

# Περιφερειακή και Χωροταξική Πολιτική:

## Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική της Ελλάδας

του Λουδοβίκου Κ. Βασενχόβεν

### Ιστορικό:

#### Η αδράνεια του χωροταξικού σχεδιασμού την τελευταία δεκαετία

Στη δεκαετία του 80 και ιδίως μετά την επεξεργασία από το Υπουργείο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος (ΥΧΟΠ), όπως τότε ονομαζόταν, των "προτάσεων χωροταξικής οργάνωσης" για κάθε νόμο, με υπότιτλο "συνολτικό σχέδιο δομικών παρεμβάσεων", η χωροταξία περνάει σε δεύτερη μοίρα από άποψη προτεραιότητας, για να μην πούμε σε ύπνωση. Αν πάρουμε στην τύχη ένα από αυτά τα σχέδια δομικών παρεμβάσεων, διαβάζουμε στον πρόλογο του τότε Υπουργού *Αντώνη Τρίτη*, μετά από μία αναφορά στην διαδικασία των πενταετών προγραμματιών οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης:

"Οργανικά κομμάτι της νέας αυτής αναπτυξιακής διαδικασίας είναι η χωροταξία που παρέχει τη διάσταση του δομικού σχεδιασμού της οικονομίας - υλόβαθρου της αναγκαίας ανασυγκρότησης οικονομικών, κοινωνικών και οικολογικών δομών. Ο χωροταξικός σχεδιασμός αποσκοπεί στη δομική αναδιάρθρωση του παραγωγικού συστήματος της χώρας, ώστε αυτό να προσαρμόζεται στα ιδιόμορφα χαρακτηριστικά της - όπως και κάθε περιοχής της - φυσικά, δημογραφικά, κοινωνικά, πολιτισμικά. Στοιχεία ειδικότερα ο χωροταξικός σχεδιασμός στην σταθεροποίηση της αναπτυξιακής δια-

δικασίας κάθε περιοχής με την ανάπτυξη των τοπικών παραγωγικών δυνάμεων, αλλά και με την συντήρηση ... των φυσικών πόρων ... και ... στη διασφάλιση της ποιοτικής της διάστασης... Στην τεχνική του έκφραση ο χωροταξικός σχεδιασμός περιλαμβάνει την χωροθέτηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, τον καθορισμό των χρήσεων γης, την διάρθρωση των δικτύων τεχνικής υποδομής (μεταφορών κλπ), την διάρθρωση του οικιστικού ιστού και τον καθορισμό των ζωνών ειδικής προστασίας..." (ΥΧΟΠ 1984).

Στους περισσότερους τομείς οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας, μέσα από τους οποίους εκφράζεται και επιδρά ο χωροταξικός σχεδιασμός, υπάρχει έκτοτε σχετική στασιμότητα. Η έμφαση στην διαχείριση πιεστικών προβλημάτων της οικονομικής συγκυρίας ή η προσχώρηση σε μια νεοφιλελεύθερη ιδεολογία, με αρνητικά ανακλαστικά στις, λιγότερο ή περισσότερο, "εκ των άνω" διαδικασίες σχεδιασμού, οδηγούν σε μια οπισθοχώρηση της προτεραιότητας του χωροταξικού σχεδιασμού. Εξ άλλου ας μη λησμονούμε πως το πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης 1988-92, που με τόση ζέση ετοιμαζόταν το 1987-88, ατόνησε πριν καν αρχίσει η εφαρμογή του, και ότι μετά το 1989 δεν διατυπώθηκε καν η πρόθεση να ετοιμασθεί κάποιο άλλο που να πάρει τη θέση του.

Είναι απαραίτητη μια αναδρομή στους κυριότερους σταθμούς της χωροταξικής πολιτικής στην περίοδο που μας ενδιαφέρει, μέχρι την σημερινή συγκυρία, που σηματοδοτούν οι πρωτοβουλίες της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, αλλά και νέες κυβερνητικές πολιτικές στην Ελλάδα, ώστε να μπορέσουμε να κνττάξουμε το μέλλον. Αν και το θέμα της περιφερειακής πολιτικής καλύφθηκε στην εισήγηση του Νίκου Κόνσολα, είναι δύσκολο, όπως όλοι γνωρίζουμε, να διαχωρίσουμε τις δύο αυτές εκφράσεις πολιτικής, που στην ουσία αποτελούν μια ενιαία δράση.

Η θέση μου είναι ότι στην δεκαετία του 80 και μέχρι σήμερα δεν υπήρξε στην ουσία μία σαφής και συνεπής

στρατηγική στον τομέα της χωροταξικής πολιτικής, τόσο από την άποψη νέων θεμελιωδών επιλογών για την οργάνωση του Ελληνικού χώρου, όσο και από την άποψη τομεακών επιλογών θετικού χαρακτήρα, δηλαδή όχι απλά αρνητικής, απαγορευτικής φύσης. Οι πολιτικές που εμφανίζονται στην περίοδο αυτή, ιδίως μετά το 1984, στον τομέα της χωροταξίας, είτε έχουν στενά ελεγκτικό στόχο, είτε αποτελούν στην ουσία συνέχιση πάγιων κρατικών πολιτικών, που εφαρμόζονται κατά καιρούς με διάφορες παραλλαγές. Αυτό δεν σημαίνει ότι υπήρχε αθρομένη συνολική πολιτική για τον Ελληνικό χώρο στα προηγούμενα χρόνια. Υπήρχαν όμως θετικά στοιχεία, όπως π.χ. στην πολιτική για τις βιομηχανικές περιοχές, όπως αρχικά διατυπώθηκε το 1965 στο πενταετές 1966-70 και στην σχετική νομοθεσία του έτους εκείνου, όπως έχω και άλλοτε τονίσει (Βασενχόβεν 1993α και 1993β). Υπήρχε ακόμη ένα ξεκίνημα με την ψήφιση του νόμου περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος το 1976 και την λειτουργία ενός Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας και Περιβάλλοντος με σημαντικές αρμοδιότητες (Αγγελίδης 1991: 175). Υπήρχε μια πολιτική για το δίκτυο των οικισμών, που ωρίμασε μέσα από ένα πολυετή προβληματισμό, και αποκρυστάλλωθηκε, έστω και με ατέλειες και ασάφειες, στην πολιτική, του 1978, της ανάπτυξης των "αντιπάλων" προς την Αθήνα μεγάλων πόλεων (Παναγιωτάτου 1993: 97-112, Βασενχόβεν 1979), και στην πολιτική, με νέες ιδεολογικές βάσεις, του 1983, για τις "ανοικτές πόλεις" της επαρχίας, δηλαδή τις "λειτούργικες οικιστικές ενότητες" του αγροτικού χώρου (ΥΧΟΠ 1984: 24). Οι ιδέες, γύρω από τον χωροταξικό σχεδιασμό, που είχαν αναπηδήσει στην γόνιμη δεκαετία του 60 (Βασενχόβεν 1993β) και είχαν παγώσει στα χρόνια της δικτατορίας, κέρδιζαν έδαφος, αργά, αλλά σταθερά, και έπαιζαν το χρίσμα κυβερνητικών επιλογών. Από ένα σημείο και πέρα η χωροταξία παύει να είναι "της μόδας" και μπαίνει, με κάποιες εξαιρέσεις, σε δεκαετή νάρκη.

Στον τομέα της βιομηχανίας, η πολι-

Ο Λ. Βασενχόβεν είναι καθηγητής στο Τμ. Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ. Η εισήγηση αυτή παρουσιάστηκε σε διεθνές συνέδριο που οργάνωσαν το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, και το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, μαζί με την Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, με γενικό θέμα "Η Ελλάδα στην Ευρώπη: Χωροταξία και Περιφερειακή Πολιτική προς το 2000" (Αθήνα, 6-8/12/96).

τική των κινήτρων, περνώντας από διάφορες παραλλαγές, εξακολουθεί κατά την γνώμη μου να διακρίνεται από έλλειψη χωροταξικής άποψης (Βασενχόβεν 1993α). Οι βιομηχανικές περιοχές, βασιζόμενες ως θεσμός σε νομοθεσία του 1965 και του 1977, μετατράπηκαν το 1986, με την πρόβλεψη μιας ΒΠΠΕ σε κάθε νομό, από όργανο αναπτυξιακής και χωροταξικής πολιτικής σε όργανο μάλλον κοινωνικής πολιτικής (όπ.αν.). Την ίδια ακριβώς χρονιά με την εμφάνιση των προτάσεων χωροταξικής οργάνωσης πραγματοποιείται η ρύθμιση για τις βιομηχανίες της Αττικής με το Π.Δ. 84/84. Πρόκειται για ρύθμιση "αμυντική", που αποτρέπει, χωρίς στην ουσία να καθοδηγεί. Δεν συνιστά κατά συνέπεια ενεργητική πολιτική, παρατήρηση που ισχύει, σε μεγαλύτερο βαθμό, με την διαδικασία της λεγόμενης προέγκρισης χωροθέτησης, που εισάγεται αργότερα (όπ.αν.).

