



Σχολή Διοίκησης Οικονομίας
Τμήμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης

ΘΕΜΑ: «Προοπτικές Αειφόρου Σχεδιασμού και Ανάπτυξης στο Μητροπολιτικό Ιστό του Ελληνικού Χώρου, Μέσω της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας URBACT (2000-2006). Η Περίπτωση της Δυτικής Αθήνας».

URBACT

URB
ACT



ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Εισηγήτρια: Ηλιοπούλου Ανδριάντα
(ΑΜ 2002266)

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια: Δασούση
Χριστίνα

26/10/2008

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη _____	5
Εισαγωγή _____	6
Κεφάλαιο 1: Δυτική Αθήνα _____	7
1.1 Γενικά _____	7
1.2 Χωροταξικός προσδιορισμός της Δυτικής Αθήνας _____	8
1.3 Η εξέλιξη της Δυτικής Αθήνας _____	9
1.4 Δημογραφικά στοιχεία _____	11
1.5 Απασχόληση _____	12
1.6 Επιχειρηματικότητα _____	13
1.7 Η σύγχρονη οικιστική δομή _____	14
1.8 Φτώχεια / κοινωνικός αποκλεισμός _____	16
Κεφάλαιο 2: Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας (ΑΣΔΑ) _____	17
2.1 Γενικά _____	17
2.2 Στόχοι ΑΣΔΑ _____	18
2.3 Μελέτες-Προγράμματα-Παρεμβάσεις _____	18
2.4 Προγράμματα με Ευρωπαϊκή Χρηματοδότηση _____	21
2.4.1 Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δυτικής Αθήνας _____	21
2.4.2 Πρόγραμμα ADAPT – ASTRABIS PROJECT _____	21
2.4.3 Πρόγραμμα NOW _____	22
2.4.4 Τοπικό Σύμφωνο Απασχόλησης Δυτικής Αθήνας (ΤΣΑ) _____	22
2.4.5 Αστικό Πιλοτικό Πρόγραμμα SWANS _____	22
2.5 Πρόταση βιώσιμης ανάπτυξης για τη Δυτική Αθήνα _____	23
2.6 Συμμετοχή σε Ευρωπαϊκά Δίκτυα Πόλεων που αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα με αυτή της γεωγραφικής ενότητας. _____	28
2.6.1 Το UPP SWANS _____	29

2.7	Εγκεκριμένα προγράμματα συμμετοχής ΑΣΔΑ	31
2.7.1	URBACT.	31
2.8	Συνέντευξη Γενικού Διευθυντή ΑΣΔΑ	46
Κεφάλαιο 3: URBACT (2000-2006)		47
3.1	Γενικά	47
3.2	Το URBACT I σε αριθμούς	48
3.3	Πρόγραμμα Υποστήριξης Πόλεων	49
3.4	Το URBACT μέσα από το URBAN	50
3.5	SWOT Analysis	52
3.5.1	ΔΥΝΑΜΕΙΣ	53
3.5.2	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	53
3.5.3	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	53
3.5.4	ΑΠΕΙΛΕΣ	54
3.6	Πόλεις και κοινωνική συνοχή	54
3.7	Υλοποίηση	57
3.8	Τα αποτελέσματα του URBACT I	57
Κεφάλαιο 4: Παρουσίαση προγράμματος CITUM		59
4.1	Γενικά	59
4.2	Αποστολή	59
4.3	Οι στόχοι	60
4.4	Στρατηγική	61
4.5	Το πλαίσιο αναφοράς του CITUM	62
4.6	Συμπεράσματα από το διεθνές Ευρωπαϊκό Συνέδριο Δυτικής Αθήνας 'Euro-CITUM', για την κινητικότητα στην πόλη.	72

Κεφάλαιο 5: URBACT II (2007 – 2013)	76
5.1 Γενικά	76
5.2 Στόχοι προγράμματος	76
5.3 Άξονες προτεραιότητας	77
5.4 STUCA TEAM	78
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	82
Βιβλιογραφία	83
Παράρτημα	85

Περίληψη

Στα κεφάλαια που ακολουθούν αναλύεται η γεωγραφική ιδιομορφία της Δυτικής Αθήνας, καθώς και τα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζει. Σκοπός της εργασίας μας είναι να παρουσιάσουμε την κοινοτική πρωτοβουλία URBACT και να αναλύσουμε τους τρόπους με τους οποίους η πρωτοβουλία αυτή εννόησε την Δυτική Αθήνα.

Στη συνέχεια γίνεται μία παρουσίαση του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας και παρουσιάζεται ο τρόπος με τον οποίο υλοποιήθηκε το πρόγραμμα URBACT από αυτόν. Η συμμετοχή του ΑΣΔΑ σε Ευρωπαϊκά Δίκτυα πόλεων που αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα με αυτά της Δυτικής Αθήνας, έγινε μέσα από την υλοποίηση μίας σειράς προγραμμάτων, όπως αυτά αναφέρονται στο αντίστοιχο κεφάλαιο.

Γίνεται μία εκτενής αναφορά στην Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία URBACT, η οποία είχε σαν σκοπό την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των συμμετεχόντων, καθώς και την ανάπτυξη και μετάδοση της γνώσης που παράγεται από την υλοποίηση καλών πρακτικών. Σκοπός του παραπάνω προγράμματος δεν είναι η υλική πραγματοποίηση έργων, αλλά όλα αυτά τα οποία αναφέραμε παραπάνω.

Τέλος, γίνεται μία συνοπτική αναφορά στο πρόγραμμα URBACT II, το οποίο είναι η συνέχεια του προγράμματος URBACT I, στο οποίο ο ΑΣΔΑ, εκπροσωπώντας την Δυτική Αθήνα, συμμετέχει με την STUCA_TEAM.

Εισαγωγή

Η κοινότητα των προβλημάτων, ιδιαίτερα των περιβαλλοντικών, στις πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης προβάλλει επιτακτική την συνεργασία σε τοπικό περιφερειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο όλων των εμπλεκόμενων φορέων για την αντιμετώπισή τους.

Η τοπική αυτοδιοίκηση είναι ο κατεξοχήν αρμόδιος φορέας που μπορεί να αναλάβει πρωτοβουλία για τη συσπείρωση των δυνάμεων, την οργάνωση των διαδικασιών και τον συντονισμό των προσπαθειών που αναπτύσσονται σε τοπικό επίπεδο, προκειμένου να διαγνωστούν οι ανάγκες και να διατυπωθούν οι ενδεδειγμένες για την περίπτωση προτάσεις. **Γεγονός, που έχει αντιληφθεί η Ευρωπαϊκή Κοινότητα** και αφενός δέχεται προτάσεις από φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης κατά τον σχεδιασμό συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων και αφετέρου όλο και περισσότεροι πόροι κατευθύνονται σε τοπικούς φορείς, για την προσαρμογή των τοπικών κοινωνιών στα νέα κοινωνικά οικονομικά και περιβαλλοντικά δεδομένα, όπως αυτά διαμορφώνονται από την παγκόσμια νέα τάξη πραγμάτων.

Κεφάλαιο 1: Δυτική Αθήνα

1.1 Γενικά

«Οι πόλεις της Ευρώπης παραμένουν η πρωταρχική πηγή δημιουργίας αγαθών και το κέντρο της κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξής της. Παρ' όλα αυτά, εμφανίζονται προβλήματα σχετικά με τις γρήγορες οικονομικές προσαρμογές, την ανεργία, τις περιβαλλοντικές συνθήκες και τη διαχείριση της κυκλοφορίας καθώς και φτώχεια, κακή κατοικία, έγκλημα και ναρκωτικά»¹.

Η Αθήνα εξακολουθεί να διατηρεί την αναπτυξιακή πρωτοκαθεδρία στον ελληνικό χώρο, ως το ισχυρότερο διοικητικό και οικονομικό κέντρο της χώρας, με τις πλέον επαρκείς υποδομές συγκριτικά με την περιφέρεια της χώρας (που όμως παρουσιάζουν ακόμα σοβαρές ανεπάρκειες), υψηλό επίπεδο κατάρτισης και εξειδίκευσης του ανθρώπινου δυναμικού και ισχυρή γεωπολιτική θέση.

Η σημερινή δομή της Περιφέρειας Αττικής δεν φαίνεται να διαφοροποιείται ουσιαστικά, με το Λεκανοπέδιο Αθηνών να αποτελεί τη καρδιά του Μητροπολιτικού συγκροτήματος και την εκτός Λεκανοπεδίου περιοχή να δρα σαν χώρος φιλοξενίας υποστηρικτικών λειτουργιών (β' κατοικία, αεροδρόμιο, βιομηχανία, γεωργική γη, αναψυχή, κλπ.).

Τα κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα στο Λεκανοπέδιο Αθήνας είναι αυξημένα. Η υψηλή ανεργία, η αυξανόμενη εγκληματικότητα, οι οικονομικοί μετανάστες, η συνεχής υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος (αέρα, γης και θάλασσας), τα τεράστια κυκλοφοριακά προβλήματα, η γήρανση του οικιστικού πλούτου, η ένταση των κοινωνικών διαφοροποιήσεων σε χωρικό επίπεδο, η παντελής σχεδόν έλλειψη αστικού και περιαστικού πρασίνου, η απαράδεκτη και ανεξέλεγκτη ανάμιξη χρήσεων γης, ο μαρασμός του δευτερογενή τομέα παραγωγή και η αδυναμία (γνωσιολογική και οικονομική) του τριτογενούς τομέα να προσαρμοστεί στις νέες συνθήκες ανταγωνισμού, ο πλούσιος αρχαιολογικός πλούτος, τα χιλιόμετρα ελεύθερων ακτών, η γεωγραφική της θέση στη Μεσόγειο, συνθέτουν ένα ψηφιδωτό με μεγάλες

• ¹ European Commission, Communication from the Commission "Towards an urban agenda in the European Union", COM(97)197 final, Brussels, 06.05.1997, σελ. 3

δυνατότητες ανάπτυξης, αλλά και μεγάλους κινδύνους αν δεν ληφθούν άμεσα όλα τα απαραίτητα μέτρα.

Τα προβλήματα σε ένα αστικό συγκρότημα, όπως η Αθήνα, δεν αναγνωρίζουν διοικητικά όρια. Η όποια πρόταση ανάπτυξης, δεν μπορεί να είναι μία συρραφή προτάσεων των διαφόρων φορέων, αλλά μία ποιοτικά διαφορετική πρόταση, που, ενσωματώνοντας τις ανάγκες και προτάσεις των διαφόρων φορέων, αναδεικνύει τη διαφορετικότητα στις προοπτικές και δυνατότητες ανάπτυξης της περιοχής.

Η χωροταξική διάρθρωση της Αθήνας δεν είναι ενιαία. Υπάρχουν σημαντικές διαφορές ανάμεσα στις περιοχές του Λεκανοπεδίου, όχι μόνο σε επίπεδο χρήσεων, αλλά και ποιότητας ζωής. Έτσι το Δυτικό Λεκανοπέδιο εξακολουθεί και αποτελεί τον παρία του Λεκανοπεδίου.

1.2 Χωροταξικός προσδιορισμός της Δυτικής Αθήνας

Η Δυτική Αθήνα συγκροτεί μια χωροταξική ενότητα της Αττικής. Περιλαμβάνει τους εννέα (9) Δήμους (Αγία Βαρβάρα, Άγιοι Ανάργυροι, Αιγάλεω, Ζεφύρι, Τλιον (Νέα Λιόσια), Καματερό, Περιστερί, Πετρούπολη και Χαϊδάρι), που αρχικά ίδρυσαν τον ΑΣΔΑ ως Αναπτυξιακό Σύνδεσμο διαδημοτικής συνεργασίας, στους οποίους προστέθηκε το 2002 ο Δήμος Κορυδαλλού.²

Αποτέλεσε το δυτικό ανάπτυγμα των περιοχών κατοικίας πλάι στην παρακηφίσια βιομηχανική συγκέντρωση, η οποία έδωσε ιστορικά το χαρακτήρα της υποβάθμισης στην περιοχή σε όλους τους τομείς και προσδιόρισε το πλαίσιο της χωρικής και κοινωνικής απομόνωσης, «πέρα από το ποτάμι», ένα «πολιτιστικό» φραγμό όπως λειτούργησε.

Η περιοχή της Δυτικής Αθήνας για χρόνια ολόκληρα βρίσκεται στο περιθώριο της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας. Στην αρχή ήταν ο τόπος όπου χωροθετούνταν ή αφήνονταν ελεύθερες να χωροθετηθούν, όλες εκείνες οι χρήσεις που ήταν ενοχλητικές μεν, αναγκαίες δε για την ανάπτυξη του μητροπολιτικού κέντρου (βιομηχανία, φτηνή κατοικία για την εργατική δύναμη, κλπ) Σε επόμενο στάδιο, όταν οι βαριές χρήσεις εμπόδιζαν πλέον την ανάπτυξη του μητροπολιτικού κέντρου, άρχισε η απομάκρυνσή τους και για την λοιπή περιοχή, παρά τις

² ΑΣΔΑ, “Αναπτυξιακή Μελέτη για τη Δυτική Αθήνα”, Αθήνα, 2000, σελ. 2

μεγαλόστομες διακηρύξεις (π.χ. ΡΣΑ 1985), ακολουθήθηκε μία πολιτική αγνόησης της, ενώ εξακολούθησε να είναι χώρος στον οποίο τα νέα φτωχά λαϊκά στρώματα (μετανάστες) έβρισκαν στέγη.

Το αποτέλεσμα είναι η σημερινή **υποβάθμιση του φυσικού, ανθρώπινου και παραγωγικού δυναμικού** της Δυτικής Αθήνας.

1.3 Η εξέλιξη της Δυτικής Αθήνας

Η Δυτική Αθήνα αντιπροσωπεύει μια σχετικά νέα κοινωνία, που δημιουργήθηκε από την υποδοχή «ξένων» προς την περιοχή πληθυσμών παρά από την εξέλιξη κάποιου ντόπιου στοιχείου.³

- ⇒ Το πρώτο κύμα περιλαμβάνει **πρόσφυγες της Μικρασιατικής Καταστροφής**, που εγκαταστάθηκαν κυρίως στις περιοχές του Περιστερίου, του Αιγάλεω, του Ιλίου και του Χαϊδαρίου.
- ⇒ Το δεύτερο και πολύ σημαντικότερο αριθμητικά κύμα συμπίπτει με το φαινόμενο της **εσωτερικής μετανάστευσης**, όπως εντάθηκε κατά την αμέσως μεταπολεμική περίοδο και διατηρήθηκε υψηλό ως τουλάχιστον την δεκαετία του 1970.
- ⇒ Το τρίτο και πιο πρόσφατο κύμα είναι αυτό που ακολούθησε την διάλυση της πρώην Σοβιετικής Ένωσης περί το 1990, περιλαμβάνοντας **οικονομικούς μετανάστες**, δηλαδή Παλιννοστούντες Ομογενείς από εκείνες τις χώρες, στοιχεία της ελληνικής μειονότητας της Αλβανίας, Αλβανούς μετανάστες, καθώς και πλήθος λοιπών μεταναστών, αλλά και προσφύγων από διάφορες χώρες.

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες, πάντως, η κοινωνική / σύνθεση του πληθυσμού ανασυγκροτήθηκε και συνεχίζει να ανασυντίθεται, αποτέλεσμα της κοινωνικής κινητικότητας στις διάφορες περιοχές του Λεκανοπεδίου και της Αττικής γενικότερα. Έτσι, καθώς κάποια οικονομικά εύρωστα στρώματα, μετακινούνται προς άλλες

³ ΑΣΔΑ, “Αναπτυξιακή Μελέτη για τη Δυτική Αθήνα”, Αθήνα, 2000, σελ. 3

περιοχές οι παραδοσιακές φτωχές γειτονιές της Δ.Α δέχονται τα διαδοχικά νέα κύματα οικονομικών εξωτερικών μεταναστών.

Το χρονικό ορόσημο που καθορίζει την αναπτυξιακή μετεξέλιξη της περιοχής προσδιορίζεται στο 1984 με την θέσπιση και εφαρμογή του Π.Δ. 84/84, που απαγορεύει πλέον την βιομηχανική ανάπτυξη στην περιοχή της πρωτεύουσας, ως μέτρο ενός πλαισίου περιορισμού της ρύπανσης. Έτσι σηματοδοτείται η πορεία της αποβιομηχάνισής της. Η τάση αυτή διαμόρφωσε ένα σημαντικό αναπτυξιακό κενό για την περιοχή, αφού η απομάκρυνση της μεταποίησης δεν οδήγησε άμεσα σε υποκατάσταση από άλλη οικονομική δραστηριότητα, μιας και δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη είτε από το διάταγμα είτε από την πολιτεία για το αντίθετο.

Σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη της Δυτικής Αθήνας παίζει η ύπαρξη των φυσικών και τεχνητών φραγμών της, οι οποίοι την οριοθετούν, αλλά ταυτόχρονα την απομονώνουν από τους φυσικούς της γείτονες. Σε ορισμένες περιπτώσεις δημιουργούν φραγμούς και ανάμεσα σε περιοχές της ίδιας της Δυτικής Αθήνας.

Το Αιγάλεω Όρος δυτικά, που εκτείνεται από Β., Β.Δ. ως Ν., Ν. Δ., διαχωρίζει την Δυτική Αθήνα από τη Δυτική Αττική, ο Κηφισός ποταμός ανατολικά, σήμερα Εθνική Οδός Αθηνών – Λαμίας, τη διαχωρίζει ουσιαστικά από το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας. Η άλλη Εθνική Οδός, Αθηνών – Κορίνθου, ουσιαστικά διαχωρίζει στα δύο τη Δυτική Αθήνα, αποκόπτοντας το Αιγάλεω, την Αγία Βαρβάρα, τον Κορυδαλλό και τμήμα του Χαϊδαρίου από την υπόλοιπη Δυτική Αθήνα. Η Λεωφόρος Πέτρου Ράλλη αποκόπτει τμήμα του Κορυδαλλού, ενώ από τις σιδηροδρομικές γραμμές, η μεν Αθηνών – Μακεδονίας διχάζει τους Αγίους Αναργύρους, η δε Αθηνών - Πελοποννήσου αποκόπτει τους Δήμους Καματερού, Πετρούπολης και Ιλίου από το Πάρκο Αντώνη Τρίτση.⁴

Ένας ιδιαίτερης σημασίας τεχνητός φραγμός είναι η Λεωφόρος Θηβών, με σημαντική υπερτοπική κίνηση, καθώς είναι ο μοναδικός δρόμος που συνδέει εγκάρσια τη Δυτική Αθήνα, και συγκεντρώνει υπερτοπικές χρήσεις που αναπτύσσονται κατά μήκος της.

Η Δ.Α. επεκτεινόμενη σταδιακά — προς βορρά, αλλά και προς δυσμάς μέσα από διαδοχικές εντάξεις εκτεταμένων περιοχών αυθαίρετων κτισμάτων και σταδιακά σκαρφάλωσε ως τις υπώρειες του ορεινού όγκου του όρους Αιγάλεω.

⁴ ΑΣΔΑ, “Αναπτυξιακή Μελέτη για τη Δυτική Αθήνα”, Αθήνα, 2000, σελ. 10

Οι σταδιακές πάντως επεκτάσεις του σχεδίου πόλης καθώς και η τάση ενσωμάτωσης στην πόλη των περιοχών αυθαίρετης δόμησης και οι νεώτερες επεκτάσεις με το Ν.1337/83, έχουν απεικονισθεί στον οικιστικό ιστό, ως έκφραση της κοινωνικοοικονομικής δομής των στρωμάτων που διαμόρφωσαν τις περιοχές αυτές. Οικιστικές συγκεντρώσεις φτωχόσπιτων στους πρώτους πυρήνες γύρω από τα κέντρα / ή και στα ίδια τα κέντρα του Αιγάλεω και του Περιστερίου, νεώτερες κατασκευές της δεκαετίας του '70 στην αμέσως περιβάλλουσα περιοχή και τέλος τις πιο πρόσφατες περιοχές που φθάνουν στις υπώρειες του όρους Αιγάλεω.

Η διαδοχική πολεοδόμηση των περιοχών αυθαίρετης δόμησης στη Δυτική Αθήνα υλοποιήθηκε κυρίως με βάση τις διατάξεις του ΝΔ '23, διατάξεις που ελάχιστα συνέβαλαν στην επίλυση των προβλημάτων του άναρχα αναπτυγμένου οικιστικού ιστού. Τα αρχικά ρυμοτομικά σχέδια λόγω μη διάθεσης των αναγκαίων οικονομικών πόρων για απαλλοτριώσεις και εκτέλεση των αναγκαίων έργων κοινωνικής και τεχνικής υποδομής σε πολλές περιπτώσεις έμεναν ανεφάρμοστα. Αποτέλεσμα ήταν οι σοβαρές ανεπάρκειες σε εξυπηρέτησεις και πράσινο στο σύνολο της Δυτικής Αθήνας, και η επίθεση σήμερα των καταπατητών στους ελάχιστους ελεύθερους χώρους

Απόρροια της έλλειψης ρυθμιστικού σχεδιασμού ήταν η μείξη ασυμβίβαστων χρήσεων, κυριότερα δε η συνύπαρξη βιομηχανιών με περιοχές κατοικίας, οι ψηλές οικιστικές πυκνότητες η έλλειψη κοινωνικών εξυπηρέτησεων και ελεύθερων, οι ανεπάρκειες στις υποδομές και ιδιαίτερα στο σύστημα μαζικών μεταφορών και τελικά η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η ρύπανση της ατμόσφαιρας.

1.4 Δημογραφικά στοιχεία

Η περιοχή αυξάνει σταδιακά το μερίδιο της στο συνολικό πληθυσμό της περιφέρειας Πρωτευούσης για την περίοδο 1961-1991. Ωστόσο το 2001 σημειώνεται μείωση του μεριδίου της περιοχής μελέτης, οπότε καταλήγει στο 16,5% του πληθυσμού της διευρυμένης νομαρχίας Αθηνών – Πειραιώς.⁵

Η αποκλιμάκωση της πληθυσμιακής δυναμικής η οποία είχε σημειωθεί κατά την περίοδο 1960-1980, αποτυπώνει αφενός την αδυναμία προσέλκυσης νέων κατοίκων

⁵ ΑΣΔΑ, “Αναπτυξιακή Μελέτη για τη Δυτική Αθήνα”, Αθήνα, 2000, σελ. 3

στην περιοχή και αφετέρου το καθολικό φαινόμενο της μειωμένης γεννητικότητας που χαρακτηρίζει ως σύγχρονος τρόπος ζωής και τους κατοίκους της περιοχής.

Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας (1990) που χαρακτηρίζεται από την εισροή οικονομικών μεταναστών, η πληθυσμιακή αύξηση της περιοχής μελέτης υπολείπεται σημαντικά της περιφέρειας πρωτευούσης, ενισχύοντας την πληθυσμιακή αποδυνάμωση.

Ωστόσο, η κατανομή της πληθυσμιακής αύξησης των τελευταίων δεκαετιών αποτυπώνει κυρίως τη διαφορετική δυναμική των περιοχών. Οι περιφερειακοί δήμοι (Πετρούπολη, Καματερό) που συνδυάζουν σημαντικά θετικά χαρακτηριστικά, αποτελούν τους κύριους πυλώνες πληθυσμιακής αύξησης, προσελκύοντας σημαντικό μέγεθος νέων νοικοκυριών σε αντίθεση με τους δήμους που γειτνιάζουν με την Αθήνα και παρουσιάζουν στασιμότητα ή περιορισμένη αύξηση.

1.5 Απασχόληση

Το μεγαλύτερο ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού ασχολείται στον τριτογενή τομέα παραγωγής (Λοιπές υπηρεσίες, Εμπόριο, Μεταφορές). Στον τριτογενή τομέα παραγωγής ασχολείται το 54,3% ενώ στον δευτερογενή το 31,2%.

Συγκριτικά ωστόσο με την περιφέρεια πρωτευούσης, η απασχόληση στον δευτερογενή τομέα παραγωγής παρουσιάζεται ιδιαίτερα αυξημένη. (31,2% έναντι 23% στην περιφέρεια) Αντίθετα, στον τριτογενή τομέα η περιοχή μελέτης υστερεί σε σύγκριση με την ευρύτερη περιφέρεια πρωτευούσης (54,3% έναντι 62,6% αντίστοιχα).

Έτσι όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, ο τριτογενής τομέας αποτελεί τον κύριο όγκο απασχόλησης, ενώ οι κατασκευές συμμετέχουν με ιδιαίτερα αυξημένα ποσοστά συγκριτικά με τα αντίστοιχα της περιφέρειας πρωτευούσης⁶.

• ⁶ ΑΣΔΑ, “Ταυτότητα Δυτικής Αθήνας”, Αθήνα, 2000, σελ. 5

1.6 Επιχειρηματικότητα

Το μέσο μέγεθος των επιχειρήσεων της Δυτικής Αθήνας είναι σχετικά χαμηλότερο τόσο σε σύγκριση με τον μέσο όρο του νομού όσο και της Ελλάδας συνολικά. Το ιδιαίτερα χαμηλό μέγεθος είναι περισσότερο αισθητό στην περίπτωση των επιχειρήσεων του δευτερογενή τομέα και λιγότερο στον τριτογενή. Στον δευτερογενή τομέα, το μέσο μέγεθος παρουσιάζει μείωση το 2000, αποκλίνοντας περισσότερο τόσο από τον νομαρχιακό όσο και από τον εθνικό μέσο όρο. Αντίθετα, το μέσο μέγεθος των επιχειρήσεων του τριτογενή τομέα, αν και είναι μικρότερο σε σχέση με τον αντίστοιχο του νομού και της Ελλάδας, ωστόσο παρουσιάζει συγκλίνουσα πορεία με το εθνικό μέσο μέγεθος στα στοιχεία του 2000 και διατηρεί την ίδια απόσταση με τον αντίστοιχο νομαρχιακό.

Ο κλάδος των κατασκευών, κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο τόσο από την πλευρά του αριθμού των οικονομικών μονάδων, όσο και από την άποψη του ετησίου τζίρου. Πρέπει ιδιαίτερα δε να σημειωθεί ότι διαχρονικά παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού όσο και του ετήσιου τζίρου. Σημαντική αύξηση παρατηρείται επίσης στον κλάδο 50 «πωλήσεις και συντήρηση αυτοκινήτων και μοτοσικλετών». (50)

Από την άλλη πλευρά, σημειώνεται σταδιακά μεγέθυνση ορισμένων κλάδων της μεταποίησης (π.χ. εκδόσεις) που εντάσσονται στο ευρύτερο πλαίσιο των νέων δυναμικών κλάδων, και παρέχουν δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης. Η ανάπτυξη των συγκεκριμένων κλάδων, αποτυπώνει και τον δυναμισμό της τοπικής επιχειρηματικής βάσης να αναζητήσει νέες δραστηριότητες που θα παρέχουν μεγαλύτερες πιθανότητες βιωσιμότητας σε σχέση με τους παραδοσιακούς φθίνοντες κλάδους.

Ο ευρύτερος τομέας του εμπορίου αποτελεί τον κύριο κορμό οικονομικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται στην περιοχή.⁷

⁷ ΑΣΔΑ, "Ταυτότητα Δυτικής Αθήνας", Αθήνα, 2000, σελ. 6

1.7 Η σύγχρονη οικιστική δομή

Κύριο χαρακτηριστικό της σημερινής οικιστικής οργάνωσης είναι η τάση ενοποίησης των πυρηνικών κέντρων με την αναπτυσσόμενη διασπορά κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου, γεγονός που δημιουργεί συμπλέγματα κεντρικών λειτουργιών και ομάδες πολυδιάστατων πλεγμάτων υπερτοπικών δραστηριοτήτων (π.χ. τάση ενοποίησης των κέντρων του Ιλίου, των Αγίων Αναργύρων και της Πετρούπολης, καθώς και του Αιγάλεω και Περιστερίου) τα οποία συναποτελούνται από τα πυρηνικά κέντρα των Δήμων.

Ενώ η περιοχή παρουσιάζει επάρκεια στην εξυπηρέτηση βασικών αναγκών καθημερινής χρήσης (π.χ. λιανεμπόριο), δεν προσελκύει μέχρι σήμερα σύγχρονες υπηρεσίες αιχμής του ιδιωτικού τομέα (επιχειρηματικά κέντρα, χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, κ.ά.), οι οποίες προτιμούν να εγκαθίστανται σε αναβαθμισμένες περιοχές του ΒΑ και ΝΑ ΠΣΠ για λόγους ταχύτερης προσπελασιμότητας από κυκλοφοριακή άποψη, αλλά και υψηλού επιπέδου οικιστικού περιβάλλοντος.

Οι Δήμοι της Δυτικής Αθήνας δείχνουν να είναι εγκλωβισμένοι μέσα σε ένα οικιστικό περιβάλλον που ασφυκτιά από τη συσσώρευση προβλημάτων όπως:

- Ο δυσμενής τρόπος παραγωγής του δομημένου περιβάλλοντος από τους θεσμοθετημένους όρους δόμησης
- Η έλλειψη λειτουργικής και κοινωνικής συνοχής
- Η μίξη χρήσεων γης, συχνά αλληλοσυγκρουόμενων μεταξύ τους
- Η έλλειψη κοινωνικού εξοπλισμού και υποδομών επιπέδου πόλης
- Η μεγάλη κατάτμηση της ιδιωτικής γης
- Η κακή διάπλαση του οικιστικού ιστού
- Η διάσπαση του οικιστικού ιστού από μεγάλους συγκοινωνιακούς άξονες
- Η κυκλοφοριακή δυσλειτουργία

Η περιοχή του Σκαρामαγκά αποτελεί το μοναδικό θαλάσσιο μέτωπο της Δυτικής Αθήνας και καταλαμβάνεται σχεδόν εξολοκλήρου από βιομηχανική χρήση.⁸

⁸ ΑΣΔΑ, “Ταυτότητα Δυτικής Αθήνας”, Αθήνα, 2000, σελ. 9

Κυρίαρχη χρήση της περιοχής είναι η κατοικία. Οι υπόλοιπες χρήσεις της περιοχής είναι διάσπαρτες στον αστικό ιστό και δεν στοιχειοθετούν οργανωμένη ζώνη. Παρατηρούνται όμως ανοργάνωτες, γραμμικές κυρίως, συγκεντρώσεις κατά μήκος μεγάλων αξόνων, π.χ. Αθηνών – Λαμίας, βιομηχανικές – βιοτεχνικές χρήσεις, Λεωφόρος Θηβών, υπερτοπικό εμπόριο, Ιερά Οδός, Λεωφόρος Τσαλδάρη, λιανικό εμπόριο, κλπ.

Τα υπερτοπικά κέντρα Αγίων Αναργύρων, Αιγάλεω και Περιστερίου που προβλέπονται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ 1985), αν και έχουν αρκετά αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια, δεν μπόρεσαν να συστήσουν πόλους στο πλαίσιο της πολυκεντρικής Αθήνας. Εξάλλου η δημιουργία σταθμού μετρό στον Άγιο Αντώνιο, αλλά και η επέκταση των γραμμών προς το κέντρο του Περιστερίου και το κέντρο του Αιγάλεω, συμβάλλουν στην ανάπτυξη των κέντρων αυτών, αλλά όχι στην συγκρότησή τους ως πόλοι. Και βέβαια το κέντρο χωροταξικής υιοενότητας που προβλέπονταν στο Χαϊδάρι δεν έχει υλοποιηθεί, αλλά και ούτε προγραμματίζεται η υλοποίησή του.

1.8 Φτώχεια / κοινωνικός αποκλεισμός

Ιδιαίτερο πρόβλημα στη Δυτική Αθήνα⁹ είναι το θέμα του κοινωνικού αποκλεισμού. Εκτός από τις ειδικές ομάδες, στο φάσμα του αποκλεισμού είναι εκτεθειμένο και ένα σημαντικό τμήμα του γενικού πληθυσμού, ενώ η κατάσταση αναμένεται να επιδεινωθεί, με έμφαση στα ναρκωτικά, με αποτέλεσμα την διεύρυνση του αριθμού των αντίστοιχων ευπαθών ομάδων. Εξάλλου επιδείνωση πρέπει να αναμένεται και από την άποψη της προϊούσας γήρανσης του πληθυσμού, που παρατηρείται ιδιαίτερα στο Αιγάλεω και στο Περιστερί. Γιατί, είναι αναγνωρισμένο ότι το γήρας λειτουργεί ως παράγοντας επιδείνωσης της φτώχειας, τόσο μεταξύ των ίδιων των ηλικιωμένων, όσο και μεταξύ του ευρύτερου οικογενειακού περιβάλλοντος από το οποίο αυτοί τείνουν να εξαρτώνται.

Ως δυνάμει θύλακες φτώχειας θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ορισμένες περιοχές ιδίως του Αιγάλεω και του Περιστερίου στις οποίες παρατηρείται πυκνή και ταυτόχρονα μη σύγχρονη δόμηση, χαρακτηριστικά που σηματοδοτούν την ύπαρξη μη ικανοποιητικών συνθηκών διαβίωσης και άρα την πιθανή περαιτέρω υποβάθμισή τους. Σ' αυτές τις πιο υποβαθμισμένες περιοχές παρατηρείται το φαινόμενο της εξόδου των πιο εύπορων στρωμάτων, που αναζητούν καλύτερες συνθήκες και της ταυτόχρονης έλξης των φτωχότερων στρωμάτων και ιδίως των μεταναστών, που αναζητούν «προσιτές» στο δικό τους οικονομικό επίπεδο λύσεις και οι οποίοι πληρούν τα κενά που δημιουργεί η προαναφερθείσα έξοδος. Έτσι, λογικά, η μία διαδικασία ενισχύει την άλλη, ώστε και οι δύο μαζί να συνιστούν ένα είδος φαύλου κύκλου, που οδηγεί σε περαιτέρω υποβάθμιση, όσο τουλάχιστον δεν αναλαμβάνονται συγκεκριμένες πρωτοβουλίες.

⁹ ΑΣΔΑ, "Ταυτότητα Δυτικής Αθήνας", Αθήνα, 2000, σελ. 15

Κεφάλαιο 2: Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας (ΑΣΔΑ)

2.1 Γενικά

Η Δυτική Αθήνα αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας που για λόγους ιστορικούς, γεωγραφικούς, οικονομικούς και πολεοδομικούς έχει τις δικές του ιδιαιτερότητες.

Συμπίπτει με τη Γεωγραφική Ενότητα του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας (ΑΣΔΑ). Από το 1989 οι Δήμοι της Δυτικής Αθήνας: Άγιοι Ανάργυροι, Αγία Βαρβάρα, Αιγάλεω, Ζεφύρι, Ίλιον, Καματερό, Περιστερί, Πετρούπολη, Χαϊδάρι και από 1-1-2003 ο Κορυδαλλός, συνειδητοποιώντας ακριβώς αυτό, έχουν ενώσει τις δυνάμεις τους μέσα στον Αναπτυξιακό Σύνδεσμο Δυτικής Αθήνας (ΑΣΔΑ) και έχουν προχωρήσει σε μία μόνιμη συνεργασία σε ότι αφορά την ανάπτυξη της Δυτικής Αθήνας.

Ο ΑΣΔΑ είναι ΝΠΔΔ, Σύνδεσμος των 10 όμορων Δήμων της Δυτικής Αθήνας¹⁰ με περισσότερους από 800,000 κατοίκους, σε ένα πυκνοδομημένο αστικό περιβάλλον με εμφανή στοιχεία υποβάθμισης. Είναι φορέας - εργαλείο σχεδιασμού και προγραμματισμού της αναπτυξιακής πολιτικής της Τοπικής Αυτοδιοίκησης της περιοχής, αναλαμβάνοντας την υλοποίηση υπέρ-τοπικών και διαδημοτικών έργων. Η περιοχή του ΑΣΔΑ καλύπτει συνολική έκταση 7.005Ha από τα 26.500 Ha του λεκανοπεδίου της Αθήνας. Από τα 7.005 Ha τα 3.791 Ha είναι η έκταση που καταλαμβάνει το εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης (ποσοστό 54,1%). Τα υπόλοιπα 3.214 Ha βρίσκονται εκτός Σχεδίου Πόλης (ποσοστό 45,8%). Το σημαντικότερο μέρος της γεωγραφικής ενότητας καλύπτεται από το Όρος Αιγάλεω (37,8%).

¹⁰ ΑΣΔΑ, “Ταυτότητα Δυτικής Αθήνας”, Αθήνα, 2000, σελ. 17

2.2 Στόχοι ΑΣΔΑ

Η φυσιογνωμία της περιοχής της Δυτικής Αθήνας, η σύσταση και η πυκνότητα του πληθυσμού, η κατάσταση του περιβάλλοντος, όπως είναι φυσικό, δημιουργούν μια σειρά προτεραιοτήτων που ο ΑΣΔΑ¹¹ υιοθετεί στους στόχους του. Βασικούς στόχους του Συνδέσμου αποτελούν:

- Η προώθηση της διαδημοτικής συνεργασίας και η συνεχής διεύρυνσή της.
- Η συνεργασία με κρατικούς φορείς, ο συντονισμός και η υποστήριξη της συνεργασίας των εκπαιδευτικών, επαγγελματιών, συνδικαλιστικών, κοινωνικών και πολιτιστικών φορέων της περιοχής.
- Η συνολική ανάπλαση της Δυτικής Αθήνας (χωροταξική, πολεοδομική, περιβαλλοντική) σε συνδυασμό με την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.
- Η σταθερή και μόνιμη συνεργασία τοπικών αρχών και παραγωγικής βάσης με στόχο την καταπολέμηση της ανεργίας και την αύξηση της παραγωγικότητας.
- Η συμμετοχή σε διευρωπαϊκά δίκτυα.

2.3 Μελέτες-Προγράμματα-Παρεμβάσεις

Για την πραγματοποίηση των στόχων του, ο ΑΣΔΑ στα δέκα χρόνια λειτουργίας του, έχει εκπονήσει σημαντικές μελέτες και έχει εκτελέσει παρεμβάσεις όπως:

- Ρυθμιστική μελέτη του Ποικίλου Όρους καθώς και τις μελέτες εφαρμογής.
- Μελέτη διαμόρφωσης και έργα φύτευσης στην περιοχή του Πύργου Βασιλίσσας.
- Το Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δυτικής Αθήνας. Σήμερα προωθεί την εξειδίκευσή του.
- Έρευνα συνολικής αναδιάρθρωσης του κυκλοφοριακού-συγκοινωνιακού δικτύου της Δυτικής Αθήνας.
- Μελέτη των προβλημάτων υγείας στην περιοχή της Δυτικής Αθήνας.

• ¹¹ ΑΣΔΑ, “Ταυτότητα ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2000, σελ 3

- Πρόγραμμα μηχανογράφησης των υπηρεσιών του Συνδέσμου.
- Πρόγραμμα επιμόρφωσης αιρετών και υπηρεσιακών στελεχών των Δήμων.
- Κατάρτιση ανέργων. Προγράμματα εξειδίκευσης επιστημόνων για παρεμβάσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης που αφορούν ομάδες πληθυσμού της περιοχής, που συναντούν ιδιαίτερες δυσκολίες στην επιτυχή κοινωνική τους ένταξη.
- Γεωτρήσεις για την άρδευση των αναδασωμένων εκτάσεων.
- Κατασκευή υπαίθριου θεάτρου, διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου, φυτεύσεις, εγκατάσταση δικτύου στάγδην άρδευσης-πυρόσβεσης και ηλεκτροφωτισμό σε έκταση 100 στρεμ. στον «Πύργο Βασίλισσας».
- Έργα διαμόρφωσης περιβάλλοντα χώρου, φυτεύσεων και κατασκευές αναψυκτηρίων στους δήμους - μέλη του Συνδέσμου. Από τα σπουδαιότερα είναι αυτά που αφορούν το Πάρκο Νεολαίας (Δ. Χαϊδαρίου), το Πάρκο Αγ. Δημητρίου (Δ. Πετρούπολης) και το Βοτανικό Κήπο. Επίσης έργα διαμόρφωσης εισόδων στο Ποικίλο Όρος.

Στα πλαίσια της συνεχούς προσπάθειας αναβάθμισης της Δυτικής Αθήνας ο ΑΣΔΑ δραστηριοποιείται στους παρακάτω άξονες:

- Περιβαλλοντική – Πολεοδομική ανάπλαση Δυτικής Αθήνας με έργα όπως:
- Πλατεία Δημοκρατίας (Καματερό), Παλαιό Καμίνι (Πετρούπολη), Ο.Τ 203 (Ζεφύρι), Ραδιοφωνία (Ιλιον), Μπαρουτάδικο (Αιγάλεω)
- Ανάπλαση του Ποικίλου Όρους και του Όρους Αιγάλεω (Αναδάσωση – Πυροπροστασία – άρδευση – δημιουργία χώρων αναψυχής)

Παρεμβάσεις στα δίκτυα της πόλης όπως:

- Οδός Αστρους (Περιστέρι), Τρώων (Ιλιον), Λ.Κατσώνη (Αγ. Ανάργυροι), Μπότσαρη (Αιγάλεω), Ελ. Βενιζέλου (Αγ. Βαρβάρα), Ιερά Οδός (Χαϊδάρη), Λ.Αθηνών (Αιγάλεω, Περιστέρι, Χαϊδάρη)¹²

• ¹² ΑΣΔΑ, “Ταυτότητα ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2000, σελ 4

Στήριξη Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων και Εργαζομένων – Ανέργων της Δυτικής Αθήνας με δράσεις όπως:

- ΜΥΜΜΕ
- Κέντρο Τηλεεργασίας
- Ηλεκτρονικό Εμπόριο
- Τοπικά Σύμφωνα Απασχόλησης

2.4 Προγράμματα με Ευρωπαϊκή Χρηματοδότηση

2.4.1 Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δυτικής Αθήνας

Το Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δυτικής Αθήνας είναι ένα μακροχρόνιο πλαίσιο δράσης που έχει σαν στόχο την αντιμετώπιση των σημαντικών προβλημάτων της Δυτικής Αθήνας.

Μέσα από ένα σύνολο διαδικασιών τεχνικών, κοινωνικών, πολιτικών θέτει σε λειτουργία μηχανισμούς λήψης απόφασης και αξιοποίησης του τοπικού ανθρώπινου δυναμικού.¹³

2.4.2 Πρόγραμμα ADAPT – ASTRABIS PROJECT

Από το Μάρτιο του 1997 και μέσα στα πλαίσια της Κοινοτικής πρωτοβουλίας ADAPT, ο ΑΣΔΑ λειτουργεί ως παροχέας υπηρεσιών Internet, προσφέροντας ένα ευρύ φάσμα τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών (dial-up συνδέσεις, wwwpages, εφαρμογές ηλεκτρονικού εμπορίου) στους Δήμους και τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις της Δυτικής Αθήνας, στοχεύοντας έτσι στην αύξηση της προσαρμοστικότητάς τους στις νέες συνθήκες της διεθνούς και εθνικής αγοράς εργασίας. Υπάρχει ήδη ένα δίκτυο αποτελούμενο από 450 επιχειρήσεις της περιοχής και συνεχώς διευρύνεται.

Το πρόγραμμα¹⁴ αφορά στον εκσυγχρονισμό των συναλλαγών και του μάρκετινγκ των ελληνικών ΜΜΕ μέσω της προώθησης του Ηλεκτρονικού Εμπορίου – EDI (Electronic Data Interchange) και τις δημιουργίας «Ιδεατού» Εμπορικού Κέντρου των συμμετεχουσών φορέων σαν ιδιαίτερο χώρο του INTERNET.

¹³ ΑΣΔΑ, “Ταυτότητα ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2000, σελ. 10

¹⁴ ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006

2.4.3 Πρόγραμμα NOW

Το πρόγραμμα¹⁵ υποστηρίζει τις γυναίκες επιχειρηματίες με την ιδιαίτερη συμβουλευτική που παρέχεται σ' αυτές και με την κατασκευή συστήματος ηλεκτρονικών συναλλαγών. Στόχος είναι η ανάληψη συγκεκριμένων δράσεων που θα υποστηρίξουν τις γυναίκες επιχειρηματίες για ανάληψη τοπικών – εθνικών και διακρατικών συνεργασιών με ανάλογες επιχειρήσεις και με πελάτες.

