλλη και πολύ πιο σημαντική πλευρά αυτής της σχέσης είναι όταν η κοινοτική πολιτική προκαλεί θετικά και δημιουργικά την εκδήλωση της εθνικής πολιτικής. Αυτό ισχύει

ιδιαίτερα όταν ένα πεδίο πολιτικής δεν είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένο σε εθνικό επίπεδο ή όταν σε μια θεματική περιοχή δεν έχει εκδηλωθεί ένα εξίσου σημαντικό εθνικό ενδιαφέρον. Αυτό ισχύει κατεξοχήν στην περίπτωση των αστικών πολιτικών που εξετάζουμε. Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν δημιουργηθεί κατευθύνσεις πολιτικής και μια σειρά από παρεμβάσεις που αφορούν τις πόλεις και έχουν ανοίξει ένα εν πολλοίς νέο πεδίο ενδιαφέροντος για τις πόλεις σε εθνικό επίπεδο που μπορεί να μην είχε προκύψει αλλιώς, ειδικότερα όσον αφορά την περίπτωση της Ελλάδας.

Οι αστικές παρεμβάσεις που υλοποιούνται μέσω της πολιτικής συνοχής ανήκουν στη δεύτερη κατηγορία. Στην ίδια κατηγορία εντάσσεται και η στρατηγική για ένα βιώσιμο αστικό περιβάλλον στο πλαίσιο της πολιτικής περιβάλλοντος, ενώ αρκετές από τις κοινοτικές οδηγίες που αφορούν παράγοντες που επιδρούν άμεσα στο αστικό περιβάλλον (νερό, απορρίμματα, ατμοσφαιρική ρύπανση κ.λπ.) ανήκουν σαφώς στην πρώτη, δηλαδή είναι δεσμευτικές.

Με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, το τι συμβαίνει στην Ευρώπη επηρεάζει άμεσα και το ποιες αστικές πολιτικές ασκούνται σε εθνικό επίπεδο. Δεν μπορούμε να εξετάσουμε τις πολιτικές για τις πόλεις, ιδιαίτερα στην περίπτωση της Ελλάδας, χωρίς να ξεκινήσουμε από το ευρωπαϊκό επίπεδο.

Τα κράτη-μέλη, οι περιφέρειες και οι πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης ασκούν τις δικές τους πολιτικές και, παράλληλα, καλούνται να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις, τις προδιαγραφές, τις προτάσεις ή απλώς τις ιδέες που διατυπώνονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ποιοι είναι οι κατάλληλοι φορείς για να διαμορφώσουν και να εφαρμόσουν αστικές παρεμβάσεις; Η δράση της Ε.Ε. προσδιορίζεται από την αρχή της επικουρικότητας και στο πλαίσιο αυτό η αρμοδιότητα για την αστική πολιτική ανήκει κατά προτεραιότητα στις τοπικές αρχές των πόλεων είτε, ανάλογα με το θεσμικό πλαίσιο κάθε χώρας, στις περιφερειακές ή ακόμα και εθνικές αρχές.

Σε καμία περίπτωση πάντως δεν πρόκειται να δη-



μιουργηθεί ένα εναρμονισμένο σύστημα αστικής πολιτικής που να καλύπτει όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις σε όλες τις χώρες. Έχουν αρχίσει όμως να εκδηλώνονται κάποιες κοινές τάσεις. Οι χώρες αντιμετωπίζουν κοινές οικονομικές επιταγές από τη συμμετοχή τους στην ενιαία εσωτερική αγορά και την οικονομική και νομισματική ένωση. Και οι πόλεις αντιμετωπίζουν πολλά κοινά προβλήματα (οικονομικά, κοινωνικά, περιβαλλοντικά κ.ά.) αλλά και με πολλές διαφοροποιήσεις, λόγω των εθνικών συστημάτων αστικής πολιτικής και πολεοδομικού σχεδιασμού, καθώς και των διαφορετικών ιστορικών καταβολών.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν προσπαθεί να μειώσει τις διαφορές αυτές που αντανakλούν και στον ιδιαίτερο χαρακτήρα κάθε πόλης. Άλλωστε το ζήτημα της πολιτιστικής ταυτότητας και η ποικιλομορφία των διαφόρων περιοχών του ευρωπαϊκού χώρου θεωρείται αναπόσπαστο μέρος μιας κοινής ευρωπαϊκής κληρονομιάς. Εκείνο που επιδιώκουν οι αστικές παρεμβάσεις και πολιτικές της Κοινότητας είναι να δημιουργήσουν μια κοινή αντίληψη για τα αστικά προβλήματα των ευρωπαϊκών πόλεων και τους τρόπους αντιμετώπισής τους, να χρησιμοποιήσουν τις