Στον τομέα του τουρισμού, και ειδικότερα για την πολιτική κινήτρων, ισχύει και πάλι η παρατήρηση, που διατυπώθηκε σε σχέση με την βιομηχανία. Όσο για την πολιτική της αποθάρρυνσης επενδύσεων σε κοροσμένες περιοχές, ανήκει και αυτή στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 80 (ΚΕΠΕ 1987: 45). Η χωροταξική πολιτική στο θέμα του οικιστικού δικτύου ατονεί τελείως και αποτελεσματώνεται στο ψευδο-δίλημμα μεταξύ υλιεκτικής ενίσχυσης ορισμένων αναπτυξιακών πόλων και ανασυγκρότησης του δικτύου των μικρών, κύρια αγροτικών, οικισμών, ως εάν η μία μπορεί να αποτελέσει υποκατάστατο της άλλης. Κατά τα άλλα, η παραφυλολογία περί τον ρόλο της Πρωτεύουσας και τις ουτοπίες μετακίνησής της στον Σπερχειό ποταμό ή σε άλλα σημεία της επικράτειας, συνεχίζεται απτότητα.

Στον τομέα του περιβάλλοντος, από άποψη χωροταξικής πολιτικής έχουμε μια όντως σημαντική εξέλιξη με την μελέτη ζωνών περιβαλλοντικής προστασίας, σύμφωνα με τις δυνατότητες που παρέχει ο Ν.1650/86. Η αξιολογία και ελπιδοφόρα δραστηριότητα της εκπόνησης των λεγόμενων Ειδικών Χωροταξικών Μελετών, με ενίσχυση του Κοινωνικού προγράμματος ENVIREG (ΥΠΕΧΩΔΕ 1992), μπορεί να μην αποτελεί επαρκές δείγμα μιας σφαιρικής χωροταξικής πολιτικής σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο, είναι όμως μια χειροπιαστή και συγκεκριμένη δράση, που εξακολουθεί να αποτελεί τον κορμό της δραστηριότητας της αρμόδιας διεύθυνσης του ΥΠΕΧΩΔΕ. Και αυτή εξαρτάται πάντως από



θεσμικά εργαλεία που είχαν ήδη εισαχθεί το 1983, συγκεκριμένα τις Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (Χρυσοφιλόπουλος 1984: 159), που παραμένουν το μόνο, και απελπιστικά μοναχικό, εργαλείο εφαρμογής της χωροταξικής πολιτικής. Μακροπρόθεσμα, αν και με τρόπο έμμεσο, μεγαλύτερη ενδέχεται να αποδειχθεί η επίδραση πάνω στην χωροταξική πολιτική των θεσμικών ρυθμίσεων για την τοπική αυτοδιοίκηση και την περιφερειακή διοίκηση, που θεσπίζονται το 1986 (ΚΕΠΕ 1991: 64-67 και 88).

Στον τομέα των μεταφορών, που αναπτύσσεται στο συνέδριο σε ιδιαίτερη εισήγηση, οι γενικές γραμμές πολιτικής δεν παρουσιάζουν μεταβολές. Η εκτέλεση οδικών έργων είναι τελικά η πιο αποφασιστική επιρροή που ασκείται από την πολιτεία πάνω στην χωροταξική οργάνωση της χώρας μας, αλλά δεν μοιάζει να εντάσσεται σε μια συνδυασμένη, ευρύτερη χωροταξική πολιτική. Η περίοδος μετά τις ρυθμίσεις, κυρίως πολεοδομικής κλίμακας, του 1983-84, δεν μεταβάλλει τις ήδη διαμορφωμένες επιλογές στον τομέα των μεταφορών. Στην έκθεση για την περιφερειακή πολιτική του πενταετούς 1988-92 σωστά επισημαίνεται ότι "από άποψη μεταφορικού δικτύου, γενικά αναγνωρίζεται ότι το μελλοντικό σύστημα μεταφορών της χώρας έχει ήδη πάρει την οριστική του μορφή (όπ.αν.: 63). Οι πολιτικές των τελευταίων ετών, για την Εγνατία οδό και την πύλη της Ηγουμενίτσας, απλώς επιταχύνουν παλιότερες επιλογές, υπό την πίεση έκτακτων συγκυριών.

Σκοπός μου ως τώρα ήταν κατά κύριο λόγο να επιστήμω την απουσία χωροταξικής πολιτικής, ιδίως στην τελευταία δεκαετία. Φυσικά αυτό δεν σημαίνει απουσία δραστηριότητας των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών, αλλά μάλλον απουσία συνεκτικών

πολιτικών θέσεων και αντίστοιχων ενεργειών εφαρμογής, που να υπερβαίνουν τις γνωστές κοινοτικές για μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και ανάσχεση της ανάπτυξης της Αθήνας. Αναμφισβήτητα, σε σχέση με παλαιότερα χρόνια, όσον ο αναπτυξιακός σχεδιασμός που εφαρμόζαν με τα γνωστά πενταετή στερούνταν γεωγραφικής διάστασης, στη δεκαετία του 80, ιδίως με τα σχέδια περιφερειακής ανάπτυξης, αυτή η σύζευξη είναι αισθητή, αν και υπάρχουν πολλές αμφιβολίες για το κατά πόσον αυτό σημαίνει ότι οι χωροταξικοί ή οικιστικοί στόχοι πραγματικά λαμβάνονται υπόψη (Γετίμης 1989: 97). Εξ άλλου, κατά την προετοιμασία του προγράμματος 1988-92 η χωροταξία δεν αποτέλεσε καν χωριστό αντικείμενο μελέτης. Αυτό όμως που εντυπωσιάζει είναι ότι και τώρα ακόμη ο χωροταξικός σχεδιασμός μένει εγκλωβισμένος σε ένα προβληματισμό εσωτερικών για την επικράτεια ισορροπιών και δεν σχετίζεται καθόλου με τις γεωπολιτικές σχέσεις της χώρας. Αυτό απαιτεί μια τεκμηρίωση, μέσα από τα επίσημα κείμενα των πενταετών προγραμμάτων και των σχεδίων περιφερειακής ανάπτυξης.

### Πενταετή προγράμματα και σχέδια περιφερειακής ανάπτυξης

Η έκθεση για την χωροταξική πολιτική του προγράμματος 1976-80 έθεσε ως "θεμελιώδη επιδίωξη μακροχρόνιας προοπτικής... να αναπτυχθεί ένα πλέγμα ανθρωπογεωγραφικών ενότητων σε διάφορα επίπεδα", με εσωτερική συνοχή και "ολοκληρωμένη κοινωνική οργάνωση και λειτουργία", αυτοδυναμία σε αποφάσεις και εφαρμογή σχεδίων κλπ., όπως και "εξωτερικές λειτουργικές συνδέσεις σύμφωνες με

το διεθνή προστατολισμού της χώρας και ικανότητα ανταποκρίσεως και επιβιώσεως κάτω από έκτακτες συνθήκες" (ΚΕΠΕ 1976β: 47-48). Μεταξύ των προβλημάτων, στον τομέα των μεταφορών, που περιέχονται την λύση τους μειώνεται "η βελτίωση των συνδέσεων με τις χώρες των Βαλκανίων, της Ευρώπης και της Μεσογείου" (όπ.αν.: 36). Σε άλλο σημείο γίνεται η παρατήρηση ότι "η υφιστάμενη υποδομή στον κλάδο των μεταφορών... δεν είναι αποτέλεσμα ενός προγράμματος ορθολογικής αναπτύξεως των μεταφορών, αλλά αυτόνομης εξέλιξεως της προϋφιστάμενης υποδομής, που πραγματοποιήθηκε στο παρελθόν για την εξυπηρέτηση διάφορων σκοπών, κυρίως τοπικών και στρατιωτικών" (όπ.αν.: 201, η έμφαση δική μου).

Για το ίδιο πρόγραμμα 76-80, συγκροτήθηκε χωριστή επιτροπή για το θέμα της περιφερειακής ανάπτυξης, στην έκθεση της οποίας χαρακτηρίζονται ως μακροχρόνιες επιδιώξεις η άνοδος του επιπέδου ευημερίας των ασθενέστερων περιφερειών, η δημογραφική εξυγίανση των περιοχών με γηρασμένο πληθυσμό, η αύξηση της παραγωγικότητας της εθνικής οικονομίας με την ορθολογικότερη περιφερειακή κατανομή οικονομικών δραστηριοτήτων και πληθυσμού και η δημιουργία ενός ισόρροπου δικτύου καλά εξοπλισμένων οικισμών (ΚΕΠΕ 1976α: 58-59). Στην έκθεση γίνεται μνεία της έναρξης συνεργασίας με τους βόρειους γείτονες της Ελλάδας και της θετικής επίδρασής της στο αναπτυξιακό κλίμα του Βορειοελλαδικού χώρου. Για τον λόγο αυτό, "ιδιαιτέρως σημασιάν δια την ανάπτυξιν του εξεταζόμενου χώρου έχει προβλεπομένη ανάληψις της από κοινού εκτελέσεως σημαντικών έργων διμερούς ή πολυμερούς ωφελείας, μεταξύ της χώρας μας και των λοιπών βαλκανικών χωρών" (όπ.αν.: 61). Οι δύο εκθέσεις δεν προχωρούν σε εξειδίκευση των γενικών, και κάπως αορίστων, αυτών επιδιώξεων.