2.4.4 Τοπικό Σύμφωνο Απασχόλησης Δυτικής Αθήνας (ΤΣΑ)

Η λειτουργία του Τοπικού Συμφώνου Απασχόλησης στην Δυτική Αθήνα περιλαμβάνει :

- A. Μέτρα για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, νέων επαγγελμάτων
- B. Προτάσεις προς τα εθνικά και κοινοτικά έργα για τη συγχρηματοδότηση ειδικών δράσεων
- Γ. Ευνοϊκά μέτρα για την χρηματοδότηση νέων επιχειρήσεων

2.4.5 Αστικό Πιλοτικό Πρόγραμμα SWANS

Δημιουργία μονάδας υποστήριξης μικρομεσαίων επιχειρήσεων προσφέροντας

- Δωρεάν σύνδεση Online μέσω Internet με εξειδικευμένες γνώσεις δεδομένων στο εσωτερικό και το εξωτερικό
- Δωρεάν εξειδικευμένες υπηρεσίες συμβούλου σε όσες Μ.Μ.Ε τις χρειάζονται με Η/Υ(online)
- Κέντρο Τηλεργασίας
- Διαδημοτική Συγκοινωνία από τον Ιούνιο του 1999. Τα μεγαλύτερα κέντρα της Δυτικής Αθήνας (Αγ. Ανάργυροι- Ιλιον – Περιστέρι- Αιγάλεω – Χαϊδάρι

¹⁵ ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006

και Αγ. Βαρβάρα) συνδέονται μεταξύ τους με 3 γραμμές Μικρο-Λεωφορείων.¹⁶

Ο ΑΣΔΑ στα 10 χρόνια της λειτουργίας του, έχει πετύχει μέσα από Ευρωπαϊκές , εθνικές και τοπικές χρηματοδοτήσεις να πραγματοποιήσει έναν μεγάλο αριθμό έργων και μελετών για τη Δυτική Αθήνα , με αποτέλεσμα την αξιοσημείωτη αναβάθμισή της

2.5 Πρόταση βιώσιμης ανάπτυξης για τη Δυτική Αθήνα

Με βάση τις εκτιμήσεις και τα στοιχεία που διαθέτει ο ΑΣΔΑ, είναι δυνατόν ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη της παραγωγικής βάσης με προτεραιότητα στις υποδομές που θα βγάλουν την περιοχή της Δυτικής Αθήνας από το καθεστώς διακρίσεων και υποβάθμισης. Επιπλέον θα εντάσσονται σε ένα συνολικό σχεδιασμό εξυπηρέτησης της παραγωγικής διαδικασίας και της ανάκαμψης της οικονομικής δραστηριότητας με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την κάλυψη των κοινωνικών αναγκών. Στην κατεύθυνση είναι η δημιουργία υποδομών για τη χωροθέτηση οικονομικών δραστηριοτήτων του οικιστικού ιστού της περιοχής με πρόβλεψη μέτρων για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος. Οι θεσμικές ρυθμίσεις δεν αποφέρουν αποτελέσματα αν δεν συνοδεύονται από την ανάλογη πολιτική βούληση κρατικής υποστήριξης και διάθεσης των οικονομικών πόρων που απαιτούνται.

Συχνά άλλωστε αγνοείται η Τ.Α., που γνωρίζει τα προβλήματα κάθε περιοχής και τις αναπτυξιακές δυνατότητές της, παρά τις διακηρύξεις, τις εξαγγελίες καθώς και της κατευθύνσεις της Ε.Ε για τη σημασία που έχει η συνεργασία και

¹⁶ ΑΣΔΑ, "Ταυτότητα ΑΣΔΑ", Αθήνα, 2000, σελ. 12

η διασφάλιση διαδικασιών συνεργασίας - συναίνεσης μεταξύ κεντρικής διοίκησης και ΟΤΑ ή Κοινωνικών εταίρων.¹⁷

Δεν είναι καθόλου υπερβολική η θέση ότι στην περίπτωση της Δυτικής Αθήνας εκδηλώνονται στο χώρο οι ταξικές αντιθέσεις και διακρίσεις της ελληνικής κοινωνίας. Το πρόβλημα της συμπλήρωσης και του εκσυγχρονισμού της τεχνικής υποδομής στην Αττική (μεταφορές - πολεοδομικές αναπλάσεις) στη Δυτική Αθήνα εκφράζεται με τη μεγαλύτερη οξύτητα. Έντονα αισθητή είναι και η ανάγκη συμπλήρωσης και επέκτασης της κοινωνικής υποδομής (υγεία - πρόνοια, παιδεία, πολιτισμός, αθλητισμός).

Η Δυτική Αθήνα αποτελεί τμήμα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας, με μια σχετική αυτονομία.¹⁸ Το γεγονός αυτό δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς στις μέχρι τώρα προτάσεις, τόσο όσον αφορά τις επιπτώσεις που έχει η ανάπτυξη του ΠΣΠ στην Δυτική Αθήνα, όσο, πολύ περισσότερο, τις δυνατότητες της Δυτικής Αθήνας να μειώσει τις δυσμενείς επιπτώσεις, ανατρέποντας ή τροποποιώντας γενικότερους σχεδιασμούς.

Η περιοχή δυτικά του Κηφισού ποταμού έχει ήδη χαρακτηριστεί σαν ένα "γκέτο" ήπιας μορφής. Οι δείκτες ανάπτυξης (μορφωτικοί, οικονομικοί, κοινωνικοί, θνησιμότητας κλπ) είναι πολύ χειρότεροι από αυτούς της υπόλοιπης Περιφέρειας Αττικής ενώ οι βασικές υποδομές αξιοποίησης και ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων λείπουν σχεδόν παντελώς. Ένα μεσοπρόθεσμο - μακροπρόθεσμο πρόγραμμα ενταγμένο σε αυτή τη λογική είναι σήμερα κάτι περισσότερο από απαραίτητο έτσι ώστε κάποια κοινωνικά και οικονομικά φαινόμενα να μην μετατραπούν σε μη

• ¹⁷ ΑΣΔΑ, Εισήγηση Μόσχου Διαμαντόπουλου για το Συνέδριο Ευρω-μεσογειακού Δικτύου: 'Ανταλλαγές εμπειριών μεταξύ Ευρωπαϊκών Πόλεων και φορέων', Αθήνα, 2008, σελ. 5

• ¹⁸ ΑΣΔΑ, Εισήγηση Μόσχου Διαμαντόπουλου για το Συνέδριο Ευρω-μεσογειακού Δικτύου: 'Ανταλλαγές εμπειριών μεταξύ Ευρωπαϊκών Πόλεων και φορέων', Αθήνα, 2008, σελ. 6

αναστρέψιμα. Οι ανάγκες στην Δυτική Αθήνα για ολοκληρωμένες και σχεδιασμένες παρεμβάσεις στον κοινωνικό τομέα είναι έντονες, άμεσες και καθοριστικές για την ισόρροπη και ενδογενή ανάπτυξη της περιοχής.

Σήμερα καθίσταται ευρύτερα κατανοητό και σαφές ότι η οικονομική ανάπτυξη και η προστασία του περιβάλλοντος δεν είναι στόχοι ασυμβίβαστοι. Η κατεύθυνση και η μορφή των οικονομικών δραστηριοτήτων πρέπει, αλλά και μπορεί, να προσαρμοστούν, ώστε να αποφευχθεί τουλάχιστον η παραπέρα υποβάθμιση του περιβάλλοντος και να διασφαλιστούν οι προϋποθέσεις μιας βιώσιμης ανάπτυξης.

Ειδικά για τις αστικές περιοχές, που έχουν υποστεί τις αρνητικές συνέπειες της ανεξέλεγκτης οικονομικής επέκτασης και βιώνουν έντονα προβλήματα λειτουργιών και υποβάθμισης του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, αποτελεί ζωτική ανάγκη η επιλογή ενός ριζοσπαστικού σχεδίου παρεμβάσεων για την ανατροπή των διαδικασιών φθοράς.

Η κοινωνική διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος αποδεικνύεται πλέον ως προϋπόθεση για την μακροπρόθεσμη οικονομική ανάπτυξη και την προώθηση μιας "ολοκληρωμένης αστικής ευημερίας". Οι επενδύσεις, το σημερινό "οικονομικό κόστος", αλλά και το "πολιτικό κόστος", για τη πρόληψη της καταστροφής του περιβάλλοντος στο μέλλον, πρέπει να αντιμετωπίζονται με τρόπο ώστε να αποφευχθεί το πολύ μεγαλύτερο κόστος της εξάλειψης της ρύπανσης, της αποκατάστασης ενός κατεστραμμένου περιβάλλοντος και της αναγκαστικής προσαρμογής πλέον στα δυσμενέστερα για την οικονομία και την ανθρώπινη ζωή "νέα" οικολογικά δεδομένα στις πόλεις.

Το μέλλον του περιβάλλοντος στις αστικές περιοχές συνδέεται άμεσα με το τρόπο που οι πόλεις αναπτύσσουν τις λειτουργίες τους και "χρησιμοποιούν" το χώρο. Οι στόχοι ανάπτυξης νέων λειτουργιών απαιτούν χώρο για οικονομικές δραστηριότητες, που δεν μπορεί πλέον να βρεθεί με την εύκολη - μη φιλική προς το περιβάλλον -

ανεξέλεγκτη επέκταση της πόλης προς το τη περιφέρεια της (κυρίαρχο γνώρισμα της αστικής ανάπτυξης τις προηγούμενες δεκαετίες).¹⁹

Η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των αναγκών της βιομηχανίας, του εμπορίου, της λειτουργίας του λιμανιού, κα., αποκτά οξύτερο χαρακτήρα, γίνεται ακόμα πιο δύσκολη.

Σ' αυτές τις συνθήκες, ο σχεδιασμός της τοπικής ανάπτυξης απαιτεί λύσεις σε σχέση με τις μεταφορές, τις χρήσεις γης, το προσανατολισμό των επενδύσεων υποδομής, τη διαχείριση της ενέργειας και των φυσικών πόρων, κλπ., ώστε να ανταποκρίνονται τόσο στους οικονομικούς, όσο και στους περιβαλλοντικούς στόχους.

Η Δυτική Αθήνα είναι υποχρεωμένη να αντιμετωπίσει αποφασιστικά και ταυτόχρονα τόσο τη κληρονομιά και τις συνέπειες της ανεξέλεγκτης επέκτασης του παρελθόντος, όσο και τις σύνθετες δυσκολίες επίλυσης των προβλημάτων οικονομίας - περιβάλλοντος, μέσα στα όρια της περιοχής του. Αντικειμενικά η πρόληψη αποτελεί το βασικό εργαλείο μιας αποτελεσματικής πολιτικής για τη προστασία - αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της εξασφάλιση μιας σταθερής κοινωνικής ανάπτυξης.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Δυτική Αθήνα, όπως φάνηκαν στην ανάλυση που προηγήθηκε, είναι μεγάλα. Ορισμένα είναι αποτέλεσμα εσωτερικών ειδικών παραγόντων, αλλά είναι γενικότερα προβλήματα του Λεκανοπεδίου και του Θριασίου Πεδίου. Η παρέμβαση ωστόσο και η επίλυση εσωτερικών περιβαλλοντικών -

• ¹⁹ ΑΣΔΑ, Εισήγηση Μόσχου Διαμαντόπουλου για το Συνέδριο Ευρω-μεσογειακού Δικτύου: 'Ανταλλαγές εμπειριών μεταξύ Ευρωπαϊκών Πόλεων και φορέων', Αθήνα, 2008, σελ. 9

πολεοδομικών προβλημάτων, θα οδηγήσει, πέρα από την αναβάθμιση της Δυτικής Αθήνας, και στη περιβαλλοντική αναβάθμιση όλης της Αττικής.²⁰

• ²⁰ ΑΣΔΑ, Εισήγηση Μόσχου Διαμαντόπουλου για το Συνέδριο Ευρω-μεσογειακού Δικτύου: 'Ανταλλαγές εμπειριών μεταξύ Ευρωπαϊκών Πόλεων και φορέων', Αθήνα, 2008, σελ. 10

2.6 Συμμετοχή σε Ευρωπαϊκά Δίκτυα Πόλεων που αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα με αυτή της γεωγραφικής ενότητας.

Ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος και οι δέκα Δήμοι, σε πείσμα των ελλείψεων στον κοινωνικό τομέα και των δυσκολιών θεσμικών, οικονομικών και άλλων που αντιμετωπίζουν, είναι αποφασισμένοι να εντείνουν και να επικεντρώσουν τις ενέργειες τους ώστε να συνδράμουν αποτελεσματικά στην επίτευξη του στόχου που έχει θέσει η ενωμένη Ευρώπη για την κοινωνική συνοχή των περιφερειών της.

Προγραμματισμός δράσης στο τομέα προστασίας περιβάλλοντος - ανάπλασης αστικού ιστού. **Στην κατεύθυνση αυτή εντάσσεται και η συμμετοχή του ΑΣΔΑ σε προγράμματα και πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν στην εφαρμογή κοινωνικών πολιτικών σε τοπικό επίπεδο, κυρίων για την αντιμετώπιση φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού, συγχρηματοδοτούμενων από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο. Μερικά από καινοτομικά προγράμματα που υλοποίησε ο ΑΣΔΑ στην περιοχή της Δυτικής Αθήνας χρηματοδοτήθηκαν από τις Κοινοτικές Πρωτοβουλίες NOW, HORIZON, INTEGRA, ADAPT, EQUAL, Τοπικά Σύμφωνα Απασχόλησης, Τοπικές Πρωτοβουλίες Απασχόλησης κ.ά)**

Ο ΑΣΔΑ συμμετέχει επίσης σε τοπικά και διευρωπαϊκά εταιρικά σχήματα που διαμορφώνονται κύρια από φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης και λοιπούς κοινωνικού εταίρους. Τα θετικά αποτελέσματα που προκύπτουν έχουν να κάνουν τόσο με την **προσπάθεια αντιμετώπισης χρόνιων και έντονων προβλημάτων της περιοχής μας** όσο και με την **γνωριμία και προβολή της Δυτικής Αθήνας σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την προώθηση μελλοντικών συνεργασιών.**²¹

• ²¹ ΑΣΔΑ, Εισήγηση Μόσχου Διαμαντόπουλου για το Συνέδριο Ευρω-μεσογειακού Δικτύου: 'Ανταλλαγές εμπειριών μεταξύ Ευρωπαϊκών Πόλεων και φορέων', Αθήνα, 2008, σελ. 12

2.6.1 Το UPP SWANS

Το UPP SWANS είχε σαν κεντρική ιδέα, να καταδείξει πως οι Νέες Τεχνολογίες μπορούν να συνεισφέρουν στη συνολική βελτίωση της ποιότητας ζωής και την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη. Στο πλαίσιο αυτό διαμορφώνονται και οι πολιτικές θέσεις σε σχέση με τις μεταφορές στον αστικό ιστό της Δυτικής Αθήνας.

Από την υλοποίηση του **Α.Π.Π Swans** στη Δυτική Αθήνα προέκυψαν ενδιαφέρουσες πληροφορίες, χρήσιμες πρακτικές και υποδομές που αφορούν άμεσα τις μεταφορές στην περιοχή μας.

Το πρόγραμμα είχε σκοπό να αντιμετωπίσει τοπικά προβλήματα κινητικότητας, κεντρικότητας, περιβαλλοντικής ποιότητας, εκσυγχρονισμού της αγοράς, απασχόλησης και κοινωνικού αποκλεισμού με συγκεκριμένες εύστοχες ενέργειες χαμηλού κόστους που σχετίζονται με τη διαχείριση της πληροφορίας και την επιδέξια χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Κατά την υλοποίηση του σχεδίου δόθηκε έμφαση στην ενεργή συμμετοχή και συνεργασία των εμπλεκόμενων χρηστών (ΜΜΕ, Τοπικό εργατικό δυναμικό, ο πληθυσμός που μετακινείται στην περιοχή και οι ΟΤΑ της περιοχής), μέσω ενός ανοικτού δημοκρατικού και βιώσιμου διαλόγου.

Βασική διαπίστωση αποτελεί η ανάγκη δημιουργίας δικτύου φορέων τοπικής Αυτοδιοίκησης αστικών περιοχών που αντιμετωπίζουν προβλήματα μεταφορών και κινητικότητας.

Οι βασικοί στόχοι στους οποίους αναπτύχθηκε το πρόγραμμα:²²

- Ενίσχυση της κεντρικότητας επιλεγμένων δημοτικών κέντρων μέσω αυξημένης προσβασιμότητας / προσπελασιμότητας.
- Πρακτικές ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας και των μεταφορών
- Ενίσχυση της ελκτικότητας και της ασφάλειας των μέσων και χώρων μετακίνησης στα διαδημοτικά κέντρα.
- Εκμετάλλευση των δυνατοτήτων των καινοτομικών τεχνολογιών.
- Σύνδεση των μεταφορών με πολεοδομικές προτεραιότητες όπως:
 - Προσιτότητα αστικών κέντρων από περιφερειακές / περιμετρικές περιοχές.
 - Ένταση παρόδιων λειτουργιών (εκπαίδευση, κοινωνικές υπηρεσίες, αναψυχή κλπ)
 - Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και χώροι στάθμευσης
- Κριτήρια βέλτιστων πρακτικών κατά τη χρήση των ενδοαστικών μετακινήσεων ως μέσο ανάπτυξης υποβαθμισμένων περιοχών:
 - Αξιοποίηση μέσων μαζικής μεταφοράς (μετρό, τράμ, λεωφορείο)
 - Δημιουργία Οδικών αξόνων χωρίς ΙΧ για την ασφαλή και γρήγορη μετακίνηση πεζών και ποδηλάτων
- Μέτρα για την ασφαλή πρόσβαση ΑΜΕΑ

Σύμφωνα με τις αποφάσεις και κατευθύνσεις της διοίκησης του ΑΣΔΑ, η ΔΙΠΑΠ έχει προχωρήσει στην ένταξη του ΑΣΔΑ σε σειρά ευρωπαϊκών προγραμμάτων, εγκεκριμένων ή προς έγκριση.

Το Τμήμα Ευρωπαϊκής Ένωσης & Διεθνών Συνεργασιών του ΑΣΔΑ συμμετέχει σε εταιρικά σχήματα που διαμορφώνονται από διευρυμένα δίκτυα ευρωπαϊκών πόλεων.

²² ΑΣΔΑ, Εισήγηση Μόσχου Διαμαντόπουλου για το Συνέδριο Ευρω-μεσογειακού Δικτύου: 'Ανταλλαγές εμπειριών μεταξύ Ευρωπαϊκών Πόλεων και φορέων', Αθήνα, 2008, σελ. 13

Τα ακόλουθα Σχέδια με τη θεματολογία που αναπτύσσουν και τη δικτύωση που προσφέρουν θεωρώ ότι έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τον ΑΣΔΑ²³ και την γεωγραφική ενότητα της Δυτικής Αθήνας. Τα θετικά αποτελέσματα που προβλέπεται να προκύψουν έχουν να κάνουν τόσο με την προσπάθεια αντιμετώπισης χρόνιων και έντονων προβλημάτων της περιοχής μας όσο και με την γνωριμία και προβολή του ΑΣΔΑ σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την προώθηση μελλοντικών συνεργασιών. Η δημιουργία λόμπι από τη συμμετοχή του στα εταιρικά αυτά σχήματα ενισχύει τις πιθανότητες ανεύρεσης πηγών χρηματοδότησης στο 4^ο ΚΠΣ. Χρήσιμο είναι να αναφέρουμε ότι μέσα από το πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ υπάρχει η δυνατότητα να εξασφαλιστεί η εθνική συμμετοχή του ΑΣΔΑ.

2.7 Εγκεκριμένα προγράμματα συμμετοχής ΑΣΔΑ

2.7.1 URBACT.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ολοκληρώνοντας τον κύκλο των προγραμμάτων URBAN I & URBAN II καθώς τα Αστικά Πιλοτικά Προγράμματα UPP στα οποία συμμετείχε και ο ΑΣΔΑ με το πρόγραμμα SWANS, με αντικείμενο το αστικό περιβάλλον, θέλησε να προχωρήσει στη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών για την υλοποίηση δεύτερου κύκλου προγραμμάτων.

Στην κατεύθυνση αυτή δημιούργησε το Πρόγραμμα «URBACT». Πρόκειται για έναν ενδιάμεσο κύκλο ενεργειών που αφορά στη σύσταση δικτύων πόλεων, που έχουν υλοποιήσει προγράμματα URBAN και UPP από όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Δικαίωμα συμμετοχής έχουν επίσης και πόλεις από τις νεοεισερχόμενες χώρες.

• ²³ ΑΣΔΑ, Εισήγηση Μόσχου Διαμαντόπουλου για το Συνέδριο Ευρω-μεσογειακού Δικτύου: 'Ανταλλαγές εμπειριών μεταξύ Ευρωπαϊκών Πόλεων και φορέων', Αθήνα, 2008, σελ. 14

Στόχος²⁴ είναι η πληρέστερη καταγραφή των προβλημάτων που δημιουργούνται στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις από τη συγκέντρωση μεγάλου αριθμού κατοίκων και δραστηριοτήτων, καθώς και των δυνατοτήτων αντιμετώπισής τους. Για την ανάπτυξη σωστά επιλεγμένων πολιτικών και δράσεων και εξοικονόμηση ανθρώπινων και οικονομικών πόρων, η Ευρωπαϊκή Ένωση προχώρησε στην διαμόρφωση κοινής μεθοδολογίας για την καταγραφή των εμπειριών και των καλών πρακτικών που έχουν να παρουσιάσουν οι ευρωπαϊκές πόλεις στην αντιμετώπιση θεμάτων κοινωνικού, οικονομικού, περιβαλλοντικού και χωροτακτικού περιεχομένου, ώστε να σχεδιάσει με περισσότερη ασφάλεια τα νέα, μεγάλης χρηματοδότησης, Αστικά Προγράμματα .

Απώτερος σκοπός είναι να αποτυπωθεί όσο το δυνατόν πληρέστερα η υφιστάμενη κατάσταση στον αστικό χώρο της Ευρώπης, τα προβλήματα και οι προοπτικές επίλυσής τους.

Σε διαχειριστικό επίπεδο, λειτουργεί η Γραμματεία URBACT όπου είναι υπεύθυνη για τη σύσταση, οργάνωση και ανάπτυξη συγκεκριμένων θεματικών δικτύων, καθώς και για τη δημιουργία κοινής φόρμας αποτύπωσης των αποτελεσμάτων από τις εργασίες των δικτύων. Τέτοια θεματικά δίκτυα αναφέρονται ενδεικτικά αυτά που έχουν ως περιεχόμενο την αστική ανάπλαση, την κοινωνική και οικονομική ένταξη των ευπαθών κοινωνικών ομάδων, την πολυπολιτισμικότητα που εμφανίζεται στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις από τη συνεχιζόμενη εγκατάσταση μεταναστών, την αστική κινητικότητα, την καλύτερη παροχή υπηρεσιών από τους δήμους προς τους πολίτες.