υπάρχουσες κοινοτικές πολιτικές για να στηρίξουν τις εθνικές προσπάθειες, να προκαλέσουν την εμφάνιση καινοτόμων λύσεων και να προωθήσουν τη μεγαλύτερη συνεργασία, την αμοιβαία κατανόηση και μάθηση και την ανταλλαγή εμπειρίας μεταξύ των περιοχών και των πόλεων. Αυτή η στάση θα μπορούσε να επιτρέψει μακροπρόθεσμα το ξεκίνημα μιας κοινής αντιμετώπισης των αστικών προβλημάτων και σύγκλισης των στρατηγικών και των πολιτικών αστικής ανάπτυξης μεταξύ διαφορετικών θεσμικών πλαισίων των κρατών-μελών.

Σε κάθε περίπτωση, το αποτέλεσμα των ευρωπαϊκών πολιτικών για τον αστικό χώρο εξαρτάται από πολλούς παράγοντες που ανάγονται στη συγκυρία, την κοινωνική δυναμική και τα χαρακτηριστικά κάθε συγκεκριμένης αστικής περιοχής. Τα σχετικά ζητήματα παρουσιάζονται στα Κεφάλαια 4 και 10 του Α΄ Μέρους και 15 του Β΄ Μέρους του βιβλίου. Η συσσώρευση γνώσεων και εμπειρίας από την εφαρμογή των διαφόρων αστικών παρεμβάσεων θα προσδιορίσει τελικά και την όποια αποτελεσματικότητα των κοινοτικών και εθνικών αστικών πολιτικών.

### Βιβλιογραφία στα ελληνικά

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2002), *Λευκή Βίβλος - Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών*, Λουξεμβούργο: Υπηρεσία επίσημων εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

### Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

Atkinson, R., (2001), "The emerging 'Urban Agenda' and the European Spatial Development Perspective: Towards an EU Urban Policy?", *European Planning Studies*, Vol. 9, No. 3, σσ. 385-406.

Banister, D., (2002), *Transport Planning*, London: Spon.

European Environmental Agency (EEA), (1995), *Europe's Environment: The Dobris Assessment*, Copenhagen: EEA.

Hall, P., (1993), *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Oxford: Blackwell.

Healey, P., Khakee, A., Motte, A. και Needham, B., (επιμ.), (1997), *Making Strategic Spatial Plans. Innovation in Europe*, London: UCL Press.

Healey, P. και Williams, R., (1994), "European urban planning systems: diversity and convergence" στο Paddison, R., Money, J. και Lever, B. (επιμ.), *International Perspectives in Urban Studies*, London: Jessica Kingsley Publishers, σσ. 87-107.

Kunzmann, K.R., (2002), "Creative Planning in City-Regions: the European city between globalization, local identity and regional governance", στο *European Cities in a Global Era: urban identities and regional development*, Έκθεση για το Συνέδριο, Κοπεγχάγη, 14-15 Νοεμβρίου 2002, Δανία: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Διεύθυνση Χωροταξίας.

Merlin, P., (1992), *Géographie des Transports: que sais-je?*, Paris: Presses Universitaires de France.

Newman, P., (1996), "Sustainable Cities: A perspective from the Australian State of the Environment Report", Sustainability Planning Network, [http://www.sustainability.murdoch.edu.au/community/spn/spn\\_pap3.html](http://www.sustainability.murdoch.edu.au/community/spn/spn_pap3.html). [20 Ιουνίου 2007].

Transportation Research Board, (2001), *Making transit work: Insights*

*from Western Europe, Canada and United States*, Washington: National Academy Press.

Vigar, G., Healey, P., Hull, A. και Davoudi, S., (2000), *Planning, Governance and Spatial Strategy in Britain: An Institu-*

*tionalist Analysis*, London: MacMillan Press.

Wingo, L., και Perloff, H., (1961), "The Washington Transportation Plan: techniques or politics", *Proceeding and Papers of the Regional Science Association*, 7.