Στη συνέχεια εν τούτοις και αυτές οι αναφορές στους εξωστρεφείς προστατολισμούς της περιφερειακής ανάπτυξης και της χωροταξίας, δηλαδή στη συσχέτισή τους με την διεθνή θέση της χώρας, εκλείπουν. Στο "Πρόγραμμα Περιφερειακής Αναπτύξεως 1981-85" οι κύριες κατευθύνσεις πολιτικής αναφέρονται στις δραστηριότητες υψηλής παραγωγικότητας, στις αυτόχθονες πρωτοβουλίες, στην προστασία του περιβάλλοντος (που προβάλλει στο σημείο αυτό ως μείζον θέμα), στην υποδομή των περιφερειών, στην κρα-

τική αποκέντρωση που μακροπρόθεσμα προβλήματα στα δημιουργούν συχνά τα μέτρα άμεσων αποτελεσμάτων και στον κίνδυνο αναποτελεσματικής διασποράς ενεργειών και δραστηριοτήτων (Υπ. Συνταξιομ. 1980: 21-26). Στην χωροταξική πολιτική γίνεται σύντομη αναφορά, κυρίως για να τονισθεί η ανάγκη αποθάρρυνσης της ελέκτασης της Αθήνας και της συγκέντρωσης δραστηριοτήτων στην περιοχή της (όπ.αν.: 26-28). Η σύνδεση της χωροταξικής οργάνωσης με τις εξωτερικές σχέσεις της χώρας δεν υπάραξε. Χωρίς εμβάθυνση, μόνο πρακτικές αναφορές γίνονται ακόμη και στην ειδική έκθεση για τις μεταφορές, όπου αναφέρεται μεν δύο φορές "η προοπτική που υπάρχει για την αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της χώρας, ως κέντρου διαμετακομιστικού εμπορίου, ανάμεσα στην Ευρώπη και τις χώρες της Μέσης Ανατολής" (ΚΕΠΕ 1980α: 56 και 72), όπως αναφέρονται και το πορθμείο Βόλου-Ταρτούς, η εναλλακτική οδός από Ηγουμενίτσα προς Δυτική Ευρώπη και ο λημονιμένος, αν και αληθινοί, Ευρωλιμένες της Θεσσαλονίκης (όπ.αν.: 72), χωρίς όμως ένταξη σε ένα συλλογισμό γεωπολιτικής και όχι απλώς απαρίθμησης πιθανών πρωτοβουλιών. Το πρόβλημα κατά την άποψή μου βρίσκεται όχι σ' αυτές τις εκθέσεις, αλλά στην έλλειψη εθνικής πολιτικής για το σύνολο του Ελληνικού χώρου, μέσα στα Βαλκάνια, την Ανατολική Μεσόγειο και την Ευράση γενικότερα. Και ακούγεται κάπως σαν ειρωνεία, όταν, σωστά βέβαια, αλλά μάταια, μια άλλη έκθεση της ίδιας περιόδου, για τις χρήσεις γης, συνιστά να εναρμονίζεται η διαπεριφερειακή πολιτική χρήσεως γης προς τις εθνικές επιλογές της χωροταξικής πολιτικής (ΚΕΠΕ 1980β: 28-29). Εντούτοις, για να αποδίδουμε την αναγνώριση εκεί όπου αξίζει, λίγα χρόνια νωρίτερα, ένα σχέδιο που έφερε ατυχώς το βάρος των συνθηκών μέσα στις οποίες ξεκίνησε, το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο της Ελλάδας που εκπονήθηκε από το Γραφείο Δοξιάδη, περιείχε μια θαρραλέα προσπάθεια να ληφθεί ως αφετηρία των επιλογών του η γεωπολιτική θέση της χώρας (Δοξιάδη, Γραφείο 1975).

Στο "Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης 1983-1987", σε σχέση με τους μακροχρόνιους στόχους της χωροταξικής πολιτικής, τονίζεται ότι "στο πλαίσιο του δημοκρατικού προγραμματισμού για το σοσιαλιστικό μετασχηματισμό, κύριες επιδιώξεις της χωροταξικής πολιτικής και

περιφερειακής ανάπτυξης είναι η δημογραφική ανασυγκρότηση σε ολόκληρη την έκταση του εθνικού χώρου, η αναδιοργάνωση των παραγωγικών δομών της οικονομίας, η κοινωνική και πολιτιστική αναβάθμιση και η οικολογική ανασυγκρότηση και προστασία των αναπτυξιακών πόρων και του περιβάλλοντος. Με βάση τις παραπάνω επιδιώξεις, η μακροχρόνια χωροταξική πολιτική στοχεύει στην ορθολογική κατανομή και ισόρροπη ανάπτυξη δραστηριοτήτων και εκμετάλλευση πόρων στον ελλαδικό χώρο", ώστε να εξασφαλίσει αποτελεσματική διαδικασία οικονομικής ανάπτυξης, άμβλυνση ανισοτήτων και προστασία πολιτιστικών και φυσικών πόρων (ΥΠΕΘΟ 1985: 162-163).

Όταν έρχεται η ώρα για την ετοιμασία του πενταετούς 1988-92, η χωροταξική πολιτική ή ο χωροταξικός προγραμματισμός, όπως εναλλακτικά ονομάζεται, έχει πλέον περάσει σε θέση χαμηλής προτεραιότητας. Δεν αποτελεί αντικείμενο ιδιαίτερης μελέτης και περιορίζεται σε σύντομες αναφορές μέσα στο κείμενο της έκθεσης για την περιφερειακή πολιτική, ως ένας από τους τομεακούς άξονες της περιφερειακής πολιτικής (ΚΕΠΕ 1991: 47, 63, 84, 92). Ως προς τα προβλήματα, απομονώνονται η κυριαρχία της Αθήνας, η αναπτυξιακή καθυστέρηση των μειονεκτικών περιοχών και η υποβάθμιση του περιβάλλοντος (όπ.αν.: 47). Ως προς τις εξελίξεις, μνημονεύονται οι προτάσεις χωροταξικής οργάνωσης των νομών του 1984, ο νόμος για το περιβάλλον του 85, η δημιουργία των Οργανισμών Αθήνας και Θεσσαλονίκης την ίδια χρονιά και το διάταγμα για την βιομηχανία της Αττικής του 1984 (όπ.αν.: 63). Η προτεινόμενη πολιτική περιλαμβάνει την ρύθμιση του αστικού και περιαστικού χώρου των πόλεων, την προστασία του αγροτικού χώρου από επεκτεινόμενες ασυμβίβαστες χρήσεις και την μελέτη των περιοχών με ευαίσθητα οικολογικά συστήματα, πράγμα που προωθήθηκε αργότερα, όπως ήδη ανέφερα (όπ.αν.: 84-85). Προβλέπεται και η εισαγωγή μιας νέας κατηγορίας σχεδίων, των Ειδικών Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων για αστικές περιοχές και "κεντρικές-παράλιακές" (;) ζώνες.

Ανεξάρτητα προς τις προβλέψεις που αφορούσαν την χωροταξική πολιτική, ο προτεινόμενος βασικός άξονας περιφερειακής πολιτικής ήταν "η ορθολογική κατανομή και συνάρθρωση πόρων και δραστηριοτήτων", με στόχο μια αποτελεσματικότερη διαδικασία ανάπτυξης, την εξάλειψη των

χωρικών ανισοτήτων και την προστασία πολιτιστικών και φυσικών πόρων, όπως επίσης την ισοτιμία, αλλά και την διαφοροποίηση, των περιφερειακών συνθηκών ποιότητας ζωής και περιβάλλοντος (όπ.αν.: 68). Η μόνη νύξη που γίνεται για τις επιπτώσεις της περιφερειακής ανάπτυξης στην διεθνή θέση της χώρας περιέχεται στην πρόταση για έμφαση στην αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των ήδη αναπτυγμένων περιοχών και στην παρακολούθηση των διεθνών αγορών (όπ.αν.: 71). Ως προς το βασικό οδικό δίκτυο, αναφέρεται ότι ο ανατολικός κάθεται αξόνος (Ευζώνων - Θεσσαλονίκης - Αθήνας - Κορίνθου - Τρίπολης - Καλαμάτας) θα είναι πρόεκταση του σχεδιαζόμενου διευρωπαϊκού αυτοκινητοδρόμου, του γνωστού Trans-European Motorway ή TEM (όπ.αν.: 81-82).

Μετά την ουσιαστική εγκατάλειψη του πενταετούς 1988-92 και την απροθυμία της κυβέρνησης να προχωρήσει στην κατάρτιση άλλου, η κυβερνητική πολιτική για την εθνική και περιφερειακή ανάπτυξη εκφράζεται ουσιαστικά μόνο στις προτάσεις για το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 1989-93 και πολύ πρόσφατα στις υπό αναθεώρηση, και άγνωστες στους περισσότερους, προτάσεις για το 2ο ΚΠΣ. Στο ΚΠΣ 1989-93 διαπιστώνεται για πολλοστή φορά η περιφερειακή ανισορροπία και διακρίνονται 4 τύποι περιφερειών (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 1990: 9).