²⁴ ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006

Στο πλαίσιο του προγράμματος URBACT ο ΑΣΔΑ συμμετέχει σε τέσσερα εγκεκριμένα Δίκτυα που είναι τα εξής:

2.7.1.1 URBACT UDIEX, και UDIEX ALEP

Συντονιστής εταίρος: Βενετία, Ιταλία.

Εταιρικό σχήμα με 24 πόλεις²⁵ από την Ε.Ε: Venice - leader - Cosenza, Crotone, Lecce, Palermo, Rome, Turin (Ιταλία), Antwerp (Βέλγιο), Vantaa (Φιλανδία), ASDA, Pilea, Tehssaloniki (Ελλάδα), Budapest (Ουγγαρία), Dublin (Ιρλανδία), Amsterdam, Rotterdam (Ολλανδία), Starograd (Πολωνία) Odivelas (Πορτογαλία), Bratislava (Σλοβακία), Bilbao, Santa Cruz de Tenerife, Sevilla, Toledo (Ισπανία), Belfast, Coventry, Nottingham, S.P.A.T.C. Sheffield (Μεγάλη Βρετανία).

Συνολικός προϋπολογισμός του προγράμματος:

URBACT UDIEX 889.999,68 €,

Προϋπολογισμός ΑΣΔΑ: 31.117,20 €

Συμμετοχή ΑΣΔΑ 15.558,60 €

URBACT UDIEX ALEP. 837.976,54 €,

Προϋπολογισμός ΑΣΔΑ: 36.127,80 €

Συμμετοχή ΑΣΔΑ 18.063,90 €

Το ποσό αυτό αντιστοιχεί σε ταξίδια που έπρεπε να πραγματοποιήσει από τη συμβατική του υποχρέωση ο ΑΣΔΑ. Τα έξοδα που καλύπτει είναι για εισιτήρια και διαμονή.

Σκοπός του προγράμματος: Το πρόγραμμα προέβλεπε την δημιουργία δικτύου που αφορά στην ανταλλαγή καλών πρακτικών με θέμα την ένταξη και την διατήρηση της

²⁵ ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006

ποικλομορφίας ομάδων πληθυσμού με διαφορετικά, κοινωνικά, πολιτισμικά και εθνικά χαρακτηριστικά.

Κέρδη ΑΣΔΑ²⁶: Με τη δικτύωση και τις συναντήσεις των εταίρων καταγράφεται η εμπειρία της κάθε πόλης στην αντιμετώπιση κοινωνικών προβλημάτων από την προσαρμογή και ένταξη των μεταναστών στην τοπική κοινωνία, ενώ εντοπίζονται οι καλές πρακτικές δήμων με τις οποίες προσπαθούν να διατηρούν την κοινωνική συνοχή σε περιοχές με πολυπολιτισμική πληθυσμιακή σύνθεση. Το ζητούμενο είναι, πώς η πολιτισμική διαφορετικότητα θα γίνει πηγή δημιουργίας και θα πλουτίσει με νέο υλικό τον ευρωπαϊκό πολιτισμό, και όχι αιτία ανάπτυξης φαινομένων ξενοφοβίας, ρατσισμού, κοινωνικών συγκρούσεων με τάσεις διάσπασης της κοινωνικής συνοχής.

Με τη συμμετοχή του ΑΣΔΑ στο δίκτυο των ευρωπαϊκών πόλεων, ενδυναμώνεται η θέση του στον ευρωπαϊκό χώρο, προβάλλει τα προβλήματα της γεωγραφικής ενότητάς του σε θέματα κοινωνικής συνοχής και τις πολιτικές θέσεις που προτείνει να υιοθετηθούν ώστε να διαμορφωθούν οι αντίστοιχοι χρηματοδοτικοί άξονες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωφελείται από την τεχνογνωσία που παράγεται κατά την ανάπτυξη των εργασιών του δικτύου. Προετοιμάζεται έγκαιρα για θέματα που έχουν έως σήμερα αντιμετωπίσει άλλες ευρωπαϊκές πόλεις κυρίως του Βορά, όπου εμφανίζονται νωρίτερα τα προβλήματα που προκύπτουν από τις αλλαγές στην πληθυσμιακή σύνθεση των πόλεών τους, λόγω της αυξανόμενης κινητικότητας μεγάλων πληθυσμιακών ομάδων (οικονομικοί μετανάστες) με διαφορετικά πολιτισμικά χαρακτηριστικά.

Υποχρεώσεις ΑΣΔΑ: Το δίκτυο λειτουργούσε με δύο παράλληλες ταχύτητες εργασιών. Η μία αφορούσε στις εργασίες που γινόντουσαν στην κάθε πόλη εταίρο καθ' όλη τη διάρκεια του προγράμματος ενώ η δεύτερη στις εργασίες που γινόντουσαν από κοινού στις συναντήσεις των εταίρων. Η κάθε πόλη εταίρος είχε την

²⁶ ΑΣΔΑ, "Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ", Αθήνα, 2006

υποχρέωση να συμμετέχει σε όλες τις εργασίες που προβλέπονται από το εγκεκριμένο πρόγραμμα.

Από την εγκεκριμένη πρόταση προέκυψαν και οι συμβατικές υποχρεώσεις του ΑΣΔΑ. Όφειλε να περιγράψει και αποτυπώσει με συγκεκριμένη μεθοδολογία την πολιτική που είχε αναπτύξει έως σήμερα προκειμένου να αντιμετωπίσει προβλήματα κοινωνικού αποκλεισμού, κοινωνικής ένταξης μεταναστών και πολιτισμικές ιδιαιτερότητες. Επίσης, να συμμετέχει στην δημιουργία και ανάπτυξη εργαλείων για την ορθή καταγραφή και αξιοποίηση των καλών πρακτικών, ενώ είχε την ευθύνη για την τήρηση των οικονομικών στοιχείων σε συγκεκριμένη φόρμα που διατίθεται από τη Γραμματεία URBACT.

Ο ΑΣΔΑ είχε επίσης την υποχρέωση να συμμετέχει στις συναντήσεις των εταίρων, που γίνονταν σε τακτά χρονικά διαστήματα, για εργασίες του δικτύου. Στις συναντήσεις αυτές απαιτούνταν η φυσική παρουσία των εκπροσώπων όλων των πόλεων, με συγκεκριμένο αριθμό ατόμων όπως έχουν δεσμευτεί από την πρόταση, όπου παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν σε κάθε πόλη εταίρο, στο χρονικό διάστημα μεταξύ των συναντήσεων. Επίσης, καθοριζόταν το πλαίσιο εργασιών έως την επόμενη συνάντηση.

2.7.1.2 URBACT ECO FIN NET

Συντονιστής εταίρος: Λειψία, Γερμανία.

Εταιρικό σχήμα 12 πόλεων²⁷: Gijon (Ισπανία), Venice (Ιταλία), ASDA, Evosmos (Ελλάδα), Birmingham (Μεγάλη Βρετανία), Leipzig, Gera (Γερμανία), Marseille (Γαλλία), Rotterdam (Ολλανδία), Vilnius(Λιθουανία), Grenoble (Γαλλία), Gdansk (Πολωνία)

²⁷ ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006

URBACT ECO FIN NET 565.000,00 €

Προϋπολογισμός ΑΣΔΑ: 50.000,00 €

Συμμετοχή ΑΣΔΑ: 25.000,00 €

Το ποσό που αντιστοιχούσε σε ταξίδια που έπρεπε να πραγματοποιήσει από τη συμβατική του υποχρέωση ο ΑΣΔΑ ήταν 3.344,3 € X 3 έτη = 10.032,9 €

Τα έξοδα που καλύπτει είναι για εισιτήρια και διαμονή.

Το υπόλοιπο ποσό των 39.967,1 € καλύπτονταν από δαπάνες προσωπικού του ΑΣΔΑ

Σκοπός του προγράμματος: Το πρόγραμμα αφορούσε στην τόνωση της τοπικής οικονομίας, σε μη προνομιούχες περιοχές, με βάση καινοτόμες χρηματοδοτικές τεχνικές.

Κέρδη ΑΣΔΑ²⁸: Με τη δικτύωση και τις συναντήσεις των εταίρων καταγράφονταν οι δυνατότητες που δημιουργούνταν σε τοπικό επίπεδο για τη στήριξη της τοπικής οικονομίας από την τοπική αυτοδιοίκηση, με την κινητοποίηση ανθρώπινων πόρων και χρηματοδοτικών πηγών.

Επιδιώκονταν η συστηματική καταγραφή των ιδιαίτερων στοιχείων που εντοπίζονταν σε κάθε συμμετέχουσα πόλη, όσον αφορά στα προβλήματα που δημιουργούνταν από την συνεχιζόμενη οικονομική ύφεση και την μετατόπιση οικονομικών δραστηριοτήτων και παραγωγής σε εξωευρωπαϊκές χώρες, από την διευρυνόμενη παγκοσμιοποίηση. Τα φαινόμενα αυτά εντοπίζονταν σε όλες τις πόλεις του Δικτύου με διαφορετική ένταση. Προβλεπόταν η παροχή της δυνατότητας ανταλλαγής εμπειριών και καλών πρακτικών, που έχουν αποδεδειγμένα εμφανή αποτελέσματα στην διευκόλυνση της κίνησης κεφαλαίων σε τοπικό επίπεδο, ώστε να είναι σε θέση οι φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης να διαμορφώνουν ή να προτείνουν οικονομικές πολιτικές που αξιοποιούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής τους. Το ζητούμενο ήταν η αναθέρμανση της τοπικής οικονομίας που πλήττεται σε πολλές περιπτώσεις από αποβιομηχάνιση.

²⁸ ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006

Ο ΑΣΔΑ θα μπορέσει να προβάλλει τα προβλήματα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων της περιοχής του, που πλήττονται από τις παγκόσμιες οικονομικές αλλαγές. Επιπλέον θα είχε τη δυνατότητα να επεξεργαστεί τα στοιχεία εκείνα που επιδέχονται σειρά οικονομικών και θεσμικών μεταρρυθμίσεων ώστε να προκύψει η ζητούμενη αναθέρμανση της τοπικής οικονομίας.

Υποχρεώσεις ΑΣΔΑ²⁹: Ο ΑΣΔΑ είχε την υποχρέωση να συμμετέχει στις εργασίες του δικτύου όπως περιγράφονται από την εγκεκριμένη πρόταση. Θα κατέγραφε και θα παρουσίαζε τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις της περιοχής μας με τη μεθοδολογία και τα εργαλεία που προτείνονται από το πρόγραμμα, ενώ θα διαμορφώνονταν και αποτυπώνονταν σε συγκεκριμένη φόρμα τα μέτρα και οι πολιτικές που προτείνονται για την θέσπιση κανονισμών και χρηματοδοτήσεων στήριξης των τοπικών οικονομιών στις περιφέρειες της Ευρώπης. Όλα αυτά θα συγκεντρώνονταν από τους συντονιστές του προγράμματος και θα διαμορφώνονταν σε κοινή έκθεση πεπραγμένων, ώστε να παραδοθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως τελική πρόταση των πόλεων του δικτύου, για το συγκεκριμένο θεματικό πεδίο που αφορά στις καινοτόμες χρηματοδοτικές τεχνικές που θα συμβάλλουν στην αναζωπύρωση των τοπικών οικονομιών.

Επίσης ο ΑΣΔΑ θα έπρεπε να συμμετέχει στις συναντήσεις εργασίας των εταίρων, που πραγματοποιούνταν προκειμένου να ανταλλάσσονται οι εμπειρίες και καλές πρακτικές από την κάθε πόλη εταίρο σε σχέση με την υπάρχουσα κατάσταση, να διαμορφώνονται οι απόψεις από τα δεδομένα που αποτυπώνονται στις εργασίες που πραγματοποιούνται σε κάθε πόλη με το σχετικό θέμα και να προγραμματίζονται οι επόμενες εργασίες που προβλέπονται από το πρόγραμμα. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του προγράμματος ο ΑΣΔΑ θα έπρεπε εκπροσωπείται από συγκεκριμένο αριθμό ατόμων.

²⁹ ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006

2.7.1.3 URBACT CITIZ@MOVE

Συντονιστής εταίρος: Σεβίλλη, Ισπανία

Εταιρικό σχήμα 20 πόλεων³⁰: Seville, Valencia (Ισπανία), Aarhus (Δανία), Pecs (Ουγγαρία), Aalborg, Gera (Γερμανία), Graz (Αυστρία), Misterbianco, Cosenza, Syracuse, Tutin (Ιταλία), ASDA (Ελλάδα), Derry, London (Μεγάλη Βρετανία), Charleloi, La Louviere, Brussels, Sambreville (Βέλγιο), Toledo, Valenciennes (Γαλλία).

Συνολικός προϋπολογισμός του προγράμματος:

URBACT CITIZ@MOVE 1.043.254,00 €

Προϋπολογισμός ΑΣΔΑ: 48.000,00 €

Συμμετοχή ΑΣΔΑ 24.000,00 €

Το ποσό που αντιστοιχεί σε ταξίδια που έπρεπε να πραγματοποιήσει από τη συμβατική του υποχρέωση ο ΑΣΔΑ είναι 3.344,3 € X 3 έτη = 10.032,9 €

Τα έξοδα που καλύπτει είναι για εισιτήρια και διαμονή.

Το υπόλοιπο ποσό των 37.967,1 € καλύπτονταν από δαπάνες προσωπικού του ΑΣΔΑ

Σκοπός του προγράμματος: Το πρόγραμμα αφορούσε στην ενθάρρυνση της συμμετοχής των πολιτών στο σχεδιασμό και ανάπτυξη του μέλλοντος των πόλεων τους. Κύριοι στόχοι του δικτύου ήταν να αναδείξει αφενός πώς οι νέες τεχνολογίες μπορούν να συμβάλλουν στην εξυπηρέτηση των πολιτών από τους φορείς διοίκησης και παροχής υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο, αλλά και πώς οι νέες τεχνολογίες μπορούν να ενισχύσουν στην δημοκρατικότητα και στη συμμετοχή των πολιτών στα κέντρα λήψης αποφάσεων.

³⁰ ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006

Κέρδη ΑΣΔΑ³¹: Με τη δικτύωση και τις συναντήσεις των εταίρων καταγράφονταν από τις συμμετέχουσες πόλεις, οι δυνατότητες που δημιουργούνται σε τοπικό επίπεδο από την ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών και την εφαρμογή τους στην παροχή υπηρεσιών από φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης. Μεταφερόταν στον ΑΣΔΑ τεχνογνωσία από δράσεις που είχαν υλοποιηθεί σε άλλους εταίρους, καλές πρακτικές και υπηρεσίες που εφαρμόζονταν σε άλλες πόλεις και σχετίζονται με την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και τη συμβολή τους στη λειτουργία των δημοκρατικών θεσμών και στην εξυπηρέτηση των πολιτών. Περιγράφονταν υπηρεσίες και θεσμοί που στηρίζονται στην αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, λειτουργούν σε τοπικό επίπεδο και απευθύνονται στις ευπαθείς ομάδες πληθυσμού, στους μετανάστες σε ομάδες πολιτών όπως είναι οι μικρομεσαίοι επιχειρηματίες, η σχολική κοινότητα κλπ.

Από την άλλη πλευρά καταγράφονταν οι δυνατότητες που διαμορφώνονται σήμερα σε σχέση με τη συμμετοχή των πολιτών στα κοινά και ιδιαίτερα στα κέντρα λήψης αποφάσεων και διαμόρφωσης πολιτικής σε τοπικό επίπεδο. Αναλύονταν, από τις πόλεις εταίρους του προγράμματος, οι τρόποι και οι μέθοδοι συμμετοχικότητας των πολιτών με την αξιοποίηση της χρήσης των νέων τεχνολογιών από την τοπική αυτοδιοίκηση.

Υποχρεώσεις ΑΣΔΑ: Σύμφωνα με τους κατευθυντήριους άξονες του προγράμματος προβλεπόταν η κινητοποίηση και ενεργή συμμετοχή των πολιτών κατά την ανάδειξη των ελλείψεων, δυσλειτουργιών αφενός και προοπτικών και δυνατοτήτων αφετέρου από την περαιτέρω χρήση των νέων τεχνολογιών από την τοπική αυτοδιοίκηση. Στην κατεύθυνση αυτή ο ΑΣΔΑ ήταν υποχρεωμένος να καταγράψει τα δεδομένα έτσι όπως παρουσιάζονται στην γεωγραφική ενότητα των δέκα δήμων μελών του. Αυτό γινόταν με συγκεκριμένη μεθοδολογία, κοινή για όλους τους εταίρους του προγράμματος, που απαιτούσε την ενεργή συμμετοχή των πολιτών-κατοίκων της κάθε πόλης με την εποπτεία και συντονισμό από πιστοποιημένο επιστήμονα τεχνοκράτη σε κάθε πόλη.

Εξεταζόταν, μέσα σε ομάδες εργασίας που δραστηριοποιούνταν στον ΑΣΔΑ, κατά πόσο ήταν εφικτές οι προτάσεις των πολιτών και των τοπικών συλλογικών φορέων

³¹ ΑΣΔΑ, "Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ", Αθήνα, 2006

για την χρήση και αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών από την τοπική αυτοδιοίκηση της περιοχής μας, ενώ διαμορφώνονταν προτάσεις και για τη δημιουργία εύχρηστων με θεματική και γεωγραφική ευρύτητα παροχή υπηρεσιών και ευνοϊκών συνθηκών συμμετοχικότητας των πολιτών στα κέντρα λήψης αποφάσεων.

Τα δεδομένα αυτά συγκεντρώνονταν, καταγράφονταν από τον συντονιστή-τεχνοκράτη όπως σε κάθε πόλη έτσι και στον ΑΣΔΑ, ο οποίος είχε την υποχρέωση να συντάξει έκθεση πεπραγμένων που θα παρέδιδε στην πόλη που είχε την ευθύνη του συντονισμού του Δικτύου.

Τα αποτελέσματα παρουσιάζονταν από τον ΑΣΔΑ όπως και από τις άλλες πόλεις στις συναντήσεις εργασίας που πραγματοποιούνταν για το σκοπό αυτό, σε τακτά χρονικά διαστήματα, σε διαφορετικές πόλεις του δικτύου.

Ο ΑΣΔΑ είχε την υποχρέωση να συμμετέχει στις διακρατικές συναντήσεις εργασίας του δικτύου με συγκεκριμένο αριθμό ατόμων.

2.7.1.4 URBACT PHYRE “Physical regeneration of urban areas”. “Ανάπλαση Αστικών Περιοχών”

Συντονιστής εταίρος: Kassel, Γερμανία

Εταιρικό σχήμα 9 πόλεων³²: Kassel, Saarbrücken (Γερμανία), Heerlen (Ολλανδία), ASDA, Komotini (Ελλάδα), Taranto (Ιταλία), Villnius (Λιθουανία), Lomza, Bydgoszcz (Πολωνία)

Συνολικός προϋπολογισμός του προγράμματος:

URBACT PHYRE 194.000,00 €

³² ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006

Προϋπολογισμός ΑΣΔΑ: 27.000,00 €

Συμμετοχή ΑΣΔΑ 13.500,00 €

Στο πρόγραμμα δικαιολογούνταν δαπάνες ταξιδιών και προσωπικού.

Σκοπός του προγράμματος: Το πρόγραμμα αφορούσε στις πολιτικές της τοπικής αυτοδιοίκησης που σχεδιάζονταν και εφαρμόζονταν για την ανάπλαση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών. Οι πολιτικές αυτές αφορούσαν σε έργα δημιουργίας υποδομών, αξιοποίησης και αλλαγή χρήσης σε κτίρια και ελεύθερους χώρους του αστικού ιστού, αλλά και ανάπτυξης πολιτικής μεταφορών με στόχο την προώθηση κοινωνικής πολιτικής και διευκόλυνση των αστικών πληθυσμών που πλήττονται από οικονομικό και κοινωνικό μαρασμό.

Κέρδη ΑΣΔΑ³³: με τη δικτύωση και τις συναντήσεις των εταίρων, γινόταν προσπάθεια ανάδειξης καλών πρακτικών και ανταλλαγής εμπειριών από φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, προκειμένου να αντιμετωπιστούν σε τοπικό επίπεδο οικονομικά κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα που δημιουργούνται στον πληθυσμό από την αποβιομηχανοποίηση και την εγκατάλειψη αστικών περιοχών.

Από τη συμμετοχή του ΑΣΔΑ στο συγκεκριμένο δίκτυο συσσωρευόταν γνώση και καταγράφονταν ενδιαφέρουσες λύσεις όπως αναπτύχθηκαν σε άλλες πόλεις, στην προσπάθειά τους να αντιμετωπίσουν παρόμοια προβλήματα με αυτά που παρουσιάζονται σε υποβαθμισμένες περιοχές των δήμων της Δυτικής Αθήνας, που πλήττονται από τη συρρίκνωση της βιομηχανικής και βιοτεχνικής παραγωγής. Οι επιπτώσεις αυτές εντοπιζόνταν σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο με την αύξηση των ανέργων, εμφάνιση φαινομένων παραβατικής συμπεριφοράς, αύξηση εγκληματικότητας, γενικότερη τάση του πληθυσμού για μη συμμετοχή στα κοινά, ενίσχυση της ατομικότητας σε βάρος της συλλογικότητας και γενικότερα αποστασιοποίηση των πολιτών από τα προβλήματα της περιοχής του. Όφελος του ΑΣΔΑ ήταν η αποτύπωση επιστημονικών και το σπουδαιότερο, εφικτών προτάσεων

³³ ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006

που εφαρμόζονταν με ορατά αποτελέσματα σε άλλες πόλεις και λειτουργούσαν ανασχετικά των ανωτέρων προβλημάτων.

Υποχρεώσεις ΑΣΔΑ³⁴: Ο ΑΣΔΑ είχε την υποχρέωση να συμμετέχει στις εργασίες του δικτύου. Ήταν ενταγμένος σε συγκεκριμένη ομάδα εργασίας, με διοργανώτρια πόλη την Κομοτηνή, που αποτελείται από ευρωπαϊκές πόλεις και είχε σκοπό να διερευνήσει κατά πόσο οι ολοκληρωμένες παρεμβάσεις κοινωνικής πολιτικής και κινητικότητας από την τοπική αυτοδιοίκηση καθώς και τα έργα φυσικής αναγέννησης και ανάπλασης σε υποβαθμισμένες και εγκαταλελειμμένες αστικές περιοχές συμβάλουν στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη και στο καλύτερο επίπεδο διαβίωσης των πολιτών.

Η ομάδα εργασίας που συμμετείχε ο ΑΣΔΑ, είχε την υποχρέωση να καταγράψει με κοινή μεθοδολογία που παράγεται από το πρόγραμμα, την υφιστάμενη κατάσταση στην περιοχή του, καθώς και τις προτάσεις της τοπικής αυτοδιοίκησης που αφορούν στο συγκεκριμένο θεματικό δίκτυο.

2.7.1.5 URBACT CIT-U-M

Συντονιστής εταίρος: ΑΣΔΑ

Εταιρικό σχήμα 10 πόλεων: Larnaka (Κύπρος), Valladolid, Sevilla (Ισπανία), Budapest-Csepel, Szekszard (Ουγγαρία), Alexandroupoli (Ελλάδα), Kalisz (Πολωνία), Catania (Ιταλία), Valletta (Μάλτα)

Συνολικός προϋπολογισμός του προγράμματος:

URBACT CIT-U-M 516.686,56

³⁴ ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006

Προϋπολογισμός ΑΣΔΑ: 195.830,00 €

Συμμετοχή ΑΣΔΑ 97.915,00 €

Αναλυτικά προβλέπεται για τον ΑΣΔΑ:

1. Συντονισμός	40.800,00 €
2. προσωπικό	71.040,00 €
3. διοργάνωση συναντήσεων	7.000,00 €
4. ταξίδια	32.040,00 €
5. δημοσιότητα, δημοσιεύσεις	23.850,00 €
6. εμπειρογνώμονας	15.150,00 €
7. άλλες υπηρεσίες	2.000,00 €
8. επενδύσεις – αγορά υπολογιστή	3.950,00 €

Σκοπός του προγράμματος: Το πρόγραμμα αφορούσε στην αντιμετώπιση προβλημάτων αστικής κινητικότητας από τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης. Εστίαζε στην ανάδειξη των αιτιών που δημιουργούν προβλήματα στη μετακίνηση των πολιτών και των εμπορευμάτων εντός του αστικού ιστού. Από την άλλη πλευρά, ήθελε να καθορίσει τις παραμέτρους που θα έπρεπε να λάβουν υπόψη τους οι φορείς διαμόρφωσης πολιτικής αστικής κινητικότητας, ώστε να είναι φιλική προς τον πολίτη. Εξάλλου, βασικός παράγοντας για τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα όσον αφορά στον σχεδιασμό αλλά και στην εφαρμογή πολιτικών αστικής κινητικότητας είναι η ενεργοποίηση και συμμετοχή των πολιτών και τελικών χρηστών στα κέντρα λήψης αποφάσεων. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κοινωνικές οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις από κάθε ενέργεια και έργο που προτείνεται.

Κέρδη ΑΣΔΑ³⁵:

Στο πλαίσιο του προγράμματος URBACT ο ΑΣΔΑ ως Συντονιστής Φορέας διαμόρφωσε δίκτυο στην θεματική ενότητα **Κινητικότητα και Περιβάλλον**.

³⁵ ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006

Στο συγκεκριμένο πρόγραμμα ο ΑΣΔΑ ως συντονιστής εταίρος είχε πολλαπλά οφέλη από την καταγραφή προβλημάτων και δυσλειτουργιών που δημιουργούνται από την αύξηση των αστικών μετακινήσεων, με άμεσες επιπτώσεις τους πολίτες και το περιβάλλον, αλλά και την αποτίμηση των καλών πρακτικών και εφαρμοσμένων πολιτικών σε τοπικό επίπεδο που αντιμετωπίζουν με επιτυχία τέτοιου είδους προβλήματα και λειτουργούν σε άλλες πόλεις εταίρους του προγράμματος.

Με τη δικτύωση και τις συναντήσεις των εταίρων έγινε προσπάθεια να αντιμετωπιστούν σε τοπικό επίπεδο οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα που δημιουργούνται στον πληθυσμό από την αστική κινητικότητα.

Σε οργανωτικό και οικονομικό επίπεδο ο ΑΣΔΑ θα είχε τη δυνατότητα να διαχειρισθεί ένα αξιόλογο ποσό, ενώ θα ήταν αναγνωρίσιμος στα δίκτυα και στη Γραμματεία του URBACT που διαμορφώνει προγράμματα και πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη χρηματοδότηση έργων αστικών περιοχών.

Υποχρεώσεις ΑΣΔΑ³⁶:

Ο ΑΣΔΑ ως συντονιστή εταίρος του δικτύου είχε την υποχρέωση να παρακολουθεί την εξέλιξη του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου του προγράμματος, να συντονίζει τις εργασίες του δικτύου και να αποδίδει εκθέσεις πεπραγμένων στη Γραμματεία του URBACT.

Στο πλαίσιο των εργασιών του δικτύου ο ΑΣΔΑ ανέπτυξε μεθοδολογία και εργαλεία για την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης στη Δυτική Αθήνα όσον αφορά στην αστική κινητικότητα, τα προβλήματα που δημιουργούνται και οι δυνατότητες επίλυσής τους. Έπρεπε να απασχολήσει έναν επιστήμονα τεχνοκράτη σε θέματα αστικής κινητικότητας ο οποίος θα είχε αφενός την επιστημονική ευθύνη και εποπτεία των εργασιών όλου του προγράμματος καθώς και την δημιουργία του πλαισίου εργασιών για τις συμμετέχουσες πόλεις και αφετέρου θα αναλάμβανε την υποχρέωση της δημιουργίας προδιαγραφών μεθοδολογίας και εργαλείων εργασίας και τέλος με την καταγραφή των αποτελεσμάτων των εργασιών, θα διαμορφωνόταν

³⁶ ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006

πρότυπο εγχειρίδιο καλών πρακτικών και πολιτικών αστικής κινητικότητας φιλικής προς τον πολίτη.

Ως εταίρος του δικτύου είχε την υποχρέωση να αναλάβει τη διοργάνωση της εναρκτήριας συνάντησης των εργασιών, που θα πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα στο τέλος του Σεπτεμβρίου 2005 με τη συμμετοχή όλων των εταίρων, καθώς και την τελική συνάντηση του δικτύου, για το κλείσιμο των εργασιών, που θα πραγματοποιήθηκε επίσης στην Αθήνα τον Μάρτιο του 2007.

2.8 Συνέντευξη Γενικού Διευθυντή ΑΣΔΑ

Παρακάτω ακολουθεί η συνέντευξη την οποία μας παραχώρησε ο Γενικός Διευθυντής του ΑΣΔΑ, κος Μόσχος Διαμαντόπουλος (πρώην Project Manager του URBACT I) στις 3 Νοεμβρίου 2008 στα γραφεία του Συνδέσμου.

Ερώτηση: Τι αποκόμισε ο ΑΣΔΑ από την πρωτοβουλία URBACT I;

Απάντηση: Η συμμετοχή του ΑΣΔΑ στο πρόγραμμα URBACT ήταν ιδιαίτερα σημαντική, τόσο γιατί είχε την ευκαιρία να εκμεταλλευτεί τα προνόμια του προγράμματος, όσο και γιατί υπήρξε συντονιστής στο πρόγραμμα CITUM.

Ο ΑΣΔΑ από την συμμετοχή του στην πρωτοβουλία URBACT κατάφερε να αποκομίσει τρία πράγματα:

1. Εμπειρία (την οποία δεν είχε) στο να συντονίζει δίκτυα πόλεων.
2. Εξήγαγε συμπεράσματα σχετικά με τους τρόπους αντιμετώπισης διαφόρων κοινών προβλημάτων από άλλους Ευρωπαϊκούς δήμους.
3. Μέσα από την πρωτοβουλία αυτή ο ΑΣΔΑ επανεξέτασε την πολιτική του για διάφορα θέματα που άπτονται του ενδιαφέροντος του.

Ερώτηση: Ποια ήταν η προσωπική σας εμπειρία από το πρόγραμμα;

Απάντηση: Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα εμπειρία στον τρόπο συνεργασίας και χειρισμού ανθρώπων σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Καθένας από τους συμμετέχοντες ξεκινούσε με διαφορετικές προσεγγίσεις στα προβλήματα του δήμου που αντιπροσώπευε, με σκοπό, μέσα από την συζήτηση και την ανταλλαγή ιδεών με άλλα μέλη της πρωτοβουλίας, να βρει την καταλληλότερη λύση. Επίσης μου δόθηκε η ευκαιρία να γνωρίσω τον τρόπο λειτουργίας αντίστοιχων υπηρεσιών υιοθετώντας ιδέες για εφαρμογή σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας του ΑΣΔΑ.

Κεφάλαιο 3: URBACT (2000-2006)

3.1 Γενικά

Το URBACT I (2002-2006) ήταν ένα Κοινοτικό πρόγραμμα, το οποίο στόχευε στην ανάπτυξη της δικτύωσης μεταξύ των πόλεων που είχαν επωφεληθεί από τα προγράμματα URBAN I, URBAN II και PPU. Συνεπώς, το URBACT I, εστίασε στην ανάπτυξη της κοινωνικής συνοχής μεταξύ των περιοχών αυτών. Οι Ευρωπαϊκές πόλεις και οι κάτοικοι τους ήταν αυτοί που επωφελούνταν από την υλοποίηση του προγράμματος.

Το URBACT περιελάμβανε τους στόχους του URBAN II σχετικά με την ανταλλαγή εμπειριών και υλοποίησης τεχνικών ήδη εφαρμοσμένων και επιτυχημένων, από άλλες πόλεις, όπου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σκόπευε να εφαρμόσει ευρέως, με αποκλειστικό σκοπό την εφαρμογή στρατηγικών κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής αναγέννησης επιβαρυνμένων περιοχών.

Το URBACT I δημιούργησε και συντόνιζε διάφορα Θεματικά Δίκτυα (Thematic Networks) και Ομάδες Εργασίας (Working Groups). Μέσα στα τέσσερα χρόνια λειτουργίας του προγράμματος, εκπρόσωποι των τοπικών αρχών των πόλεων, συναντήθηκαν και συζήτησαν πολλά θέματα, με σκοπό να μάθουν από τις πρακτικές των άλλων συνεργατών τους και να τους μεταδώσουν αυτές που είχαν αποκομίσει από την δική τους εμπειρία. Το πρόγραμμα URBACT³⁷ είναι μέρος από την κοινοτική πρωτοβουλία URBAN II. Σκοπός του προγράμματος αυτού ήταν να αναπτύξει την αλλαγή των εμπειριών μεταξύ των συμμετεχόντων, είτε ήταν πόλεις είτε συνεργάτες, στα προγράμματα URBAN ή Urban Pilot Projects, να χρηματοδοτήσει αυτά τα προγράμματα και να καταγράψει από τα αποτελέσματα τις αδυναμίες και τις επιτυχίες τους.

• ³⁷ Managing Authority of URBACT Program, "Community Initiative URBAN II, URBACT Program Complement", 17.11.2006

Το URBACT είχε σαν στόχο να συντελέσει στην βελτίωση των σχέσεων και στην αποτελεσματικότητα των μέτρων που σχετίζονται με τα οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα στις μικρές, μεσαίες και μεγάλες Ευρωπαϊκές πόλεις, καθεμιά με τα δικά της ειδικά χαρακτηριστικά και να τροφοδοτήσει συλλογισμούς στις κοινωνικές πολιτικές, στα πλαίσια του αστικού τομέα.

3.2 Το URBACT I σε αριθμούς

Από το 2003 έως το 2006, 274 συνεργάτες (217 πόλεις σε 29 διαφορετικές χώρες, 57 ανεξάρτητοι συνεργάτες όπως πανεπιστήμια και άλλα ιδρύματα, μαζί με διάφορους άλλους ιδιωτικούς ή εθελοντικούς οργανισμούς), έλαβαν μέρος σε 38 διαφορετικά προγράμματα. Το 43% αυτών των πόλεων έχουν πληθυσμό κάτω από 200.000 κατοίκους και περίπου το 1/3 είναι νέα Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα 38 προγράμματα που λειτούργησαν περιλαμβάνουν τα εξής:³⁸

- 20 Θεματικά Δίκτυα (Thematic Networks)
- 8 Ομάδες Εργασίας (Working Groups)
- 3 Μελέτες
- 4 εκπαιδευτικά προγράμματα σε νέα Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- 2 Πιλοτικά Προγράμματα (Fast Track Networks)
- 1 πρόγραμμα Υποστήριξης Πόλεων.

³⁸ European Union, “European Regional Development Funds 2000-2006. The URBACT Program 2002-2006”, Brussels, 07.06.2006

3.3 Πρόγραμμα Υποστήριξης Πόλεων

Το πρόγραμμα υποστήριξης πόλεων, υλοποιήθηκε μεταξύ του Σεπτεμβρίου του 2006 και του Ιουνίου του 2007 και περιελάμβανε 43 πόλεις σε 8 διαφορετικές χώρες, καθώς επίσης και 31 εξωτερικούς συνεργάτες από όλη την Ευρώπη, με σκοπό να ασχοληθούν αποκλειστικά με τις πόλεις και να τους παρέχουν υποστήριξη στην ανάπτυξη ολοκληρωμένων αστικών προγραμμάτων ή/και στρατηγικών, γύρω από ένα σύνολο προβλημάτων που αυτές αντιμετώπιζαν.

Η ιδέα αυτού του προγράμματος προήλθε από μία απλή παρατήρηση. Πολλά από τα Μέλη που είχαν μπει στην Ευρωπαϊκή Ένωση μέχρι το 2004 δεν είχαν ανεπτυγμένες και γόνιμες συνθήκες υλοποίησης στρατηγικών ανάπτυξης, όπως προβλεπόταν από την Ευρωπαϊκή πολιτική περί συνοχής.

Με την συμφωνία όλων των Κρατών-Μελών, το URBACT³⁹ έθεσε στη διάθεση των πόλεων (δίδοντας προτεραιότητα στα νέα Κράτη-Μέλη), έναν σημαντικό αριθμό διαχειριστών και 'ειδικών', για να τις καθοδηγήσουν στην διαμόρφωση της αναπτυξιακής τους στρατηγικής. Αυτοί οι 'ειδικοί', έπρεπε να έχουν αποδεδειγμένα διαπιστευτήρια στον τομέα του σχεδιασμού και της υλοποίησης αστικών αναπτυξιακών πολιτικών και έργων, ειδικά σε σχέση με τα προγράμματα URBAN. Η καθοδήγηση που δόθηκε, είχε τη μορφή σύντομης διάρκειας μεσολάβησης, και κάθε πόλη είχε την ευκαιρία να επωφεληθεί από συνολικά 8 ημέρες αξιοποίησης των ειδικών και των γνώσεων τους.

Το πρόγραμμα αυτό εισηγήθηκε το French Ministry for Urban Policy μετά την συμφωνία με τα άλλα Κράτη-Μέλη και προέκυψε από μια συντονισμένη προσπάθεια από τους αρμόδιους φορείς. Ο προϋπολογισμός του προγράμματος ανέρχεται στα € 28, 42 εκατ .

³⁹ Managing Authority of URBACT Program, "Community Initiative URBAN II, URBACT Program Complement", 17.11.2006

Το URBAN είναι μία από τις 4 πρωτοβουλίες του European Structural Funds, ενώ τα άλλα 3 είναι το INTERREG, το LEADER και το EQUAL. Όπως αυτά που αναφέραμε έτσι και το URBAN χρηματοδοτείται μόνο από ένα δομικό κεφάλαιο. Όλες οι παραπάνω πρωτοβουλίες έχουν ως προτεραιότητα την τοπική συνεργασία και την ανάπτυξη ενός δικτύου ανταλλαγής εμπειριών, καθώς ο στόχος τους παραμένει η ενδυνάμωση και ανταλλαγή της γνώσης μέσα στην κοινότητα.

Η συνεδρίαση της Commission που έγινε στις 14 Ιουνίου 2002 έκανε την αρχική αξιολόγηση για το URBAN II. Τότε αποφασίστηκε η εφαρμογή 70 επιχειρησιακών προγραμμάτων που συνολικά αφορούσαν 2,2 εκατ. κατοίκους. Τα προγράμματα αυτά είχαν να αντιμετωπίσουν μεγάλες οικονομικές και κοινωνικές προκλήσεις εστιαζόμενα κυρίως στην ανεργία, την υψηλή εγκληματικότητα, το ρατσισμό ως προς τους μετανάστες και την έλλειψη πρασίνου.

3.4 Το URBACT μέσα από το URBAN

Τα άρθρα 14 και 15 της Commission όπως αυτά αποφασίστηκαν στις 28 Απριλίου 2000, παρουσίασαν την κοινοτική πρωτοβουλία URBAN⁴⁰, επισημαίνοντας τα εξής:

- Κάθε πρόγραμμα έπρεπε να περιλαμβάνει ενέργειες για να βοηθήσει στην μετάδοση καλών πρακτικών και εμπειριών που αφορούν στην οικονομική και κοινωνική αναγέννηση των αστικών περιοχών.
- Επιπρόσθετα είναι πολύ σημαντική η συνεργασία μεταξύ των συμμετεχόντων και ο εμπλουτισμός αυτής της διαδικασίας μέσα από την δημιουργία μηχανισμών που βοηθούν στην ανάπτυξη καινοτομικών διαδικασιών, καλών πρακτικών, δομημένης ανταλλαγής εμπειριών, παρακολούθησης και αξιολόγησης των διαδικασιών.

Πράγματι το ιδιαίτερο βάθος των προβλημάτων τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν στις αστικές περιοχές και η πολυπλοκότητα προσέγγισής τους κάνει ιδιαίτερα

⁴⁰ Managing Authority of URBACT Program, "Community Initiative URBAN II, URBACT Program Complement", 17.11.2006

σημαντική την ανταλλαγή και υλοποίηση πολλαπλών πρακτικών, οι οποίες είχαν εφαρμοστεί στο παρελθόν και είχαν σημαντικά αποτελέσματα. Η ανταλλαγή και η υλοποίηση τέτοιων πρακτικών θα οδηγήσει στην παραγωγή γνώσης, η οποία με την σειρά της θα βοηθήσει στην καλύτερη μελλοντική αντιμετώπιση των προβλημάτων.

Το URBACT είχε σαν στόχο να αποτελέσει τον συνδετικό κρίκο ανταλλαγής τέτοιων εμπειριών μεταξύ των διαφόρων πόλεων καθώς και ένα βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο forum συζήτησης μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών.

Η σύνδεση του URBACT με το URBAN σημαίνει ότι όσοι είχαν αξιοποιήσει προηγούμενους πόρους (URBAN) θα εστιαστούν σε ένα νέο επίπεδο ανταγωνισμού και επίλυσης των προβλημάτων τους: εντοπισμός των οικονομικά και κοινωνικά προβληματικών περιοχών μέσα στις πόλεις, αναγνώριση των γειτονιών που αντιμετωπίζουν κρίση μέσα στις μεγαλύτερες πόλεις, καθώς και εξεύρεση καινοτομικών λύσεων για αυτά τα προβλήματα.

Την ίδια στιγμή το URBACT έπρεπε να ήταν σε θέση να χρηματοδοτήσει προγράμματα του URBAN τα οποία δεν ολοκληρώθηκαν.

Τα προγράμματα του URBAN περιλάμβαναν τεχνική υποστήριξη για την υλοποίησή τους με μηχανισμούς αξιολόγησης. Πολλές χώρες είχαν ήδη δημιουργήσει εθνικά ή υπερεθνικά δίκτυα υποστήριξης για τις πόλεις του ενδιαφέροντός τους.

Σ' αυτές τις περιπτώσεις το URBACT επένδυσε στην ανάπτυξη άλλων ενεργειών, όπως τη δημιουργία υπερεθνικών δικτύων ανταλλαγής εμπειριών, αξιολόγησης και υλοποίησης της γνώσης που παράγαγε το URBACT.⁴¹

⁴¹ Managing Authority of URBACT Program, "Community Initiative URBAN II, URBACT Program Complement", 17.11.2006

3.5 SWOT Analysis

Η SWOT Analysis⁴² είναι ένα εργαλείο το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης ενός σχεδίου υλοποίησης. Αποτελεί ανάλυση τόσο του εσωτερικού, όσο και του εξωτερικού περιβάλλοντος του προγράμματος μας καθώς περιλαμβάνει τέσσερις αλληλοσυνδεόμενους και συμπληρωματικούς παράγοντες, οι οποίοι συμβάλλουν στην ανάλυση μας.

Οι δύο πρώτοι αποτελούν τις Δυνάμεις και τις Αδυναμίες του προγράμματος που υλοποιείται και αναφέρονται στο εσωτερικό περιβάλλον, δηλαδή στο ίδιο το πρόγραμμα. Αναλύουν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα τα οποία το πρόγραμμα έχει.

Οι δύο επόμενοι αποτελούν τις Ευκαιρίες και τις απειλές τις οποίες αντιμετωπίζει το πρόγραμμα που υλοποιείται και αναφέρονται στο εξωτερικό περιβάλλον του προγράμματος. Αναφέρονται δηλαδή σε γεγονότα και καταστάσεις τις οποίες θα συναντήσει το πρόγραμμα κατά την υλοποίησή του και δεν απορρέουν από την λειτουργία του, αλλά από εξωτερικούς παράγοντες που το επηρεάζουν.

Η ανάλυση που ακολουθεί αναλύει τις δυνάμεις και τις αδυναμίες του προγράμματος URBAN που ήταν ο προκάτοχος του URBACT, καθώς και τις ευκαιρίες και τις απειλές που είχε να αξιοποιήσει/αντιμετωπίσει το URBACT.

⁴² Managing Authority of URBACT Program, “Community Initiative URBAN II, URBACT Program Complement”, 17.11.2006

3.5.1 ΔΥΝΑΜΕΙΣ

- Καινοτομικές προσεγγίσεις στους όρους των αναπτυξιακών πολιτικών.
- Καινοτόμος προγραμματισμός στην συνεργασία μεταξύ των Κρατών Μελών, των τοπικών αρχών και των εξωτερικών ιδιωτικών συνεργατών. Το URBAN δημιουργεί τους όρους για μία νέα δομή τοπικής διακυβέρνησης.
- Καινοτόμα προσέγγιση σχετικά με την ανάπτυξη και την μετάδοση της γνώσης.
- Το πρόγραμμα κάλυπτε όλα τα Κράτη – Μέλη και υλοποιούνταν από τις Τοπικές Αυτοδιοικήσεις.

3.5.2 ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

- Δυσκολία στον Συνδυασμό των πολιτικών μεταξύ των φορέων που υλοποιούσαν το πρόγραμμα.
- Περιορισμένη χρηματοδότηση από την πλευρά της Κοινότητας, σε σύγκριση με τις υπάρχουσες ανάγκες.
- Οι μικρές χώρες σπάνια έχουν διαθέσιμους και ανταγωνιστικούς φορείς υλοποίησης των διαφόρων προγραμμάτων.
- Δυσκολία συνεργασίας μεταξύ ετερογενών συνεργατών.
- Δεν υπήρχε πρόβλεψη πόρων για τις υπό ένταξη χώρες.