- α. Η Αττική με τα φαινόμενα υπεργολικής συγκέντρωσης και περιβαλλοντικής υποβάθμισης.
- β. Άλλες αστικές ή τουριστικές περιοχές, με ανάγερση σύγχρονης υποδομής.
- γ. Δυναμικές πεδινές ζώνες με ανάγερση οικονομικής υποδομής και παραγωγικού εκσυγχρονισμού.
- δ. Απομακρυσμένες περιοχές με φαινόμενα εγκατάλειψης.

Δυστυχώς και σε αυτή την περίπτωση δεν παρέχεται κάποια ένδειξη ότι τον σχεδιασμό επηρέασε μια ευρύτερη γεωγραφική προοπτική και ότι υπήρξε ένα όραμα πολιτικής, το οποίο υπαγόρευσε την περιφερειακή και χωροταξική πολιτική που εκφράστηκε μέσω του ΚΠΣ. Όσο για το 2ο ΚΠΣ, δεν έχω την δυνατότητα να γνωρίζω, καθώς γράφονται αυτές οι γραμμές, ποιές ήταν οι βασικές επιλογές της τελικής πρότασης που διαβίβασε η Ελληνική κυβέρνηση στην Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προ των εκλογών του Οκτωβρίου 1993 ή ποιές είναι οι

κατευθυντήριες γραμμές της αναθεώρησης που επιχειρεί η νέα κυβέρνηση μετά τις εκλογές. Έτσι, αν υπάρχει μια επισήμανση για την ανάγκη σύνδεσης της περιφερειακής και χωροταξικής πολιτικής με την νέα διεθνή οικονομική γεωγραφία, αυτή προέρχεται από μια ανεπίσημη έκθεση του ΚΕΠΕ, με προσωπικές θέσεις (Κατοχιανού και Κομίλης 1990: 350 και 355).

Μια παραμόρφωση που έπαθε ο Ελληνικός χωροταξικός σχεδιασμός καθώς βρισκόταν στο στάδιο της ανάπτυξης του, ήταν ο διαχωρισμός, μεταξύ δύο υπουργείων, του σχεδιασμού στο εθνικό επίπεδο από εκείνου στο νομαρχιακό επίπεδο. Τα εθνικά και περιφερειακά σχέδια είναι και σήμερα στην αρμοδιότητα των υπηρεσιών του πανίσχυρου ΥΠΕΘΟ (Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας), τα χωροταξικά σχέδια μόνον, που η εκπόνησή τους είναι πάντοτε μέσα στις προθέσεις της Διεύθυνσης Χωροταξίας, παράλληλα με την συνέχιση των Ειδικών Χωροταξικών Μελετών, βρισκόνται στα χέρια των συγκριτικά αδύναμων, αρμοδίων υπηρεσιών του ΥΠΕΧΩΔΕ (Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων). Είναι γνωστό στους παροικούντες στην Ιερουσαλήμ, ότι η φωνή των τελευταίων μετά βίας ακούγεται από τους πρώτους και ότι οι "τελευταίοι" είναι τελευταίοι και εντός του οίκου τους, όπου την πρωτοκαθεδρία έχουν οι υπηρεσίες των Δημοσίων Έργων. Το αποτέλεσμα είναι ότι ο χωροταξικός συνδυασμός μέσα στην χώρα, που, όπως ισχυρίζομαι, πρέπει επειγόντως να συνδεθεί με τις εθνικές επιλογές, μένει αποκολλημένος από τα εθνικά σχέδια, και ότι οι πραγματικά κρίσιμες αποφάσεις για τα έργα χερσαίων μεταφορών, ιδίως των οδικών, μια και οι σιδηρόδρομοι βρίσκονται ατυχώς σε μακρινή σχέση συγγενείας με την εθνική χωροταξία, λαμβάνονται ερήμην όλων των άλλων, αν και πρόκειται για τις αποφάσεις που πάνω από όλες τις άλλες "κατασκευάζουν" το εθνικό χωρο-κοινωνικό σύστημα. Θα χαρώ μόνον ιδιαίτερα εάν όλα αυτά ήταν δικές μου φαντασιώσεις.

### Αλλαγές στην Ευρωπαϊκή οικονομική γεωγραφία

Ο Βρετανός γεωγράφος Andrew Dawson ισχυρίζεται στο πρόσφατο βιβλίο του για την γεωγραφία της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, ότι εδώ και 60 χρόνια δεν είχε δημοσιευθεί ούτε ένα κείμενο για την οικονομική

γεωγραφία ολόκληρης της Ευρώπης, το δε τελευταίο, το 1931, είχε γραφεί από Αμερικανούς (Dawson 1993: 8 και 12)! Ακόμη και αν αυτό δεν αληθεύει, και δεν έχω δυνατότητα να το αμφισβητήσω, το γεγονός είναι ότι σε μεγάλο βαθμό, από άποψη λειτουργίας ενός ενιαίου χωρο-οικονομικού συστήματος, υπήρχαν δύο Ευρώπες και όχι μία, πράγμα που εξηγεί και τον κατακεραυνισμό της ανάπτυξης. Ενώ η λειτουργία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και τώρα Ένωσης, ήταν φυσικό να γίνει αντικείμενο ενιαίας χωρο-οικονομικής ανάλυσης (π.χ. Bamford and Robinson 1983), κάτι το ανάλογο ήταν δύσκολο να συμβεί για το σύνολο της Ευρώπης, παρά μόνο ίσως σε επίπεδο εξειδικευμένων, και πιθανώς απορρήτων, αναλύσεων.

Οι κινήσεις προς την κατεύθυνση της ολοκλήρωσης της Ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς, οι διευρυνόμενες σχέσεις Δυτικής και Ανατολικής Ευρώπης και η κατάργηση των σοσιαλιστικών καθεστώτων της τελευταίας, αλλάζουν αυτήν την εικόνα, έστω και αν το μέγεθος, και ιδίως η ταχύτητα, των εξελίξεων μέσα στις τέως σοσιαλιστικές χώρες εκτιμήθηκε αρχικά με μια μεγάλη δόση υπερβολής. Το ερώτημα που ανέκυψε, και που κατά την άποψή μου έχει μεγάλη σημασία για την Ελληνική χωροταξική (και φυσικά όχι μόνο) πολιτική, είναι οι επιπτώσεις αυτών των εξελίξεων στον Ευρωπαϊκό χώρο. Το ερώτημα αυτό προσπαθούν όλο και περισσότεροι να απαντήσουν, είτε για λογαριασμό της ίδιας της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΚ), είτε όχι. Η ίδια η Επιτροπή, ξεκινώντας την πρωτοβουλία για την Ευρώπη του 2000, στην οποία εντάσσεται και αυτό το συνέδριο, δηλώνει ότι επιδιώκει την διερεύνηση των παραγόντων που επηρεάζουν την αποτελεσματική (για ποιόν είναι βεβαίως ένα ερώτημα) χρήση του γεωγραφικού χώρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) (CEC 1991a: 24) και προβαίνει αμέσως σε μια γεωγραφική εμμηγεία του σημερινού χωρικού μοντέλου ανάπτυξης (όπ.αν.: 21). Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του γεωγραφικού αυτού χώρου, σε σχέση με ένα μονο-εθνικό χώρο του είδους, στο οποίο συνήθως εντάσσονται οι αναλύσεις προβληματικών περιφερειών, είναι οι συνοριακές περιοχές, είτε στα εσωτερικά σύνορα μεταξύ κρατών-μελών, είτε στα εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε. (Armstrong 1989: 170).

Στις θέσεις που διατυπώνονται στις εκθέσεις της ΕΕΚ εκφράζεται η αίσιο-

δοξία ότι οι τάσεις της ενοποίησης θα οδηγήσουν στον εκσυγχρονισμό των λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών (CEC 1991b: 67), επισημαίνεται όμως η ανάγκη περιφερειακής πολιτικής που θα εξασφαλίσει εξειδικευμένες αγορές για τις περιφέρειες αυτές και θα αποτρέπει την εμφάνιση ενός περιφερειακού δυαδισμού (όπ.αν.: 70 και Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο 1991: 89). Οι κίνδυνοι, όπως προκύπτει από μια από τις μελέτες που έγιναν για λογαριασμό της ΕΕΚ, είναι μεγαλύτεροι για τις χώρες που έχουν περισσότερες περιφέρειες με δείκτες που τις εντάσσουν στους πιθανούς χαμένους ("loser regions"), από την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς (GREMI 1992: 63). Αυτό οδηγεί τους μελετητές στην πρόταση ειδικής μεταχείρισης της Ελλάδας, της οποίας οι ιδιότητες εθνικές εξωτερικές οικονομίες, που οι μελετητές ενυπάρχουν και με κάποια αμηχανία χαρακτηρίζουν ως ένα συνολικό "country effect", απαιτούν ένα κατ'εξαίρεση πρόγραμμα (όπ.αν.: 222).

Η απειλή στην ανάπτυξη ορισμένων ιδίως Ελληνικών περιφερειών προέρχεται και από τον προβλεπόμενο ανταγωνισμό των ανατολικο-Ευρωπαϊκών οικονομιών, που απαιτεί, από Ελληνικής πλευράς, εκτεταμένες αναδιορθώσεις (Empirica 1992: 57). Κατά την μελέτη της Γερμανικής εταιρείας EMPIRICA για τις συνέπειες της ολοκλήρωσης, η εκμετάλλευση των δυναμικών στοιχείων που χαρακτηρίζουν την Ελλάδα, σε σχέση με τις εξελίξεις στην Ευρώπη, αλλά και η υπέρβαση των διαρθρωτικών αδυναμιών, απαιτούν μια τομεακή και μια περιφερειακή αναπτυξιακή στρατηγική, με έμφαση στην αξιοποίηση των δυνατοτήτων κάθε περιφέρειας (όπ.αν. 63). Στην μελέτη αναπτύσσεται ένα θετικό και ένα αρνητικό σενάριο πολιτικών εξελίξεων στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη (ΚΑΕ), ανάλογα με την επιτυχία των μεταρρυθμίσεων και της αντιμετώπισης των διαρθρωτικών εμποδίων, ώστε να ερευνηθούν οι χωρικές επιπτώσεις των εξελίξεων (όπ.αν.: 72-77). Με το θετικό σενάριο η ολοκλήρωση του χώρου των ιδίων των χωρών της ΚΑΕ γίνεται επιτυχή, νέοι άξονες επικοινωνίας δημιουργούνται, η Ελλάδα και οι βόρειοι γείτονές της ενταίνονται τις σχέσεις και τις ανταλλαγές μεταξύ τους και το "Ευρωπαϊκό Σπίτι" διευρύνεται αποκτώντας μεγαλύτερη ευστάθεια. Με το αρνητικό σενάριο οι χωρικές ανισοροπίες παραμένουν έντονες και η δομή του χώρου αμετάβλητη (όπ.αν.: 79-80). Στην περίπτωση του θετικού

σεναρίου, το υπολανθάνον δυναμικό ορισμένων περιοχών της Ε.Ε. γίνεται προοπτικό, καθώς υπάρχει μια βελτίωση προσπελασιμότητας προς τα νοτιο-ανατολικά και μια σημαντική αναβάθμιση των υποδομών μεταφορών. Οι μεθοριακές περιοχές ή οι περιοχές διέλευσης κερδίζουν από τις μεταρρυθμίσεις στις χώρες της ΚΑΕ, απομονωμένες περιφέρειες γίνονται κέντρα κίνησης, από άποψη υποδομών ανοίγονται προς τα έξω και αποκτούν ελκυστικότητα για την εγκατάσταση επιχειρήσεων (όπ.αν.: 87-89).

Είναι φανερό πως στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος, ιδίως από την σκοπιά του χωροτάκτη, είναι η έννοια του "περιφερειακού δυναμικού" (regional potential), παλιά γνώριμη των οικονομικών γεωγράφων και των χωροτακτών (Berry and Horton 1970). Οι μεταβολές του δυναμικού περιφερειών στα εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε., με μεγάλη απομόνωση και χαμηλή ως τώρα προσπελασιμότητα, θα είναι δραματικές σε περιόχους ουσιαστικού ανοίγματος της ενδοχώρας τους, στον βαθμό που αυτό το δυναμικό προσδιορίζεται από τις αυξημένες δυνατότητες εμπορικών ανταλλαγών, την ενισχυμένη ακτινοβολία των αστικών κέντρων τους, τις βελτιωμένες υποδομές μεταφορών και την καλύτερη πρόσβαση σε αγορές και ζώνες επιχειρηματικής δραστηριότητας. Η λογική αυτή διαπερνάει τόσο την μελέτη της Empirica, όσο και εκείνη του BfLR, δηλαδή του Γερμανικού Ομοσπονδιακού Ινστιτούτου Ερευνών για την Περιφερειακή Γεωγραφία και τον Χωροταξικό Σχεδιασμό (Lutter et al. 1992), για την προσπελασιμότητα και περιφερειακότητα των περιοχών της Ε.Ε.

Η πρόθεση της τελευταίας ήταν στην ουσία να ερευνηθεί τους παράγοντες που επηρεάζουν την σχετική χωροοικονομική θέση των περιφερειών της Ε.Ε., ιδίως τις υποδομές μεταφορών, επισημαίνοντας κατ'αρχήν ότι η εξίσωση "δυσμενής θέση = χαμηλή ανάπτυξη" δεν ισχύει πλέον λόγω της παρεμβολής περιβαλλοντικών παραγόντων (όπ.αν.: 9). Στην μελέτη τονίζεται ιδιαίτερα η χρονική εγγύτητα προς σημαντικά επιχειρηματικά κέντρα, ιδίως 194 κέντρα που ξεχωρίζονται ως διεθνώς εμβέλειες, ή έστω τις 34 πρωτεύουσες ή μεγαλύτερες πόλεις (όπ.αν.: 12 και 14). Ας σημειωθεί ότι στην δεύτερη κατηγορία ανήκει μόνο η Αθήνα από τις Ελληνικές πόλεις, ενώ στην πρώτη ανήκουν π.χ. η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, η Βαρσοβία, η Βουδαπέστη, και τα ...Σκόπια, όχι

όμως το Βουκουρέστι, η Σόφια ή η Πάτρα (όπ.αν.: Παράρτημα, 1-2 και 19). Κατόπιν εξετάζεται η χρονική εγγύτητα προς διεθνή αεροδρόμια (από τα οποία υπάρχει ταχεία πρόσβαση σε μεγάλα κέντρα οικονομικής δραστηριότητας) ή προς σταθμούς σιδηροδρόμου μεγάλης ταχύτητας, οι οποίοι μέχρι το 1995 θα απουσιάζουν τελείως από τρία μόνο μέλη της Ε.Ε., το Λουξεμβούργο, την Ιρλανδία και την Ελλάδα (όπ.αν.: 16-18). Μια πιθανή επέκταση του δικτύου μεταφορών θα αλλάξει δραματικά την σχετική προσπελασιμότητα, άρα και το δυναμικό, ιδίως των περιφερειακών ζωνών της Ε.Ε. (όπ.αν.: 22 και 24). Η άριστη λύση, κατά την μελέτη, ιδίως για τα περιφερειακά κράτη της Ε.Ε., είναι ένας συνδυασμός χερσαίων μεταφορών μεγάλης ταχύτητας με αεροπορικές συνδέσεις, με κριτήριο πάντοτε την ταχύτητα πρόσβασης επιβατών προς σημαντικά αστικά κέντρα οικονομικής δραστηριότητας (όπ.αν.: 30-32 και 42).

Μια ανάλογη εκτίμηση "δυναμικού" επιχειρεί και η μελέτη της Empirica με κριτήριο τον όγκο οικονομικής δραστηριότητας προς τον οποίο έχει πρόσβαση μια δεδομένη περιφέρεια, υποθέτοντας φάσεις μεταβολών που ακολουθούν τα σενάρια μελλοντικών εξελίξεων (Empirica 1992: 137). Οι κεντρικές περιοχές της Ε.Ε. κερδίζουν σημαντικά σε δυναμικό, αλλά δεν είναι οι μόνες. Το ίδιο ισχύει και για άλλες, ιδίως αυτές που βρίσκονται εγγύτερα στις τώως οσοιαστικές γωνίες (όπ.αν.: 143 και 146), αν και το κέρδος εξαρτάται από την ανταπόκριση και προσαρμογή των συνοριακών ιδίως περιοχών, που θα αντιμετωπίσουν αυξημένο ανταγωνισμό (όπ.αν.: 157-160). Το αποτέλεσμα δεν μπορεί να είναι προκαθορισμένο. Εξαρτάται από την περιφερειακή και χωροταξική πολιτική, ιδίως στον τομέα των μεταφορών και στον τομέα της οικιστικής ανάπτυξης ή μιας πολιτικής πόλων ανάπτυξης, που θα πρέπει χωρίς φόβο να βγάλει ο Ελληνικός χωροταξικός σχεδιασμός από το ντουλάπι και να τον εφαρμόσει με τρόπο ουσιαστικότερο, αλλά και χωρίς φόβο πρόχειρων και επιτόλαιων αντιδράσεων. Όπως τονίζει μια ακόμη πρόσφατη μελέτη, για λογαριασμό της ΕΕΚ, για την αστικοποίηση και τις λειτουργίες των πόλων στην Ε.Ε., οι δεσμοί μεταξύ των περιφερειακών κέντρων της Ε.Ε. και των περιφερειών τους, αλλά και με τα κέντρα των γειτονικών χωρών, π.χ. της Θεσσαλονίκης με την Σόφια, πρέπει να ενισχυθούν (European

Institute of Urban Affairs 1992: par. 3.2.5). Και πολύ σωστά επισημαίνεται στη συνέχεια:

“Οι περισσότερες συνοριακές πόλεις στην Ευρώπη υποφέρουν από το γεγονός ότι τα επιφανειακά δίκτυα μεταφορών παραμένουν προσαυτολιωμένα προς την εξυπηρέτηση εθνικών, μάλλον, παρά Ευρωπαϊκών αναγκών και ενδο-Ευρωπαϊκών, μάλλον, παρά εξω-Ευρωπαϊκών. Οι υποδομές γύρω από το Αμβούργο και την Θεσσαλονίκη π.χ., δεν είναι κατάλληλες για τις τρέχουσες μορφές επενδύσεων και εμπορίου, ιδίως αν θεωρηθεί δεδομένη οποιαδήποτε περαιτέρω διεύρυνση του κύκλου των μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στην Ανατολική Ευρώπη” (όπ.αν.).