3.5.3 ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Βοήθεια στην υλοποίηση του Ευρωπαϊκού οράματος για κοινωνική συνοχή μέσα από την πραγματοποίηση έργων που σχετίζονται με τους παρακάτω θεσμούς:
 - Κοινωνικούς
 - Οικονομικούς
 - Περιβαλλοντικούς
 - Κοινωνία της πληροφορίας
 - Αστική διακυβέρνηση

- Συνεισφορά στην αστική προσέγγιση των Ευρωπαϊκών Θεσμών
- Συνεισφορά στην συνοχή μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Συνεισφορά στην ανάλυση των αποτελεσμάτων των Ευρωπαϊκών προγραμμάτων μέσα από τους μηχανισμούς δικτύωσης που δημιουργεί μεταξύ των χωρών.
- Καθιέρωση ενός δυναμικού περιβάλλοντος διαμοιρασμού και ανταλλαγής της πληροφορίας μεταξύ των αντισυμβαλλόμενων μερών.
- Παραγωγή νέας γνώσης, η οποία προέρχεται από την εμπειρία στα διάφορα θέματα και βοηθάει στη μετάδοση της.

3.5.4 ΑΠΕΙΛΕΣ

- Περίπλοκο πρόγραμμα με περιορισμένο χρόνο υλοποίησης
- Κίνδυνος σύγχυσης με τα διάφορα μέτρα αξιολόγησης
- Μεγάλη δυσκολία δημιουργίας αποτελεσματικού δικτύου μεταξύ περισσότερων από 200 πόλεων με μεγάλη διαφορά μεγέθους μεταξύ τους.
- Περιορισμένοι οικονομικοί πόροι
- Καθυστερημένη και ελάχιστη αξιολόγηση των προβλεπόμενων πολιτικών.
- Μεγάλη διαφοροποίηση των ασκούμενων πολιτικών μεταξύ των εμπλεκόμενων πόλεων και χωρών, γεγονός το οποίο οδηγεί στην παρεμπόδιση της μετάδοσης της πληροφορίας και των εμπειριών, που αποτελούσαν ένα βασικό στόχο του προγράμματος.

3.6 Πόλεις και κοινωνική συνοχή

Η πλειονότητα των Ευρωπαίων⁴³ ζει στις πόλεις. Οι πόλεις παίζουν τον κεντρικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα. Αξίες όπως η

⁴³ Managing Authority of URBACT Program, "Community Initiative URBAN II, URBACT Program Complement", 17.11.2006

κοινωνική συνοχή και η πολιτιστική ανάπτυξη έχουν συμβολική αξία κυρίως στις αστικές περιοχές.

Παρόλα αυτά οι πόλεις αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα: άνιση αστική ανάπτυξη, καθώς και δημιουργία υποβαθμισμένων κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών περιοχών.

Για να αντιμετωπίσει αυτά τα προβλήματα η Ε.Ε έχει από τα τέλη του 1980 αναλάβει διάφορες δράσεις οι οποίες εστιάζονται στην αστική αναγέννηση.

Οι δράσεις αυτές έχουν επιφέρει ορατή βελτίωση στις περιοχές στις οποίες πραγματοποιήθηκαν.

Σκοπός της Επιτροπής ήταν η ανάπτυξη καινοτόμων στρατηγικών για την αντιμετώπιση των οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων σε μικρές και μεσαίες πόλεις ή ακόμα και σε γειτονίες μεγάλων πόλεων οι οποίες αντιμετώπιζαν τα παραπάνω προβλήματα. Οι περιοχές αυτές χαρακτηρίζονταν από υψηλό δείκτη ανεργίας, εγκληματικότητας και υψηλό ποσοστό φτώχειας και από ανεπάρκεια κρατικών υπηρεσιών.

Αυτές οι στρατηγικές σκόπευαν στην δημιουργία ανταγωνιστικών δομών στις πόλεις, ισχυρών συνεργασιών μεταξύ των τοπικών φορέων, του ιδιωτικού τομέα και των διάφορων υπηρεσιών κοινής ωφέλειας με στόχο την αντιμετώπιση των τοπικών προβλημάτων. Σκοπός του προγράμματος ήταν η προώθηση και υλοποίηση διαφόρων αναπτυξιακών πολιτικών, οι οποίες φέρονταν να είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικές όσον αφορά στην οικονομική και κοινωνική αναγέννηση, μικρών και μεσαίων πόλεων, καθώς και γειτονιών όπου οι κάτοικοι αντιμετωπίζουν σοβαρά οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα.⁴⁴

⁴⁴ Managing Authority of URBACT Program, "Community Initiative URBAN II, URBACT Program Complement", 17.11.2006

Το πρόγραμμα κυρίως απευθυνόταν στους παρακάτω φορείς:

- Τοπικούς συνεταιρισμούς
- Κοινωνικοοικονομικούς συνεργάτες
- Τοπικά ερευνητικά ιδρύματα
- Ή σε διάφορους άλλους οργανισμούς με χρηματοδοτική ή ρυθμιστική υπευθυνότητα.

Επίσης επένδυσε στην ανάπτυξη γνώσης από τους διάφορους συνεργαζόμενους φορείς και στην ανταλλαγή και μετάδοση της. Αποτέλεσε έναν σημαντικό συνδετικό κρίκο μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των εθνικών στρατηγικών σε αστικό επίπεδο.

Με βάση όλα τα παραπάνω, μπορούμε να πούμε ότι οι βασικοί στόχοι που είχαν τεθεί για το πρόγραμμα URBACT⁴⁵ ήταν οι παρακάτω:

- Ανταλλαγή ‘καλών πρακτικών’ ανάμεσα στις πόλεις που επωφεληθήκαν από τα προγράμματα URBAN I, URBAN II, καθώς και τα άλλα αστικά πιλοτικά προγράμματα (Urban Pilot Projects).
- Συνεισφορά στη δημιουργία θεματικών δικτύων τα οποία αναπτύσσουν τη συνεργασία των πόλεων καθώς και των υπόλοιπων δημόσιων και ιδιωτικών συνεργατών του προγράμματος, με σκοπό την αναγνώριση και υλοποίηση των κατάλληλων πρακτικών για την επίλυση των κοινωνικών και οικονομικών προβλημάτων.
- Δημιουργία δίαυλων επικοινωνίας και ανταλλαγής της γνώσης μεταξύ των ήδη υπαρχόντων δικτύων, σε τοπικό, περιφερειακό εθνικό ή υπερεθνικό επίπεδο.
- Διοργάνωση σεμιναρίων και συνελεύσεων μεταξύ εκπροσώπων διαφόρων πόλεων και ερευνητών.

⁴⁵ Επίσημος δικτυακός τόπος των Urbact projects: <http://urbact.eu/> (προσπέλαση στις 7 Οκτωβρίου 2008, 11.20 πμ).

- Αναγνώριση όλων των αποτελεσμάτων των προηγούμενων προγραμμάτων και υλοποίηση στρατηγικών για την βελτίωση τους.
- Βελτίωση της αποτελεσματικότητας των τοπικών φορέων υλοποίησης του προγράμματος, μέσα από την συνεχόμενη εκπαίδευση τους και πιστοποίηση τους.
- Οργάνωση της διαδικασίας μετάδοσης της γνώσης μέσα από μία σειρά πρακτικών που θα συμβάλλουν σε αυτό (π.χ. η δημιουργία ενός site στο διαδίκτυο με προσβάσιμα δεδομένα από όλους τους εταίρους).

3.7 Υλοποίηση

Βασική προϋπόθεση για την ολοκλήρωση του προγράμματος, ήταν ο σωστός προγραμματισμός και η υλοποίηση του. Μετά από σύσκεψη της Ευρωπαϊκής κοινότητας με τα Κράτη-Μέλη, αποφασίστηκε να αποτελέσει η Γαλλία τον διαχειριστή του προγράμματος (τόσο στον διοικητικό όσο και στον οικονομικό τομέα), με σκοπό να συντονίζει τις ενέργειες που απαιτούνταν για την ολοκλήρωση του.

3.8 Τα αποτελέσματα του URBACT I

Μεταξύ των αποτελεσμάτων του URBACT I⁴⁶ περιλαμβάνονται πολλές μελέτες περιπτώσεων, συμπεράσματα για μελλοντικές πρακτικές, εισηγήσεις κ.α., τα οποία καλύπτουν πολλά και διαφορετικά θέματα σχετικά με την αναγέννηση των αστικών περιοχών οι οποίες αντιμετωπίζουν προβλήματα.

• ⁴⁶ Managing Authority of URBACT Program, “Community Initiative URBAN II, URBACT Program Complement”, 17.11.2006

Συνολικά υπήρχαν 6 θεματικές ενότητες οι οποίες ήταν κατάλληλες για τις Ευρωπαϊκές πόλεις:

- Συμμετοχή των πολιτών (Citizen Participation)
- Οικονομική δραστηριότητα και απασχόληση (Economic activity and employment)
- Πληθυσμοί άλλης εθνικότητας (Populations of foreign origin)
- Ολοκληρωμένη προσέγγιση στην αστική αναγέννηση (Integrated approach to urban regeneration)
- Αστική Ασφάλεια (Urban security)
- Νέοι-Νέες (Young people)

Κεφάλαιο 4: Παρουσίαση προγράμματος CITUM

4.1 Γενικά

Το CITUM⁴⁷ είναι θεματικό δίκτυο του Προγράμματος URBACT, το οποίο συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Το δίκτυο CITUM στοχεύει στο να καταδείξει πώς τα τοπικά προβλήματα κινητικότητας μπορούν να εξεταστούν μέσω μιας ανοικτής δημοκρατικής διαδικασίας συντονισμού που περιλαμβάνει την ενεργό συμμετοχή των ενδιαφερόμενων χρηστών, δηλ. τοπικές Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις και εργατικό δυναμικό, τοπικές αρχές και μετακινούμενοι κάτοικοι, ειδικά στις λιγότερο ευνοημένες αστικές περιοχές σε σχέση με την αστική κεντρικότητα και βιωσιμότητα.

Το δίκτυο CITUM θέτει με ένταση το ζήτημα «Μεταφορά και Περιβάλλον» μέσα στο πλαίσιο των τοπικών αρχών, αναφερόμενο στον προγραμματισμό και την εφαρμογή αποδοτικών πρακτικών κινητικότητας και διαχείρισης κυκλοφορίας, βασισμένο στις Ευρωπαϊκές ορθές πρακτικές και τις δυνατότητες των νέων τεχνολογιών. Επιπλέον, η δυνατότητα των τοπικών αρχών να ενεργοποιήσουν, να ευαισθητοποιήσουν, να υποκινήσουν και να συντονίσουν τη διαδικασία εφαρμογής και τους πολυάριθμους συμμετόχους της είναι κάτι το οποίο επιδιώκεται ιδιαίτερα.

4.2 Αποστολή

Η αποστολή του CITUM, όπως φαίνεται στην Αίτηση Υποψηφιότητας του έργου το οποίο εγκρίθηκε από τη Γραμματεία του URBACT, παρουσιάζεται παρακάτω:

Διαμόρφωση και διάδοση ενός κοινού πλαισίου για το σχεδιασμό, υλοποίηση και διαχείριση αστικών μέτρων και πολιτικών κινητικότητας που λαμβάνουν υπόψη τις κοινωνικές ευαισθησίες και τους περιορισμούς που εμφανίζονται στις ευρωπαϊκές πόλεις με παρόμοια προβλήματα κινητικότητας, μέσω της ανταλλαγής και της κοινής αξιολόγησης της εμπειρία των εταίρων».

⁴⁷ ΑΣΔΑ, “Αναπτυξιακή Μελέτη για τη Δυτική Αθήνα”, Αθήνα, 2000, σελ. 4

4.3 Οι στόχοι

Η κοινοπραξία CITUM⁴⁸ καθιέρωσε τους ακόλουθους στόχους για την κοινή και μεμονωμένη εργασία μέσα στο έργο:

- Αναγνώριση των επιτευγμάτων, αφενός, και των προβλημάτων και εμποδίων, αφ' ετέρου, των Ευρωπαϊκών πόλεων όσον αφορά στα εμφανέστερα ζητήματα προγραμματισμού αστικής κινητικότητας μέσα σε μια προοπτική ολοκληρωμένης προσέγγισης αστικού σχεδιασμού.
- Αναθεώρηση των τρεχουσών μεθόδων και διαδικασιών σχετικά με τη Διαχείριση Συστημάτων Αστικών Μεταφορών (UTSM) ως εργαλείου αστικής ανάπτυξης, εστιάζοντας στην εμπειρία των συμμετεχόντων στην Κ.Π. URBAN, το UPP και λοιπών σχετικών προγραμμάτων, χρησιμοποιώντας ένα κοινό συμφωνηθέν πρότυπο. Αυτό θα επιτευχθεί από μια σειρά περιπτωσιολογικών μελετών που θα προταθούν από τους εταίρους του προγράμματος και που θα συμφωνηθεί από κοινού ως αντιπροσωπευτικό του περιεχομένου που μελετάτε. Αυτή η εργασία πρόκειται να πραγματοποιηθεί (α) από κάθε εταίρο χωριστά, βασισμένη σε ένα κοινό πρότυπο που θα αναπτυχθεί από τον εμπειρογνώμονα του προγράμματος και (β) από τις θεματικές ομάδες στις οποίες οι συμμετέχοντες θα πρέπει να αντιπροσωπεύονται βασιζόμενοι στα ενδιαφέροντα που εκφράζονται από τον κάθε ένα.
- Πραγματοποίηση μιας οριζόντιας έρευνας πόλεως σχετικά με τα εμφανέστερα ζητήματα αστικής κινητικότητας προκειμένου να εμπλουτιστεί η βάση γνώσεων του προγράμματος και να επικυρωθεί, η παρούσα κατάσταση, ήτοι περιπτωσιολογικές μελέτες που διαμορφώνονται μέσα στο δίκτυο.
- Η ανάπτυξη ενός κοινού πλαισίου αναφοράς, για να αξιολογηθούν τα επιτεύγματα, οι αποτυχίες, οι κίνδυνοι και οι ευκαιρίες.

⁴⁸ ΑΣΔΑ, “Αναπτυξιακή Μελέτη για τη Δυτική Αθήνα”, Αθήνα, 2000, 2007, σελ. 5

- Οργάνωση σεμιναρίων για την παρουσίαση και συζήτηση των αποτελεσμάτων των εργασιών που έχουν διεξαχθεί (α) σε κάθε εταίρο πόλη και (β) συνολικά. Αποτέλεσμα: μαθήματα που πάρθηκαν και θέματα που προκύπτουν.
- Αναγνώριση και πρόταση για νέες προσεγγίσεις ενδυνάμωσης της συνείδησης, του ενδιαφέροντος και ενεργοποίησης των πολιτών για τα διαφορετικά πλαίσια, ατομικά και ομαδικά. Ποιος αποφασίζει και πώς - δημοκρατικές διαδικασίες (κυβέρνηση εναντίον διακυβέρνησης) - συμμετοχή του πολίτη.
- Έκδοση ενός οδηγού για πρακτικές αστικής κινητικότητας, βασισμένο στις περιπτώσιολογικές μελέτες σχετικά και την έκβαση της οριζόντιας έρευνας πόλεων, για να συζητηθεί με τις ενώσεις των τοπικών αρχών, των κεντρικών αρχών και των ΜΚΟ στις αντίστοιχες χώρες των συμμετεχόντων, καθώς επίσης και των σε ευρωπαϊκό επίπεδο σχετικών οργανισμών.
- Οργάνωση διάσκεψης σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την παρουσίαση και συζήτηση των αποτελεσμάτων των δραστηριοτήτων που πραγματοποιήθηκαν σε όλα τα επίπεδα. Παραδοτέο: Το Πανευρωπαϊκό Εγχειρίδιο για το Φιλικό προς τον Πολίτη Σχεδιασμό και Διαχείριση της Κινητικότητας, το οποίο θα παρουσιάζει τα πρακτικά του τελικού συνεδρίου.

4.4 Στρατηγική

Η Στρατηγική του Προγράμματος CITUM⁴⁹ περιλαμβάνει τη συμμετοχή των κύριων φορέων (μεσάζοντες - και τελικοί χρήστες) των σχεδίων κινητικότητας άμεσα στις δραστηριότητές της έτσι ώστε οι απόψεις τους να απεικονίζονται σαφώς στην έκβαση του προγράμματος. Για να επιτευχθεί αυτό, (α) οι αντιπρόσωποι των χρηστών θα κληθούν να συμμετέχουν στις συνεδριάσεις του προγράμματος και να παρουσιάσουν τις απόψεις τους στα ζητήματα που συζητούνται εκεί μέσα, και (β) οι τοποθετήσεις και οι προσδοκίες των χρηστών και των μη-χρηστών θα εξεταστούν κατά τη διάρκεια των προαναφερθεισών ερευνών (σχετικά με τους στόχους προγράμματος), τα

⁴⁹ ΑΣΔΑ, "Αναπτυξιακή Μελέτη για τη Δυτική Αθήνα", Αθήνα, 2000, 2007, σελ. 6

αποτελέσματα των οποίων θα αξιολογηθούν και θα ενσωματωθούν στις διαδικασίες και την έκβαση του προγράμματος.

Η ευρεία διάδοση της έκβασης του προγράμματος στους αντιπροσώπους των κοινωνικών ομάδων θα διευκολύνει τη συμμετοχή τους και θα εξασφαλίσει έναν ανοικτό και δημοκρατικό διάλογο μεταξύ των χρηστών και της πολιτικής και των υπευθύνων για τη λήψη αποφάσεων.

4.5 Το πλαίσιο αναφοράς του CITUM

Ο τομέας της αστικής κινητικότητας είναι πολύ ευρύς και διασυνδέεται με ένα ακόμα ευρύτερο φάσμα τομέων συναφών με τις αστικές πραγματικότητες. Αυτός ο τομέας είναι το αντικείμενο πολλών τρεχουσών εργασιών όπου χιλιάδες ευρωπαίοι πολιτικοί, πολίτες, ακαδημαϊκοί, πολεοδόμοι, σύμβουλοι και διευθυντές κάνουν μια ιδιαίτερη προσπάθεια.

Η ανάγκη για μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση προγραμματισμού έχει οδηγήσει το εταιρικό σχήμα του CITUM⁵⁰ να επικεντρωθεί στις διαμάχες, τα χάσματα και τις δυσχέρειες του καθημερινού προγραμματισμού και της διοικητικής πρακτικής. Η θεματική επιλογή έχει έτσι υπαγορευθεί από πολλούς παράγοντες, ως εξής:

- Το Πρόγραμμα URBACT αφιερώνεται στην πόλη και όλων των ειδών προβλήματα της, δίνοντας έμφαση στην κοινωνική και προγραμματική πτυχή της. Το URBACT εξετάζει τα τεχνικά, τεχνολογικά και οικονομικά ζητήματα σε μικρότερη έκταση, αυτά τα ζητήματα εξετάζονται σε ένα ευρύτερο, βασισμένο στα συμφραζόμενα, πλαίσιο, εάν είναι απαραίτητο συμπλήρωμα των κύριων θεμάτων εστίασης.
- Το CITUM λειτουργεί μέσα στη αλληλεπίδραση της αστικής κινητικότητας με τις κοινωνικές και προγραμματικές πτυχές. Συνεπώς, η εστίασή μας δεν είναι στον πυρήνα της κινητικότητας ως τεχνική περιοχή αλλά, αντ' αυτού, στις «άκρες» του όπου βρίσκονται οι αλληλεπιδράσεις, ώστε (i) να

⁵⁰ ΑΣΔΑ, “Δυτική Αθήνα. Στις παρυφές της Μητρόπολης, στην πρωτοπορία της ανάπτυξης για τον πολίτη-πράσινη πόλη, ανοιχτή για όλους”, ΠΚΣΑ (Πρότυπο Καινοτόμο Σχέδιο Ανάπτυξης) για τη Δυτική Αθήνα, Αθήνα, Ιανουάριος 2007, σελ. 8

ανταποκρίνεται καλύτερα στις απαιτήσεις του URBACT, και (ii) να επικοινωνεί καλύτερα με τα αλληλέγγυα προγράμματα.

- Τα τέσσερα θέματα που επιλέχθηκαν για βαθύτερη ανάλυση από την ομάδα εργασίας είναι μεταξύ των κρισιμότερων και αμφισβητούμενων στη σύγχρονη αστική κοινωνία. Ένα μεγάλο μέρος του ενδιαφέροντος των μέσων ενημέρωσης και των πολιτών αφορά καθημερινά σε αυτά τα τέσσερα επιλεγμένα θέματα.

Το έγγραφο επομένως αντιμετωπίζει τα θέματα με τα οποία οι Ευρωπαίοι συμμετέχοι βρίσκονται αντιμέτωποι στην προσπάθειά τους να επιτύχουν τις πιο βιώσιμες, αποδοτικές και λεπτομερείς λύσεις μέσα σε ένα πλαίσιο αναφοράς που αγκαλιάζει τον ενσωματωμένο αστικό προγραμματισμό, τους κοινωνικούς προβληματισμούς και τις αναλυτικές προσεγγίσεις. Κατά συνέπεια τα θέματα που επιλέγονται είναι (α) η αλληλεπίδραση μεταξύ κινητικότητας και χωροταξίας, (β) αξιολόγηση και έλεγχος, (γ) προώθηση των εναλλακτικών αστικών λύσεων κινητικότητας, και (δ) συμμετοχή των πολιτών.

Η συμβολή του CITUM στον τομέα αυτό στοχεύει στην κατάσταση της πρακτικής. Πιο συγκεκριμένα, το CITUM⁵¹ εστιάζει σε τέσσερα συγκεκριμένα σχετικά με την κινητικότητα θέματα που, σύμφωνα με τους συνεργάτες του CITUM και την ευρύτερη γραμματεία του προγράμματος URBACT, αξίζουν ιδιαίτερης έμφασης. Αυτά τα θέματα είναι τα ακόλουθα:

ΘΕΜΑ Α: ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ/ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΘΕΜΑ Β: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΘΕΜΑ Γ: ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΛΥΣΕΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

⁵¹ ΑΣΔΑ, “Δυτική Αθήνα. Στις παρυφές της Μητρόπολης, στην πρωτοπορία της ανάπτυξης για τον πολίτη-πράσινη πόλη, ανοιχτή για όλους”, ΠΚΣΑ (Πρότυπο Καινοτόμο Σχέδιο Ανάπτυξης) για τη Δυτική Αθήνα, Αθήνα, Ιανουάριος 2007, 2007, σελ. 10

ΘΕΜΑ Δ: ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Τα θέματα του CITUM είναι απαιτητικά αλλά, σαφώς, δεν εξαντλούν το μακρύ κατάλογο ζητημάτων σχετικά με την κινητικότητα τα οποία αξίζουν μια έρευνα σε βάθος. Το πρόγραμμα, επομένως, είναι μόνο η αφετηρία μιας φιλόδοξης προσπάθειας που αρχίζει από δέκα συμμετέχοντες, των οποίων οι στόχοι επεκτείνονται πέρα από το πρόγραμμα με τη μορφή ενός παγιωμένου forum ανταλλαγής και διαλόγου.