Τι να πει τότε κανείς για την Καβάλα και την Αλεξανδρούπολη, θα μπορούσαμε να προσθέσουμε. Και μάλιστα χωρίς να λάβει υπόψη και τις εμπορευματικές ροές μεταξύ Τουρκίας και Ε.Ε., ιδίως από χειρσαίες οδούς, που, όπως αναφέρεται με έμφαση σε μια ακόμη μελέτη των τελευταίων ετών, για λογαριασμό της ΕΕΚ, αποτελούν τον κύριο όγκο ανταλλαγών της Ε.Ε. με τις χώρες της Νότιας και Ανατολικής Μεσογείου (ΤΑΔ 1992: 123 και 129-131). Όπως και στην περίπτωση της Ανατολικής Ευρώπης, προς την οποία η Ελλάδα έχει μια προνομαχική γεωγραφική γειτονία, έτσι και με τις χώρες αυτές η πρόκληση ενίσχυσης των οικονομικών σχέσεων, με τις παρεπόμενες ενδο-περιφερειακές υποχρεώσεις χωροταξικής πολιτικής, απευθύνεται μάλλον στις γεωγραφικά πλησιέστερες Μεσογειακές χώρες της Ε.Ε. (μεταξύ των οποίων κατ' εξοχήν η Ελλάδα), παρά στις ασθενέστερες χώρες της, άλλων ακτών της Μεσογείου (όπ.αν.: Πρόλογος - σύνθεση). Ήδη από το 1984, και σε ορισμένες περιπτώσεις από το 1987, ισχύουν ειδικές συμφωνίες συνεργασίας της Ε.Ε. με όλες σχεδόν αυτές τις χώρες (Featherstone 1989: 196), πράγμα που ισχύει και με αρκετές χώρες της Ανατολικής Ευρώπης (θεώρημα Α.Ε. 1992, Α' Φάση/Τεύχος 1: 20-21).

## Θεωρία και πράξη

Οι επιστημολογικές οριοθετήσεις των αντικειμένων του ενός ή του άλλου κλάδου που σχετίζεται με τον περιφερειακό χώρο, τον χώρο πέρα από τα όρια του μεμονωμένου οικισμού, θα ήταν ίσως ανοήσιμες και βαρετές, προϊόν σχολαστικής βυζαντινολογίας, αν δεν είχαν και ένα αρνητικό



αποτέλεσμα: Να εγκλωβίζουν την πράξη μέσα στα όρια που θέτει η περιχαράκωση των επιστημονικών περιοχών από τους εκπροσώπους τους και, στην συνέχεια, η περιχαράκωση των διοικητικών αρμοδιοτήτων που η μια ή η άλλη κατηγορία επιστημόνων συνήθως ελέγχουν.

Δεν είναι σκοπός αυτής της εισήγησης να εισέλθει σε μια θεωρητική συζήτηση για τους ορισμούς, τις επικαλύψεις ή τις διαφορές της χωροταξίας και της περιφερειακής πολιτικής, της οικονομικής γεωγραφίας και της περιφερειακής επιστήμης, ή του οικονομικού και του φυσικού χωροταξικού σχεδιασμού. Πρέπει όμως να παρατηρήσω ότι όπως κάποτε τα στεγανά που δημιουργήθηκαν μέσα στην οικονομική επιστήμη οδήγησαν, όπως γράφει ο Κόνσολας, στην “παραμέληση της μεταβλητής του χώρου” (Κόνσολας 1985: 21) ή όπως οι καθιερωμένες, αρχιτεκτονικές καταγωγής, πρακτικές της πολεοδομίας καθόρισαν για πολύ καιρό την φύση της θεωρίας του πολεοδομικού σχεδιασμού (Βασενχόβεν 1971), έτσι και τώρα, η εμπλοκή του περιφερειακού σχεδιασμού σε ποσοτικές αναλύσεις και οικονομομετρικά μοντέλα από την μια και σχηματοποιημένα χωρικά πρότυπα φυσικού σχεδιασμού από την άλλη, ή ακόμη και σε διοικητικά λειτουργικά οργανογράμματα, εξαφανίζουν το πολιτικό, με την ευρεία έννοια του όρου, περιεχόμενο της περιφέρειας, του χώρου και του αντίστοιχου χωροταξικού σχεδιασμού. Χρειάζεται, μας υπενθυμίζει ο Charles Gore (1984: 21), να αντιμετωπίσουμε τους στόχους και τα μέσα του χωροταξικού σχεδιασμού ως *πολιτικές επιλογές* (η έμφαση δική του). Στο θέμα που μας ενδιαφέρει, η εξαφάνιση του πολιτικού περιεχομένου (ίσως και

η επικράτηση του μικρο-πολιτικού) συνέβαλε στην αυτο-παγίδευση της χωροταξίας και τον σχεδόν εκούσιο αποκλεισμό της από τον σχεδιασμό και την άσκηση μιας αναπτυξιακής εθνικής πολιτικής που συνδέεται με τον γεωπολιτικό της περίγυρο.

Οι σημερινές περιστάσεις επιβάλλουν να διορθώσουμε αυτήν την στρέβλωση, μέσα σε ένα πνεύμα εθνικό και Ευρωπαϊκό συνάμα, και χωρίς να διστάσουμε να αποτινάξουμε παραδοσιακές φοβίες και αγκυλώσεις. Ο στόχος είναι να σχεδιάσουμε τον δικό μας χώρο βλέποντας τον μέσα στον Ευρωπαϊκό και Μεσογειακό που τον περιβάλλει. Είναι φανερό από όσα ανέφερα ότι η Ευρωπαϊκή ενοποίηση θα δώσει ευκαιρίες, αλλά θα δημιουργήσει και αποκλίσεις. Περιοχές βραδείας ανάπτυξης, προειδοποιεί ο Dawson (1993: 203), θα δουν να ξεσκεπάζονται τα συγκριτικά τους μειονεκτήματα, αλλά οποιαδήποτε εκούσια υποχώρησή τους προς την απομόνωση, θα τις ζημιώσει εξίσου και θα τις οδηγήσει στο περιθώριο της Ευρωπαϊκής χωροοικονομίας.

Εξακολουθούμε δυστυχώς, όχι μόνο να έχουμε μια αρνητικά εσωστρεφή αντιμετώπιση του “περιφερειακού προβλήματος” της χώρας μας, αλλά να αναπαράγουμε και τις ξεπερασμένες διαγνώσεις του παρελθόντος, τόσο σε κείμενα πολιτικής, όσο και σε επιστημονικές αναλύσεις. Στο ΚΠΣ 198-93, ο μόνος χωροταξικός χαρακτήρα “άξονας προτεραιότητας” ήταν “η μείωση της διαφοράς μεταξύ Αττικής και υπόλοιπης χώρας” (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 1990: 10). Το περιφερειακό πρόβλημα επίμονα αντιμετωπίζεται ως θέμα αποκλειστικά της σχέσης της Πρωτεύουσας με την υπόλοιπη χώρα (Nikolinakos 1985:

207-208). Υπάρχει βέβαια και ο αντίλογος. Όπως γράφει ο Χατζημιχάλης, "το νέο σχήμα άνισης περιφερειακής ανάπτυξης" στη Νότια Ευρώπη "μοιάζει να συνδυάζει την διεύρυνση και το βάθμα των περιφερειακών ανισοτήτων, κάνοντας τις παραδοσιακές διακρίσεις, όπως αστικο-αγροτικό, βορράς-νότος ή κεντροπεριφέρεια, πολύ προβληματικές" (Hadjimichalis 1987: 305). Στους μηχανισμούς ανισοποίησης έχουν προστεθεί διεθνείς μετακινήσεις οικονομικής αναδιάρθρωσης, που δημιουργούν νέες συνθήκες, αλλά απαιτούν και νέες λογικές αντιμετώπισης. Η εμφάνιση διεθνών οικονομικών (χρηματιστικών, ασφαλιστικών κλπ) υπηρεσιών σε σχετικά μικρό αριθμό αστικών κέντρων αλλάζει τις χωρικές συσχετίσεις (Thrift 1987: 210-212 και 230) και όπως επισήμανε μια από τις μελέτες που αναφέρθηκαν νωρίτερα (Lutter et al. 1992), μέσα από τις σχέσεις προσπελασιμότητας, μεταβάλλει, σε μεγάλη ακτίνα, το δυναμικό των περιφερειών.

Πέραν όμως από αυτές τις εξελίξεις, η μεγάλη πρόκληση είναι η θέση της Ελλάδας στον μεταβαλλόμενο Ανατολικο-Ευρωπαϊκό χώρο. Η θέση της στην Ευρώπη επηρεάζεται αναμφίβολα, εδώ και πολλά χρόνια, από πολιτικές που απορρέουν από τους δεσμούς της χώρας με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, και τώρα Ένωση, και από την συνακόλουθη βαρύτητα των εμπορικών ανταλλαγών της χώρας μας με τα άλλα κράτη-μέλη της Ε.Ε. Αλλά και ανεξάρτητα από το θεσμικό πλαίσιο της Ε.Ε. και των συνεπειών του, λόγω και μόνον της διαμόρφωσης της οικονομικής γεωγραφίας της Ευρώπης, των διμερών κρατικών σχέσεων και των συνεπειών της λειτουργίας άλλων πολιτικών και οικονομικών σχηματισμών, π.χ. του ΝΑΤΟ ή της COMECON, διαμορφώθηκαν στο παρελθόν οικονομικοί προσανατολισμοί, που δεν επηρέασαν ισορροπα και ισότιμα τους περιφερειακούς οικονομικούς χώρους της Ελλάδας.

Με άλλους λόγους οι προσανατολισμοί αυτοί είχαν ένα στοιχείο παραμόρφωσης, ως προς την ισότιμη αντιμετώπιση των περιφερειακών αναπτυξιακών προτεραιοτήτων, αν μη τι άλλο, διότι ο ευρύτερος οικονομικός χώρος της Ελλάδας δεν ήταν ελεύθερα προσβάσιμος προς όλες τις κατευθύνσεις, με ίσο βαθμό ελευθερίας οικονομικών ανταλλαγών. Η Ελλάδα ανήκε σε ένα οικονομικό και πολιτικό χώρο, που δεν είχε αντιστοιχία με τον γεωγραφικό της χώρο, πράγμα που σημειώνει πως οι συνθήκες είχαν εκ των προ-

τέρων ένα ενσωματωμένο στοιχείο περιφερειακής ανισότητας ευκαιρίας και άνισης μεταχείρισης. Στην διάρκεια του χρόνου, αυτή η κατάσταση δεν μπορούσε παρά να λειτουργήσει παραμορφωτικά, προκαλώντας φαινόμενα ατροφίας στις οικονομικές και κοινωνικές δομές ορισμένων περιφερειών.

Σε ένα σύστημα ελεύθερων ανταλλαγών πολλές από τις παραπάνω καθιερωμένες συνθήκες και παραμορφώσεις δεν είναι πλέον κατανοητές και παύουν να ισχύουν εκ των πραγμάτων. Η οικονομική γεωγραφία της Ευρώπης μεταβάλλεται ραγδαία, οι πολιτικοί και οικονομικοί συσχετισμοί άλλαξαν πρόσωπο κατά την τελευταία τετραετία και η ίδια η Ε.Ε. των 12 θα είναι σύντομα "των 15" ή "των 18", υποδεχόμενη στους κόλπους της χώρες της Κεντρικής ή Ανατολικής Ευρώπης, χωρίς να ξέρουμε ακόμη με ποιά σειρά και πότε ακριβώς, περιλαμβανομένης κάποια στιγμή και της άμεσης γειτονικής μας Βουλγαρίας. Ο ευρύτερος διεθνής οικονομικός χώρος της Ελλάδας θα είναι πλέον ομοιόμορφα προσβάσιμος, αν όχι τόσο όσο είναι σήμερα η Ευρώπη των 12, αλλά πάντως πολύ πλησιέστερα σ' αυτό το πρότυπο από ό,τι ισχύει σήμερα στις σχέσεις μας με τις ανατολικο-ευρωπαϊκές χώρες, πόσο μάλλον από ό,τι ίσχυε πριν από ελάχιστα χρόνια. Και όταν αυτό συμβεί, και θα συμβεί σύντομα, η περιφερειακή γεωγραφία της Ελλάδας δεν θα είναι η ίδια. Γι' αυτό και θα πρέπει από τώρα να σχεδιάζουμε και υλοποιούμε τις εθνικές και περιφερειακές υποδομές με στοιχεία του μέλλοντος και όχι του παρελθόντος.

Στο Πόρισμα της Επιτροπής της Ακαδημίας Αθηνών για την ανάπτυξη της Θράκης, που ανακοινώθηκε τον Ιούνιο 1993 στην Ακαδημία από τους Ακαδημαϊκούς Α. Αγγελόπουλο, Ξ. Ζολώτα και Ιω. Πεσμαζόγλου, αναφέρονται χαρακτηριστικά τα εξής:

"Υπό το φως των πρόσφατων εξελίξεων στον ευρύτερο χώρο της Βαλκανικής (αλλά και πέραν αυτής), διαγράφεται η σαφής και ευόπινη προοπτική μιας "ενδοχώρας" που πρέπει να απασχολήσει θετικά την Ελληνική οικονομία και κοινωνία... Η ιστορική πρόκληση και ευκαιρία είναι ενώπιόν μας και συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις που την καθιστούν ρεαλιστική. Σε κρίσιμα πεδία διαχρονικής σημασίας... εκείνα που μας ενώνουν με τις χώρες της βαλκανικής και της παρευξείνιας ζώνης, είναι πολύ περισσότερα και ισχυρότερα από εκείνα που μας

χωρίζουν. Με τη συσχετισμένη εμπειρία του ιστορικού ελληνισμού, οικονομικά πιο ανεπτυγμένη και κοινωνικά πιο ομοιογενή, με πολύ πλεονεκτική θέση στο ευρωπαϊκό και διεθνές πολιτικό σκηνικό, η χώρα μας οφείλει να ανταποκριθεί στην πρόκληση και να αξιοποιήσει την ευκαιρία να διαδραματίσει ένα νέο ρόλο, ειρηνικής οικονομικής και πολιτικής συνεργασίας, με ενεργητικές επιπτώσεις για όλα τα μέρη" (Ακαδημία Αθηνών 1993:3).

Η στροφή στις οικονομικές σχέσεις της Ελλάδας με τους βόρειους γείτονές της, με τις γνωστές εξαιρέσεις στον χώρο της πρώην Γιουγκοσλαβίας, είναι δεδομένη και έχει αναλυθεί σε βάθος από τον Σωτήρη Βαλντέν, τόσο στο παρελθόν (Wallden 1992), όσο και σε αυτό το συνέδριο. Στην μελέτη του, των επιπτώσεων επί της Ελλάδας από τις αλλαγές στις γειτονικές βαλκανικές χώρες, ο Βαλντέν αναπτύσσει 4 σενάρια μελλοντικών εξελίξεων: Το σενάριο της πολεμικής σύρραξης, που είναι η χειρότερη περίπτωση, το σενάριο του προσηκτικού ρεαλισμού, με την συνέχιση της αστάθειας, το αισιόδοξο σενάριο της αργής προόδου και το ουτοπικό σενάριο, κατά το οποίο τα Βαλκάνια πραγματικά ενώνονται με την Ευρώπη (Wallden 1992/Ι: 35-40). Σύμφωνα με το ιδεώδες ουτοπικό σενάριο, η Θεσσαλονίκη γίνεται ένα ανθηρό κέντρο οικονομικής επέκτασης στα Βαλκάνια, απτύσσεται έντονη δραστηριότητα ανταλλαγών εκατέρωθεν των συνόρων, ακόμη και σε επίπεδο χωρών, τα Γιάννενα γίνονται οικονομικό κέντρο για την νότια Αλβανία, ενώ όλες οι πόλεις της Ελληνικής μεθοριακής περιοχής, παίζουν ανάλογο ρόλο (όπ.αν.: 40). Η έμφαση στον βόρειο άξονα των μεταφορών, είναι κατά τον Βαλντέν απόλυτα δικαιολογημένη (όπ.αν.: 44), παρά το γεγονός ότι πρόσφατα, υπό την πίεση των γεγονότων στην πρώην Γιουγκοσλαβία, υπήρξε στην επίσημη πολιτική "μιά μετατόπιση των προτεραιοτήτων από τον βόρειο στον δυτικό άξονα", με την επιλογή της ενίσχυσης των δυτικών πυλών (Βαλντέν 1993: 5).

Ο γενικότερος διεθνής προσανατολισμός της Ελληνικής οικονομίας και κατά συνέπεια των υποδομών της, ως αποτέλεσμα της διεθνούς πολιτικής συνεργασίας, των εξωτερικών πολιτικών σχέσεων της χώρας μας, αλλά και της εσωτερικής διαπεριφερειακής πολιτικής δυναμικής, κατά τα τελευταία 50 χρόνια, καθόρισε και τον ρόλο των Ελληνικών περιφερειών σε όλους τους

τομείς, μεταξύ άλλων και στις μεταφορές. Στο εσωτερικό της χώρας, πιστό είδωλο της γενικότερης δομής της χώρας, το δίκτυο μεταφορών ήταν ακτινικό, με πρωτεύον κέντρο την Πρωτεύουσα και δευτερεύον κέντρο (αν και πολύ μικρότερης σημασίας) την Συμπρωτεύουσα. Ορισμένες ακτίνες είχαν κυρίαρχη σημασία και υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης (από το κέντρο προς Θεσσαλία - Θεσσαλονίκη, προς Κόρινθο - Πάτρα, αλλά και μεγάλο μέρος της Πελοποννήσου, και προς την Κρήτη), άλλες λειτουργούσαν αναμικά και υπολειπόμενες ακόμη, αυτές δηλαδή που κατευθύνονταν από το κέντρο προς τις περιφέρειες που βοιστόντουσαν "υπό σκιάν", κατά παλιότερη έκφραση του ΚΕΠΕ, δηλ. την Θράκη, την Ήπειρο, την Δυτική Στερέα και τα νησιά του Αιγαίου, με μερικές εξαιρέσεις.