Εδώ ακολουθεί μια συνοπτική περίληψη του εννοιολογικού πλαισίου που παρουσιάζει την άποψη του CITUM σχετικά με κάθε ένα από τα τέσσερα θέματα.

ΘΕΜΑ Α: ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ/ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η αλληλεπίδραση μεταξύ μεταφορών και αστικής ανάπτυξης είναι παραδοσιακά ένα σύνθετο ζήτημα. Μέχρι σήμερα, η περιοχή εξουσιάζεται από δύο άκρα, δηλ.

(α) Μια προσέγγιση πολύ σύνθετη βασισμένη σε πρότυπα και αδύναμη σε στοιχεία, κατάλληλη μόνο για ακαδημαϊκή έρευνα, και

(β) Μια επιφανειακή "δημοσιογραφική" προσέγγιση βασισμένη κυρίως στην επαγγελματική πείρα καθώς επίσης και τις μη συστηματικές παρατηρήσεις.

Τα τελευταία χρόνια έχει υπάρξει μια ιδιαίτερη προσπάθεια προς μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που αγκαλιάζει και την αστική κινητικότητα και την αστική ανάπτυξη μέσα σε ένα λίγο πολύ συνεπές πλαίσιο προγραμματισμού. Μια από τις κύριες δυσκολίες για να επιτύχει μια τέτοια προσπάθεια είναι η ανάγκη σχετικών στοιχείων που απαιτεί αξιόλογους ανθρώπινους και υλικούς πόρους τους οποίους οι περισσότερες τοπικές αρχές δεν μπορούν να αντέξουν οικονομικά. Κατά συνέπεια, η τρέχουσα πρακτική στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις στηρίζεται στο συμβατικό πλαίσιο, σύμφωνα με το οποίο η αλληλεπίδραση μεταξύ αστικής κινητικότητας και αστικού σχεδιασμού/ανάπτυξης φαίνεται και με τους δύο τρόπους, δηλ. είτε με τα αποτελέσματα μιας σχετικής με την κινητικότητα πρακτικής στο αστικό περιβάλλον,

είτε με τα αποτελέσματα μιας πρακτικής¹ αστικής ανάπτυξης στην αστική κινητικότητα.

Λαμβάνοντας υπόψη τους ανωτέρω περιορισμούς και πραγματικότητες, καθώς επίσης και το ευρύτερο πλαίσιο του προγράμματος URBACT, το δίκτυο CITUM⁵² εστιάζει στις θεσμικές και διαδικαστικές πτυχές της αλληλεπίδρασης μεταξύ αστικής κινητικότητας και ανάπτυξης. Μια τέτοια επιλογή υπονοεί ότι η αξιολόγηση του θεσμικού και διαδικαστικού πλαισίου που αντιμετωπίστηκε στις σημερινές πόλεις θα μπορούσε να παρέχει συγκεκριμένες πληροφορίες όσον αφορά:

(α) τις ορθές και όχι τόσο επιτυχημένες πρακτικές

(β) τα προβλήματα που δεν επιτρέπουν μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση

(γ) τις προκύπτουσες ανάγκες

Ως αποτέλεσμα της έλλειψης πρακτικών στοιχείων, το CITUM είναι περιορισμένο στο βασισμένο στα συμφραζόμενα επίπεδο μόνο. Σαφώς, στο CITUM⁵³ αξιολογείται το βασισμένο στα συμφραζόμενα πλαίσιο, μέσα στο οποίο η αλληλεπίδραση μεταξύ της κινητικότητας και της ανάπτυξης εξετάζεται μέσα στον αστικό προγραμματισμό, εστιάζοντας στην έννοια μιας ολοκληρωμένης αστικής προσέγγισης προγραμματισμού.

Κύρια ζητήματα που αξίζει να ερευνηθούν:

A1. Νομοθεσία ή διοικητικό κίνητρο σχετικά με την αξιολόγηση του αντίκτυπου (α) της

⁵² ΑΣΔΑ, “Δυτική Αθήνα. Στις παρυφές της Μητρόπολης, στην πρωτοπορία της ανάπτυξης για τον πολίτη-πράσινη πόλη, ανοιχτή για όλους”, ΠΚΣΑ (Πρότυπο Καινοτόμο Σχέδιο Ανάπτυξης) για τη Δυτική Αθήνα, Αθήνα, Ιανουάριος 2007, σελ. 11

⁵³ ΑΣΔΑ, “Δυτική Αθήνα. Στις παρυφές της Μητρόπολης, στην πρωτοπορία της ανάπτυξης για τον πολίτη-πράσινη πόλη, ανοιχτή για όλους”, ΠΚΣΑ (Πρότυπο Καινοτόμο Σχέδιο Ανάπτυξης) για τη Δυτική Αθήνα, Αθήνα, Ιανουάριος 2007, σελ. 12

κινητικότητας στην ανάπτυξη και (β) της ανάπτυξη στην κινητικότητα

A2. Διαδικασίες που υιοθετούνται για την αξιολόγηση της αλληλεπίδρασης μεταξύ κινητικότητας και ανάπτυξης

A3. Τύποι αξιολόγησης που χρησιμοποιήθηκαν

A4. Συνέπειες των διαδικασιών στον προγραμματισμό

A5. Ανατροφοδότηση της αξιολόγησης αντίκτυπου στον προγραμματισμό

A6. Διαδικασίες απάντησης/προσαρμογής σε περίπτωση αρνητικού αντίκτυπου

A7. Επιρροή κοινωνικής επέμβασης

A8. Διαφορά λόγω συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα

ΘΕΜΑ Β: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα στο σύγχρονο αστικό προγραμματισμό και τη διαχείριση κινητικότητας είναι η αξιολόγηση των πρακτικών αστικής κινητικότητας.

Η αξιολόγηση είναι η διαδικασία από την οποία το αντίκτυπο (αποτέλεσμα) μιας πρακτικής αξιολογείται όσον αφορά εκείνους τους φορείς (κοινωνικές ομάδες, όργανα, ομάδες ατόμων) που ωφελούνται ή πάσχουν από το αντίκτυπο.

Το αντίκτυπο μιας πρακτικής γίνεται αντιληπτό μέσω των αλλαγών, θετικών ή αρνητικών, οι οποίες είναι αποτέλεσμα της πρακτικής στο περιβάλλον (φυσικές, κατασκευασμένες, κοινωνικές και οικονομικές).

Η αξιολόγηση μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε στο στάδιο προγραμματισμού/σχεδίου

(εκ των προτέρων αξιολόγηση) είτε μετά την εφαρμογή (εκ των υστέρων αξιολόγηση) μιας πρακτικής.

Η εκ των προτέρων αξιολόγηση μιας πρακτικής οδηγεί στην επιλογή της ΚΑΛΥΤΕΡΗΣ μεταξύ των διαθέσιμων ή εφικτών εναλλακτικών λύσεων.

Η εκ των υστέρων αξιολόγηση μιας πρακτικής παρουσιάζει μέχρι ποιο σημείο οι στόχοι της πρακτικής έχουν επιτευχθεί, εάν και μέχρι ποιο σημείο το προβλεπόμενο αντίκτυπο έχει πραγματοποιηθεί και συχνά οδηγεί σε διορθωτικές ενέργειες ανάλογα με την έκβασή του. Γενικά, η εκ των υστέρων αξιολόγηση είναι μια διαδικασία υψηλής πολιτικής σπουδαιότητας και, ως εκ τούτου, πολύ συχνά αποφεύγεται ή βραχυκυκλώνεται για προφανείς λόγους.

Η συνεχής αξιολόγηση δεν εξετάζεται στο CITUM⁵⁴ επειδή αυτός ο τύπος αξιολόγησης είναι περιορισμένος σε φυσικά προγράμματα και δεν ισχύει για έναν μεγάλο αριθμό πρακτικών αστικής κινητικότητας, όπως η κυκλοφορία ή η διαχείριση ζήτησης κλπ.

Με βάση τα ανωτέρω αξιώματα, το δίκτυο CITUM στοχεύει στο να συζητήσει:

- Ποιες πρακτικές κινητικότητας υπόκεινται ή όχι σε αξιολόγηση (πλαίσιο)
- Σε ποιο πλαίσιο αξιολογούνται οι αστικές πρακτικές κινητικότητας (κίνητρο και διαδικασίες)
- Πώς αξιολογούνται οι αστικές πρακτικές κινητικότητας (μέθοδοι)
- Η επιρροή της διαδικασίας αξιολόγησης στη γενική διαδικασία σχεδιασμού και εφαρμογής (αποτελέσματα)

Κύρια ζητήματα που αξίζει να ερευνηθούν:

B1. Νομοθεσία και διοικητικές διαδικασίες που διέπουν την αξιολόγηση των πρακτικών αστικής κινητικότητας

⁵⁴ ΑΣΔΑ, “Δυτική Αθήνα. Στις παρυφές της Μητρόπολης, στην πρωτοπορία της ανάπτυξης για τον πολίτη-πράσινη πόλη, ανοιχτή για όλους”, ΠΚΣΑ (Πρότυπο Καινοτόμο Σχέδιο Ανάπτυξης) για τη Δυτική Αθήνα, Αθήνα, Ιανουάριος 2007, 2007, σελ. 14

B2. Το πλαίσιο αξιολόγησης: ποιες πρακτικές κινητικότητας υπόκεινται ή όχι σε αξιολόγηση

B3. Οι μεθοδολογίες αξιολόγησης

B4. Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στη διαδικασία αξιολόγησης

B5. Εκ των προτέρων αξιολόγηση και κοινωνική αποδοχή

B6. Δύναμη εκμάθησης της διαδικασίας αξιολόγησης

B7. Έλεγχος εφαρμογής

B8. Εκ των υστέρων αξιολόγηση και απόδοση

B9. Ταύτιση προβλέψεων και πραγματική απόδοση συστημάτων

ΘΕΜΑ Γ: ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΛΥΣΕΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Για να εξασφαλιστεί ένα υγιές εννοιολογικό και μεθοδολογικό υπόβαθρο, ο όρος "Εναλλακτική λύση" χρησιμοποιείται σε αντίθεση με τις τρέχουσες "επικρατούσες" επιλογές στην Ευρώπη (οδική υποδομή, συμβατική διαχείριση κυκλοφορίας & χώρων στάθμευσης, υποδομή χώρων στάθμευσης και συμβατική υποδομή δημόσιων συγκοινωνιών όπως το μετρό, τα λεωφορεία και τα λεωφορεία-τρόλεϊ). Εν πάση περιπτώσει, αυτό είναι ένα ζήτημα με πολλούς ορισμούς: σε μια δεδομένη πόλη, μια νέα πρακτική κινητικότητας που θεωρείται εναλλακτική λύση μπορεί να είναι κοινή πρακτική σε μια άλλη πόλη.

Συνεπώς, οι ακόλουθες Λύσεις Αστικής Κινητικότητας⁵⁵ περιγράφουν το πλαίσιο "της Εναλλακτικής λύσης":

⁵⁵ ΑΣΔΑ, "Αναπτυξιακή Μελέτη για τη Δυτική Αθήνα", Αθήνα, 200, 2007, σελ. 15

(i) Περπάτημα

(ii) Ποδήλατο

(iii) "Ήπιες" πολιτικές (όπως η διαχείριση ζήτησης, ο έλεγχος ζωνών πρόσβασης, η συνειδητοποίηση/οι εκστρατείες προώθησης, κλπ....)

(iv) Πολιτικές και μέτρα βασισμένα στην Τεχνολογία των Πληροφοριών

(v) Τρόποι μεταφορών που χρησιμοποιούν ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (RES) όπως εναλλακτικά καύσιμα, ηλεκτρικά οχήματα κ.λπ

. (vi) Μη συμβατικοί τρόποι αστικών μεταφορών που πραγματικά ενεργούν ως εναλλακτικές λύσεις στην επικρατούσα τάση

Κύρια ζητήματα που αξίζει να ερευνηθούν:

Γ1. Είναι οι Εναλλακτικές Λύσεις Αστικής Κινητικότητας ένας σημαντικός παράγοντας στο σχεδιασμό και τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας; (πραγματικές εμπειρίες και προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη)

Γ2. Είναι οι Εναλλακτικές Λύσεις Αστικής Κινητικότητας μια σοβαρή εναλλακτική λύση των κυρίαρχων επικρατούντων τρόπων ή είναι μια οριακή προσπάθεια, βασισμένη στην απόδοσή τους μέχρι σήμερα;

Γ3. Ποια είναι η δυνατότητα των Εναλλακτικών Λύσεων Αστικής Κινητικότητας να βελτιώσουν την αστική κινητικότητα για όλες τις ομάδες χρηστών, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με ειδικές ανάγκες;

Γ4. Οι Εναλλακτικές Λύσεις Αστικής Κινητικότητας οδηγούν σε υψηλότερη ικανότητα υποστήριξης της αστικής κινητικότητας ή έχουν περιορισμένα αποτελέσματα;

Γ5. Ποιοι είναι οι κύριοι λόγοι για τις επιτυχίες και, αντίστοιχα, τις αποτυχίες που προσδιορίζονται μέχρι σήμερα;

Γ6. Οι πολίτες είναι διατεθειμένοι να υιοθετήσουν τις Εναλλακτικές Λύσεις Αστικής Κινητικότητας και υπό ποιους όρους;

ΘΕΜΑ Δ: ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η συμμετοχή των πολιτών είναι ένα ζωτικής σημασίας συστατικό του δημοκρατικού προγραμματισμού. Δεδομένου ότι η αστική κινητικότητα λαμβάνει μια συνεχώς αναπτυσσόμενη σημασία στις Ευρωπαϊκές πόλεις, η εκτίμηση των εταίρων του CITUM εστιάζει στην εξασφάλιση ότι οι τοποθετήσεις και οι συμπεριφορές των πολιτών λαμβάνονται δεόντως προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι αποφάσεις των τοπικών αρχών στο θέμα γίνονται ρεαλιστικότερες και αποδοτικές και, συνεπώς, πιο εκτελέσιμες.

Κατά τη διάρκεια της εργασίας του CITUM⁵⁶ συμφωνήθηκε ότι η συμμετοχή των πολιτών απαιτεί ότι οι πληροφορίες που παρέχονται στους πολίτες πρέπει να είναι λεπτομερείς και συγχρόνως απλές. Τα αποτελέσματα των πληροφοριών προέρχονται από μελέτες σχεδιασμού και αξιολόγησης που πραγματοποιήθηκαν και παρέχονται συνεπώς από ειδικούς μηχανικούς και επιστήμονες. Για να διαδοθούν στους πολίτες, οι πληροφορίες διαχειρίζονται από τις αρχές και το προσωπικό τους. Αυτή η διαδικασία υφίσταται ότι δύο φίλτρα παρεμβαίνουν μεταξύ των δημιουργών (μελέτες) και των παραληπτών (πολίτες):

- το τεχνικό φίλτρο, δηλ. οι τεχνικές εκθέσεις και οι χάρτες που παραδίδονται στις αρχές από τους συντάκτες των μελετών, και

⁵⁶ ΑΣΔΑ, “Αναπτυξιακή Μελέτη για τη Δυτική Αθήνα”, Αθήνα, 2000, σελ. 17

- το πολιτικό φίλτρο, δηλ. το υλικό πληροφοριών, προφορικό, τυπωμένο ή ηλεκτρονικό, το οποίο διαδίδεται στους πολίτες που προσκαλούνται στις διαδικασίες συμμετοχής.

Η άποψη του CITUM είναι ότι αυτά τα δύο φίλτρα είναι συνήθως πολύ ισχυρά και έχουν ως αποτέλεσμα την παραμόρφωση των πραγματικών πληροφοριών πριν αυτές φτάσουν στους παραλήπτες. Η παραμόρφωση είναι είτε σκόπιμη είτε όχι. Η σκόπιμη παραμόρφωση συσχετίζεται συχνά με πολιτικές εκτιμήσεις και με διάφορα ενδιαφέροντα που παρεμβαίνουν στη διαδικασία προγραμματισμού, ενώ η μη-σκόπιμη παραμόρφωση είναι λόγω έλλειψης πολιτισμού και ελλιπείς γνώσης ή μέσω της πραγματικής απόδοσης και αντίκτυπου των πρακτικών κινητικότητας υπό εξέταση.

Η έρευνα για το θέμα που διεξάγεται στο CITUM στοχεύει στον προσδιορισμό (α) της φύσης των προαναφερθέντων φίλτρων σε πραγματικές συνθήκες της πρακτική, (β) τη συγκεκριμένη προέλευση και αιτίες τους, και (γ) τις απαιτήσεις και τους τρόπους βελτίωσης.

Κύρια ζητήματα που αξίζει να ερευνηθούν:

Δ1. Είναι η συμμετοχή πολιτών ένα σημαντικό ζήτημα στον προγραμματισμό αστικής κινητικότητας;

Δ2. Η συμμετοχή πολιτών προέρχεται από ένα αντίστοιχο νομικό/θεσμικό πλαίσιο σε ισχύ;

Δ3. Ποιες είναι οι κύριες πτυχές και οι διαδικασίες που υιοθετούνται;

Δ4. Ποια είναι η συμβολή των πληροφοριών και της δημοσιότητας στην επίτευξη αποτελεσματικής συμμετοχής των πολιτών;

Δ5. Ποιες είναι οι επιδράσεις ως αποτέλεσμα της πραγματικής συμμετοχής των πολιτών στη γενική διαδικασία προγραμματισμού και εφαρμογής σε σχέση με τις πρακτικές αστικής κινητικότητας;

Δ6. Η συμμετοχή πολιτών οδηγεί σε καλύτερες αποφάσεις;

4.6 Συμπεράσματα από το διεθνές Ευρωπαϊκό Συνέδριο Δυτικής Αθήνας 'Euro-CITUM', για την κινητικότητα στην πόλη.

Σε σημαντικά συμπεράσματα για το ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η αστική κινητικότητα στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών κατέληξε το Ευρωπαϊκό Συνέδριο «Euro CIT. U. M.» με θέμα «Κινητικότητα στην πόλη» που διοργανώθηκε στη Δυτική Αθήνα, από το δίκτυο ευρωπαϊκών πόλεων «CIT. U. M» στις 29 και 30 Ιουνίου 2007. Στο Συνέδριο έλαβαν μέρος εκπρόσωποι 20 συνολικά Δήμων από 7 κράτη- μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το δίκτυο Ευρωπαϊκών πόλεων «CIT. U. M» δημιουργήθηκε με πρωτοβουλία των πόλεων της Αλεξανδρούπολης (Ελλάδα), Σεβίλλης (Ισπανία), Βαγιαδολίδ (Ισπανία), Λάρνακας (Κύπρος), Τσέπελ (Ουγγαρία), Ζέκσαρντ (Ουγγαρία), Κατάνιας (Ιταλία), Βαλέτας (Μάλτα), και Κάλιτζ (Πολωνία), συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας URBACT και συντονίζεται από τον Αναπτυξιακό Σύνδεσμο Δυτικής Αθήνας.

Βασικός σκοπός του δικτύου υπήρξε, από την πρώτη στιγμή της ίδρυσής του, η διευκόλυνση μιας βιώσιμης και φιλικής προς το περιβάλλον κινητικότητας των πολιτών που διαμένουν σε αστικές περιοχές.

Από τον Σεπτέμβριο του 2005 ως τον Ιούλιο του 2007, περίοδο κατά την οποία λειτούργησε το διευρωπαϊκό δίκτυο πόλεων CIT. U. M., πραγματοποιήθηκαν συνολικά εννέα συναντήσεις εργασίας στις οποίες συζητήθηκαν διεξοδικά τα αποτελέσματα ερευνών που αποτέλεσαν ουσιαστικά την κύρια προσυνεδριακή ύλη.

Εκείνο που έχει ιδιαίτερη αξία είναι ότι τα συμπεράσματα του Συνεδρίου καθίστανται σημαντικά όχι μόνο για τον ΑΣΔΑ αλλά και για κάθε φορέα Τοπικής Αυτοδιοίκησης αφού αποτελούν προϊόν μιας συλλογικής επεξεργασίας με την συμμετοχή ειδικών

επιστημόνων από το δίκτυο CIT. U. M, στελεχών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ακαδημαϊκών, εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης αλλά και πολιτών από διαφορετικές ευρωπαϊκές πόλεις.⁵⁷

Τα βασικά πορίσματα είναι:

A. Αστική κινητικότητα και πολεοδομική ανάπτυξη.

- Απαιτείται στενότερη διασύνδεση του πολεοδομικού σχεδιασμού μιας πόλης με τον σχεδιασμό των αστικών μετακινήσεων και των μεταφορών, ώστε να επιλυθούν τα σημερινά προβλήματα λόγω του αποσπασματικού τρόπου με τον οποίο λειτουργεί ο κάθε ένας από αυτούς τους τομείς.
- Οι θεσμοθετημένες μελέτες επιπτώσεων πρέπει να αποκτήσουν ουσιαστικότερο περιεχόμενο και, συνεπώς, κατάλληλες προδιαγραφές, ώστε να συμβάλλουν στην επίτευξη της διασύνδεσης πολεοδομικού σχεδιασμού με τις αστικές μετακινήσεις και τις μεταφορές.

B. Διαδικασίες και μέθοδοι αξιολόγησης παρεμβάσεων και εφαρμογών αστικής κινητικότητας.

- Οι διαδικασίες αξιολόγησης των παρεμβάσεων πρέπει να αποκτήσουν ουσιαστικό περιεχόμενο και να ξεφύγουν από το στενό πλαίσιο μιας οικονομικής θεώρησης.
- Η διοίκηση οφείλει να αξιολογεί τις παρεμβάσεις όχι μόνο πριν, όπως είναι και η τρέχουσα πρακτική, αλλά και μετά την υλοποίησή τους. Αυτό θα βοηθήσει στην κατανόηση των αιτίων που προκαλούν αστοχίες ή

⁵⁷ ΑΣΔΑ, Εισήγηση Μόσχου Διαμαντόπουλου για το Συνέδριο Ευρω-μεσογειακού Δικτύου: 'Ανταλλαγές εμπειριών μεταξύ Ευρωπαϊκών Πόλεων και φορέων', Αθήνα, 2008.

παρενέργειες στον σχεδιασμό, καθώς και σε έναν ρεαλιστικό προσδιορισμό των μελλοντικών στόχων.

- Η διαδικασία αξιολόγησης πρέπει να είναι πολύ- κριτηριακή, ώστε να περιλαμβάνει όλες τις πτυχές- παραμέτρους της βιώσιμης ανάπτυξης που επηρεάζουν και επηρεάζονται από τις μετακινήσεις και τις μεταφορές.

Γ. Προώθηση εναλλακτικών τρόπων και μέσων αστικής κινητικότητας.

- Οι εναλλακτικοί τρόποι και τα μέσα μετακίνησης παρέχουν σημαντικές ευκαιρίες τόσο για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας όσο και για την αναπτυξιακή ώθηση μιας πόλης. Μέχρι σήμερα τέτοιου είδους εναλλακτικά μέσα παραμένουν αναξιοποίητα, εφόσον περιορίζονται σε μεμονωμένες παρεμβάσεις, κυρίως για τους πεζούς και τα ποδήλατα.⁵⁸
- Οι παρεμβάσεις που συζητήθηκαν στο Συνέδριο αναδεικνύουν πολλά παραδείγματα εξυπνότερης και αποτελεσματικότερης διαχείρισης των αστικών μετακινήσεων.

Δ. Συμμετογή των πολιτών στο σχεδιασμό και τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας.

- Η συμμετοχή των πολιτών στο σχεδιασμό επηρεάζεται αρνητικά από το υπαρκτό δημοκρατικό έλλειμμα, τον ερασιτεχνικό αλλά και τις πολιτικές σκοπιμότητες. Το πρακτικό αποτέλεσμα είναι η δυσκολία της Δημόσιας Διοίκησης να επωφεληθεί από τα πλεονεκτήματα της ουσιαστικής συμβολής των πολιτών.

⁵⁸ ΑΣΔΑ, Εισήγηση Μόσχου Διαμαντόπουλου για το Συνέδριο Ευρω-μεσογειακού Δικτύου: 'Ανταλλαγές εμπειριών μεταξύ Ευρωπαϊκών Πόλεων και φορέων', Αθήνα, 2008

- Καθοριστικός παράγοντας της συμμετοχή των πολιτών είναι οι μέθοδοι και οι διαδικασίες αξιολόγησης που ακολουθούνται αφού λειτουργούν ως φορείς βασικής πληροφόρησης προς τους ενδιαφερόμενους. Όσο ουσιαστικότερη και πληρέστερη είναι η αξιολόγηση σε όλα τα στάδια, τόσο αποτελεσματικότερη είναι η διαδικασία συμμετοχής για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (πολίτες, διοίκηση, στελέχη, σύμβουλοι, μελετητές)
- Η κοινωνία της πληροφορίας, ως όχημα ανταλλαγής πληροφόρησης, μπορεί να συμβάλλει αποτελεσματικά στη βελτίωση των διαδικασιών συμμετοχής των πολιτών.

Κεφάλαιο 5: URBACT II (2007 – 2013)

5.1 Γενικά

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα URBACT II 2007-2013 εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2007 και θεωρείται η συνέχεια του Προγράμματος URBACT I που ολοκλήρωσε τις εργασίες του κατά το έτος 2007.

Γενικό στόχο έχει να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των πολιτικών για την αειφόρο και ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη στην Ευρώπη, με στόχο την εφαρμογή των στρατηγικών της Λισσαβόνας και του Γκέτεμποργκ.

5.2 Στόχοι προγράμματος

- Να διευκολύνει την ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών μεταξύ πόλεων, τοπικών και περιφερειακών αρχών.
- Να διαδώσει τις εμπειρίες και τις καλές πρακτικές στον τομέα της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.
- Να βοηθήσει αυτούς που παράγουν πολιτική καθώς και τους Διαχειριστές των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων στην κατάρτιση των σχεδίων δράσης για την βιώσιμη ανάπτυξη αστικών περιοχών.

Ο προϋπολογισμός του URBACT 2007-2013⁵⁹ ανέρχεται στα 68,7 εκατ. ευρώ και απευθύνεται στα 22 Κράτη Μέλη της Ε.Ε, τη Νορβηγία και την Ελβετία.

Συνολικά θα δημιουργηθούν 46 θεματικά δίκτυα και 15 ομάδες εργασίας καθώς και δίκτυα γρήγορης επιλογής- εφαρμογής (Fast Track Labeling Networks).

• ⁵⁹ Επίσημος δικτυακός τόπος των Urbact projects: <http://urbact.eu/> (προσπέλαση στις 7 Οκτωβρίου 2008, 11.20 πμ)

5.3 Άξονες προτεραιότητας

Σύμφωνα με την 1^η Πρόσκληση για Υποβολή Προτάσεων στο Διευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δικτύωσης Πόλεων URBACT II 2007-2013, καλούνται οι Δήμοι των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε συνεργασία με τις Περιφερειακές και Εθνικές Αρχές αλλά και Πανεπιστήμια και Ερευνητικά Κέντρα, Ινστιτούτα και ΜΚΟ να δημιουργήσουν Θεματικά Δίκτυα σε έναν από του ακόλουθους δύο Άξονες Προτεραιότητας και σε μία από τις επτά ακόλουθες θεματικές ενότητες:

Ο πρώτος Άξονας έχει θέμα «οι πόλεις ως μοχλοί ανάπτυξης και απασχόλησης» με επιμέρους ενότητες:

1. Προώθηση της Επιχειρηματικότητας (χρηματοδοτική και άλλου είδους ενίσχυση ΜΜΕ, PPPs, δημιουργία clusters σε τομείς όπως περίθαλψη, πολιτισμός, περιβάλλον)
2. Βελτίωση της Καινοτομίας και Οικονομίας της Γνώσης (στρατηγικές πολιτικές για ΤΠΕ , πρόσβαση σε ΤΠΕ για όλους, προγράμματα “δια βίου μάθησης”, συνεργασίες μεταξύ πόλεων – πανεπιστημίων – ιδιωτικού τομέα για την προώθηση της καινοτομίας)
3. Απασχόληση και Ανθρώπινο κεφάλαιο (υποστήριξη κοινωνικών ομάδων σε κίνδυνο αποκλεισμού σε θέματα εργασίας, κοινωνική οικονομία, συνεργασίες τοπικών σχολείων – εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και εργοδοτών, ευκαιρίες επιμόρφωσης για όσους δεν έτυχαν επίσημης εκπαίδευσης)

Στον δεύτερο Άξονα προτεραιότητας με θέμα «Ελκυστικές και συνεκτικές πόλεις» διακρίνουμε τις ακόλουθες ενότητες:

1. Ολοκληρωμένη ανάπτυξη υποβαθμισμένων περιοχών και περιοχών σε κίνδυνο (αστική αναγέννηση, ενεργοποίηση των βασικών εταίρων όπως ο ιδιωτικός τομέας, αποκατάσταση εγκαταλελειμμένων παλαιών βιομηχανικών περιοχών, ανάπλαση δημόσιων χώρων)
2. Ενδυνάμωση κοινωνικής συνοχής (μετανάστες και εθνικές μειονότητες, ισότητα φύλων, βελτίωση κοινωνικών υπηρεσιών, δημογραφικά θέματα, ασφάλεια πολιτών)
3. Περιβαλλοντικά θέματα (μεταφορές, διαχείριση αποβλήτων, ΑΠΕ, ανακύκλωση, κλιματική αλλαγή, πολιτισμική κληρονομιά)

4. Διακυβέρνηση και Αστικός Σχεδιασμός (χωρική διακυβέρνηση περιοχών αστικού και αγροτικού ενδιαφέροντος, επέκταση δικτύου πόλεων για τη διαμόρφωση κοινών στρατηγικών χάριν μεγέθους, βελτίωση της ελκυστικότητας των αστικών περιοχών και κέντρων).

5.4 STUCA TEAM

Μετά την επιτυχημένη ολοκλήρωση του προγράμματος **URBACT I** και του δικτύου **CITUM**, όπου ο ΑΣΔΑ⁶⁰ ήταν επικεφαλής, επιλέχθηκε ανάμεσα σε πλήθος άλλων, η πρόταση του ΑΣΔΑ στο πλαίσιο του προγράμματος **URBACT II** για δημιουργία διευρωπαϊκού δικτύου με τίτλο **STUCA_TEAM: Sustainable Towns and Urban Core Areas Through Enhanced Accessibility and Mobility - Βιώσιμες Πόλεις και Αστικές Περιοχές – Προσβασιμότητα και Κινητικότητα**).

Το πρόγραμμα αυτό, εγκρίθηκε από την Επιτροπή Διαχείρισης του URBACT II στις 18 Απριλίου και η επίσημη έναρξη υλοποίησης της 1^{ης} Φάσης του ορίστηκε η 21^η Απριλίου 2008. Ο ΑΣΔΑ και σε αυτό το πρόγραμμα θα είναι Συντονιστής Εταίρος και θα προσπαθήσει να δημιουργήσει ένα δίκτυο δέκα έως δώδεκα πόλεων με σκοπό την ανάδειξη προβλημάτων και καλών πρακτικών σχετικά με τα κρίσιμα ζητήματα της αστικής κινητικότητας, της προσπελασιμότητας και της προσβασιμότητας των αστικών κέντρων.

Έμφαση θα δοθεί στην αναβάθμιση των υποστηρικτικών υποδομών των πόλεων καθώς και στη μελέτη της βελτίωσης της δυνατότητας πρόσβασης που μπορεί να επιτευχθεί με τη μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων, χρησιμοποιώντας τα σύγχρονα συστήματα μαζικών μεταφορών όπως η γραμμή του τραμ, το μετρό ή τα λεωφορεία στους αποκλειστικούς λεωφορειόδρομους.

Σύμφωνα με το Χρονοδιάγραμμα του Προγράμματος η 1^η Φάση υλοποίησης του με προϋπολογισμό 75.000,00€, έληξε στις 21 Οκτωβρίου 2008. Στη συνέχεια θα αξιολογηθούν τα αποτελέσματα της 1^{ης} Φάσης από την Επιτροπή Αξιολόγησης

⁶⁰ « Υποβολή προτάσεων στο Διευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δικτύωσης Πόλεων URBACT II 2007-2013», Δελτίο Τύπου ΑΣΔΑ, αρχείο ΑΣΔΑ, 2007

του URBACT II και τον Νοέμβριο του 2008 θα εγκριθούν οι τελικές προτάσεις των Θεματικών Δικτύων.

Κατά την πρώτη φάση υλοποίησης του προγράμματος, **θα πρέπει να διευρυνθεί και οριστικοποιηθεί το εταιρικό σχήμα** με τους συμμετέχοντες φορείς στο Θεματικό Δίκτυο. Επίσης, θα πρέπει να γίνουν όλες εκείνες οι απαραίτητες ενέργειες με ταξίδια και επαφές από τον Συντονιστή Εταίρο ΑΣΔΑ προς τους υπόλοιπους εταίρους, με διακίνηση ερωτηματολογίων και συλλογή στοιχείων για την **διαμόρφωση και υποβολή της τελικής Πρότασης** του Θεματικού δικτύου URBACT II / STUCA_TEAM.⁶¹ Επιπλέον, μία σειρά εργασιών θα πρέπει να δρομολογηθούν άμεσα από τον ΑΣΔΑ, λόγω της στενότητας των χρονικών ορίων που τίθενται από το σύστημα διαχείρισης του URBACT II.

Στις 26 και 27 Σεπτεμβρίου ο ΑΣΔΑ διοργάνωσε την εναρκτήρια συνάντηση θεματικού δελτίου STUCA_TEAM , του οποίου και είναι επικεφαλής στα πλαίσια του προγράμματος URBACT II.

Το θεματικό δίκτυο Stuca_Team :Sustainable Towns and Urban Core Areas Through Enhances Accessibility and Mobility (Βιώσιμες Πόλεις και Αστικές Περιοχές Διάδοσης της Δυνατότητας Πρόσβασης και της Κινητικότητας) εξετάζει κρίσιμα ζητήματα για την αναβάθμιση και βελτίωση της ικανότητας των πόλεων και των αστικών πυρήνων όσον αφορά στη ριζική βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασής τους σε σχέση με τις κατάλληλες πολιτικές κινητικότητας.

Το δίκτυο STUCA_TEAM θα καταγράψει και θα επεξεργαστεί καλές πρακτικές και προτάσεις σχετικά με την μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων αξιοποιώντας τα σύγχρονα συστήματα μαζικών μεταφορών (τραμ, Μετρό, λεωφορειόδρομους).

• ⁶¹ ΑΣΔΑ, Δελτίο Τύπου, «Έναρξη προγράμματος και προγραμματισμός εργασιών υλοποίησης της πρότασης του ΑΣΔΑ URBACT II / STUCA_TEAM με θέμα: «Βιώσιμες Πόλεις και Αστικές Περιοχές – Προσβασιμότητα και Κινητικότητα», Αθήνα, 2008.

Αυτή η υποδομή πρέπει να συνδυαστεί με:

1. τη χρήση της ανανεώσιμης / καθαρής ενέργειας στη λειτουργία των συστημάτων μεταφορών
2. την εισαγωγή των τεχνολογικών συστημάτων για τη διαχείριση κυκλοφορίας.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση με την βοήθεια του προγράμματος αυτού μπορεί να θέσει στόχους για :

- ουσιαστικές βελτιώσεις του περιβάλλοντος, μέσα και πέρα από την αστική περιοχή
- σημαντική μείωση της κατανάλωσης ενέργειας
- βελτίωση της εικόνας και της λειτουργικότητας των περιοχών παρέμβασης που θα μπορούσαν να προσελκύσουν περισσότερες επενδύσεις, να δημιουργήσουν περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας και τελευταίο αλλά όχι λιγότερο σημαντικό, να προσελκύσουν περισσότερους επισκέπτες.

Στο εταιρικό σχήμα που απαρτίζεται από 12 πόλεις και πανεπιστήμια της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμμετέχουν εξειδικευμένοι επιστήμονες στον τομέα του αστικού σχεδιασμού και των μεταφορών.

Παρόντες στην συνάντηση ήταν εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης από την Ελλάδα, την Κύπρο και την Ιταλία, καθώς και οι ενδιαφερόμενοι φορείς και σύλλογοι επιστημόνων και πολιτών. Η ενεργή συμμετοχή των ευρωπαϊών εταίρων, καθώς και οι υψηλού επιπέδου παρουσιάσεις των πόλεων και των σχεδίων τους, δίνουν το πιο αισιόδοξο μήνυμα για τη συνέχιση του προγράμματος και την ανάδειξη καλών πρακτικών και ενδεδειγμένων λύσεων στα θέματα κινητικότητας και προσβασιμότητας των αστικών κέντρων.

Κατά την διάρκεια των εργασιών της συνάντησης συζητήθηκαν οι βασικοί άξονες δράσεις και παρουσιάστηκαν ήδη εφαρμοσμένες λύσεις προσβασιμότητας

αξιοποιώντας τα σύγχρονα συστήματα μαζικών μεταφορών υψηλής τεχνολογίας όπως τα ελαφρά τραίνα και τα τραμ.⁶²

-
- ⁶² ΑΣΔΑ, Δελτίο Τύπου, «Έναρξη προγράμματος και προγραμματισμός εργασιών υλοποίησης της πρότασης του ΑΣΔΑ URBACT II / STUCA_TEAM με θέμα: «Βιώσιμες Πόλεις και Αστικές Περιοχές – Προσβασιμότητα και Κινητικότητα», Αθήνα, 2008.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας, στα παραπάνω κεφάλαια έγινε μία εκτενής αναφορά στο πρόγραμμα URBACT, στους σκοπούς και τους στόχους του, καθώς και στο πώς αυτοί οι στόχοι υλοποιήθηκαν. Η Δυτική Αθήνα, η οποία αποτέλεσε το κέντρο της μελέτης μας, παρουσιάζει μία σειρά ζητημάτων τα οποία είναι κοινά για πολλές μεγάλες πόλεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και σχετίζονται κυρίως με κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα.

Σκοπός του URBACT δεν ήταν η υλοποίηση έργων υποδομής στις πόλεις αυτές, αλλά η ανάπτυξη και προαγωγή της γνώσης και της ανταλλαγής των ιδεών μεταξύ των πόλεων. Το URBACT I, παρότι ήταν καλά οργανωμένο και σχεδιασμένο, άφησε κάποιες εκκρεμότητες τις οποίες όμως η Ευρωπαϊκή Ένωση ήρθε να καλύψει με την ανάπτυξη και εφαρμογή ενός δεύτερου προγράμματος, του URBACT II.

Η υλοποίηση των στόχων των ανωτέρω προγραμμάτων στην Δυτική Αθήνα, γίνεται κάτω από την εποπτεία του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας, ο οποίος αποτελεί τον συνδετικό κρίκο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της τοπικής κοινωνίας.

Βιβλιογραφία

- European Commission, Communication from the Commission “Towards an urban agenda in the European Union”, COM(97)197 final, Brussels, 06.05.1997
- ΑΣΔΑ, “Αναπτυξιακή Μελέτη για τη Δυτική Αθήνα”, Αθήνα, 2000
- ΑΣΔΑ, “Δυτική Αθήνα. Στις παρυφές της Μητρόπολης, στην πρωτοπορία της ανάπτυξης για τον πολίτη-πράσινη πόλη, ανοιχτή για όλους”, ΠΚΣΑ (Πρότυπο Καινοτόμο Σχέδιο Ανάπτυξης) για τη Δυτική Αθήνα, Αθήνα, Ιανουάριος 2007.
- ΑΣΔΑ, “Ευρωπαϊκά προγράμματα και συμμετοχή ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2006.
- ΑΣΔΑ, Εισήγηση Μόσχου Διαμαντόπουλου για το Συνέδριο Ευρωμεσογειακού Δικτύου: ‘Ανταλλαγές εμπειριών μεταξύ Ευρωπαϊκών Πόλεων και φορέων’, Αθήνα, 2008.
- ΑΣΔΑ, Δελτίο Τύπου, «Υποβολή Προτάσεων στο Διευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δικτύωσης Πόλεων URBACT II 2007-2013», Αθήνα, 2007.
- ΑΣΔΑ, “Ταντότητα Δυτικής Αθήνας”, Αθήνα, 2000
- ΑΣΔΑ, Δελτίο Τύπου, «Έναρξη προγράμματος και προγραμματισμός εργασιών υλοποίησης της πρότασης του ΑΣΔΑ URBACT II / STUCA_TEAM με θέμα: «Βιώσιμες Πόλεις και Αστικές Περιοχές – Προσβασιμότητα και Κινητικότητα», Αθήνα, 2008.

- ΑΣΔΑ, “Ταυτότητα ΑΣΔΑ”, Αθήνα, 2000
- European Union, “European Regional Development Funds 2000-2006. The URBACT Program 2002-2006”, Brussels, 07.06.2006
- Managing Authority of URBACT Program, “Community Initiative URBAN II, URBACT Program Complement”, 17.11.2006

Πηγές Διαδικτύου:

- Επίσημος δικτυακός τόπος του ΑΣΔΑ: <http://www.asda.gr> (προσπέλαση στις 5 Οκτωβρίου 2008, 10.15 μμ).
- Επίσημος δικτυακός τόπος των Urbact projects: <http://urbact.eu/> (προσπέλαση στις 7 Οκτωβρίου 2008, 11.20 πμ).
- Ο χάρτης της δυτικής Αθήνας προέρχεται από το Google Earth.

Παράρτημα

Program Financial Table

Structure	Public expenditure										Private	Other financial subjects
	Total eligible cost	Total public expenditure	Community participation		Participation publique européenne				Other			
			Total	ERDF	Total	Central	Regional	Local				
2007-13	2007-6	2007-13	2007-13	2007-13	2007-13	2007-13	2007-13	2007-13	2007-13	2007-13		
Priority 1: Exchange & Dissemination	14 401 381	14 401 381	7 096 321	7 096 321	7 395 960	360 000			7 035 960			
203												
201												
202												
204	1 450 000	1 450 000	725 000	725 000	725 000				725 000			
205	4 850 000	4 850 000	2 430 000	2 430 000	2 430 000	169 000			2 261 000			
206	5 681 000	5 681 000	2 905 000	2 905 000	2 500 000	169 000			2 400 000			
208	3 000 381	3 000 381	1 346 321	1 346 321	1 660 960				1 660 960			
Priority 2: Capitalisation & Information	11 171 074	11 171 074	5 510 339	5 510 339	1 660 335	1 034 960			625 375			
203												
201												
202	3 000 000	3 000 000	2 700 000	2 700 000	300 000	300 000						
204	2 000 000	2 000 000	1 800 000	1 800 000	200 000	200 000						
205	1 564 000	1 564 000	1 378 000	1 378 000	194 000	100 000			34 000			
206	2 016 000	2 016 000	1 716 000	1 716 000	306 000	190 000			200 000			
208	2 581 074	2 581 074	1 330 339	1 330 339	600 335	274 960			305 375			
Priority 3: Technical Assistance	2 800 370	2 800 370	1 514 657	1 514 657	1 335 622	1 335 622						
203												
201												
202	200 000	200 000	100 000	100 000	100 000	100 000						
204	350 000	350 000	175 000	175 000	175 000	175 000						
205	779 400	779 400	404 400	404 400	370 000	370 000						
206	696 750	696 750	380 370	380 370	315 782	315 782						
208	824 136	824 136	454 886	454 886	370 640	370 640						
ANNUAL TOTALS												
2007												
2008												
2009	3 200 000	3 200 000	2 800 000	2 800 000	460 000	460 000						
2010	3 900 000	3 900 000	2 700 000	2 700 000	1 800 000	325 000			725 000			
2011	7 263 400	7 263 400	4 354 400	4 284 400	2 990 000	715 000			2 284 000			
2012	7 787 755	7 787 755	4 905 970	4 905 970	3 201 782	685 782			2 406 000			
2013	6 421 581	6 421 581	3 730 956	3 730 956	2 626 633	645 000			2 045 633			
TOTAL	28 322 834	28 322 834	14 651 417	14 651 417	10 391 417	2 739 782			7 668 625			

Πηγή: <http://urbact.eu/footer/documentation/general-documents.html> (προσπελάσιμο στις 26 Οκτωβρίου 2008, ώρα 21.37)

Χάρτης Δυτικής Αθήνας