Το ερώτημα που τίθεται είναι κατά πόσον οι εξελίξεις στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης θα αλλάξουν την χωροταξική δομή του Ευρωπαϊκού χώρου και ειδικότερα της Ελλάδας. Τα "πάγια" στοιχεία αυτής της χωροταξικής δομής, αλλάζουν δύσκολα και πολύ αργά, ιδίως τα οικιστικά και βιομηχανικά κέντρα της. Το ίδιο ισχύει για τις εκτατικές χρήσεις, κυρίως γεωργικές, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν λαμβάνουν χώρα αργές αναδιαρθρώσεις ή ανακατατάξεις στην γεωγραφία της παραγωγής. Πολύ πιο γρήγορα εντούτοις αντιδρούν οι ροές (ανθρώπων, προϊόντων, κεφαλαίων, τεχνογνωσίας) ανάμεσα στα σταθερά στοιχεία. Για τους λόγους αυτούς χρειαζόμαστε και τον χωροταξικό σχεδιασμό μια Βαλκανική και Ανατολικο-Ευρωπαϊκή συνελπή και μακροπρόθεσμη πολιτική, ώστε να προγραμματισθούν έγκαιρα παρεμβάσεις με μακρά περίοδο εφαρμογής, όπως η ενίσχυση ενός περιφερειακού αστικού κέντρου ή η αναδιάρθρωση της βιομηχανικής βάσης μιας περιφέρειας. Στο πλαίσιο μιας τέτοιας πολιτικής πρέπει να επιχειρηθεί η εξισορρόπηση της δυτικόστροφης, μέχρι τώρα, χωροταξικής δομής και να αποτολμηθούν ανοίγματα τόσο σε οικονομικές σχέσεις όσο και σε υποδομές μεταφορών, εκεί όπου μέχρι πρόσφατα επικρατούσαν αναστολές για λόγους "εθνικής", ή καλύτερα εθνικιστικής, πολιτικής. Το σύνθημα πρέπει να είναι πλέον, ότι ανήρουμε σε όλη την Ευρώπη, αυτήν που διαμορφώνεται μπροστά μας, και ότι σ' αυτήν την πολιτική πρέπει να υποτάξουμε και τον σχεδιασμό των περιφερειών μας, αυτή τη φορά για γνήσια εθνικούς λόγους.

## Βιβλιογραφία

- Αγγελίδης, Μ. (1991), *Χωροταξικός Σχεδιασμός*, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας ΕΜΠ και Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
- Ακαδημία Αθηνών (1993), *Πόρισμα Επιτροπής Ακαδημίας Αθηνών για την Ανάπτυξη της Θράκης*, Αθήνα (Ανακοίνωση Ακαδημαϊκών κκ. Α. Αγγελόπουλου, Ξ. Ζολώτα και Ιω. Πεομαζόγλου στην Ακαδημία Αθηνών την 10.6.93).
- Armstrong, H. (1989), Community regional policy, in Lodge 1989, 167-185.
- Βαλντέν, Σ. (1993), *Διεθνείς Διαστάσεις των Μεταφορών στην Ελλάδα: Μακροπρόθεσμες προοπτικές και στρατηγικές επιλογές*.
- Bamford, C.G. and Robinson (1983), *Geography of the EEC*, MacDonald and Evans, Plymouth.
- Βασεχνόβεν, Α. (1971), Πολεοδομία: Ανάγκη ολοκληρωμένης θεωρίας, *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 916/1971, 14-16.
- (1979), Πόλοι ανάπτυξης και η πολιτική των "αντιπάλων" πόλεων, *Οικονομία και Κοινωνία*, 4/1979.
- (1993α), *Χωροθέτηση Βιομηχανικών Εγκαταστάσεων και Περιοχών στην Ελλάδα*, Επιστημονικό διήμερο για τα Βιομηχανικά Κτίρια, 10-11/5/93, Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδας.
- (1993β), *Χωροταξικός Σχεδιασμός στη Δεκαετία του '60*, Συνέδριο με θέμα "Η Ελληνική Κοινωνία κατά την Πρώτη Μεταπολεμική Περίοδο 1945-1967", 24-27/11/1993, Ίδρυμα Σάκη Καράγιωργα, Αθήνα.
- Berry, B.J.L. and F.E. Horton (1970), *Geographic Perspectives on Urban Systems*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs.
- Γετίμης, Π. (1989), *Οικιστική Πολιτική στην Ελλάδα*, Οδυσσεάς, Αθήνα.
- CEC (Commission of the European Communities / Directorate- General for Regional Policy) (1991a), *Europe 2000: Outlook for the development of the Community's territory*, Luxembourg.
- (1991b), *The Regions in the 1990s*, Luxembourg.
- (1992), *Socio-economic Situation and Development of the Regions in the Neighbouring Countries of the Community in Central and Eastern Europe*, Final report to the European Commission edited by J. Bachtler, Regional Development Studies, No 2, Brussels.
- Dawson, A.H. (1993), *A Geography of European Integration*, Belhaven Press, London.

- Διακομματική Επιτροπή της Βουλής, *Πόρισμα για την Θράκη και το Αιγαίο*, 1992.
- Δοξιάδη, Γραφείο (1975), *Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα της Ελλάδος: Βασικά συνολικά μεγέθη*, Έκθεσις αριθ. 14, Μελέτη εκπονημένη δια το Υπουργείον Συντονισμού και Προγραμματισμού, Αθήνα.
- Drymoussis, I. and D. Maroulis (1992), *The Opening Up of Eastern Europe: Consequences for Greece*, Center of Planning and Economic Research, Interim report submitted to EMPIRICA (Bonn), Athens.
- Empirica (1992), *The Spatial Consequences of the Intergation of the New German Lander into the Community and the Impact of the Development of the Countries of Central and Eastern Europe on the Community Territory*, Interim report for the Commission of the European Communities, Bonn.
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1990), *Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης 1989-93: Ελλάδα*, Εγγραφο (αριθ. καταλόγου CB-38-89-002-GROC), Λουξεμβούργο.
- European Institute of Urban Affairs/Liverpool John Moores University (1992), *Urbanisation and the Functions of Cities in the European Community*, A report to the Commission of the European Communities, Liverpool Eurotec κ.ά.
- (1991), *Μελέτη Διασυνοριακών Δράσεων Αν. Μακεδονίας - Θράκης (Α' Φάση)*, Θεσσαλονίκη/Αθήνα.
- (1992), *Μελέτη για την Στήριξη Διασυνοριακών Δράσεων Περιφερειακής Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης στα Πλαίσια της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας INTERREG*, Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, Θεσσαλονίκη/Αθήνα.
- Featherstone, K. (1989), *The Mediterranean challenge: Cohesion and external preferences*, in Lodge 1989, 186-201.
- Franzmeier, F. κ.ά (1991), *Οι Επιπτώσεις των Κοινοτικών Πολιτικών στην Περιφέρεια*, Σειρά "Ερευνα και Τεκμηρίωση" / Σειρά "Περιφερειακή Πολιτική και Μεταφορές", αριθ. 17, Γενική Διεύθυνση Μελετών, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Λουξεμβούργο.
- Gore, C. (1984), *Regions in Question*, Methuen, London.
- GREMI (1992), *Development Prospects of the Community's Lagging Regions and the Socio-economic Consequences of the Completion of the Internal Market*, Research project directed by R.P. Camagni (University of Padua and Bocconi University), Final



report, Groupe de Recherche European sur les Milieux Innovateurs, Milan.

—Hadjimichalis, C. (1987), *Uneven development and Regionalism*, Groom Helm, London.

—Henderson, J. and M. Castells, eds. (1987), *Global Restructuring and Territorial Development*, Sage, London.

—Hudson, R. and J. Lewis (1985), *Uneven Development in Southern Europe*, Methuen, London.

—Θεώρημα Α.Ε. (1992-93), *Μελέτη Παρέμβασης στο Συγκοινωνιακό Δίκτυο Αν. Μακεδονίας και Θράκης: Μελέτη αξιολόγησης εναλλακτικών λύσεων και επιπτώσεων στην ανάπτυξη της περιφέρειας*, Μελέτη των Δ. Σταματογιαννόπουλου, Μ. Γκρασίου κ.ά. για την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Αθήνα (Α' Φάση: Τεύχη 1 και 2 - Β' Φάση).

—Κατοχιανού, Δ. και Π. Κομίλης (1990), *Περιφερειακή πολιτική*, στο ΚΕΠΕ 1990, 347-361.

—ΚΕΠΕ (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών) (1976α), *Περιφερειακή Ανάπτυξη*, Πρόγραμμα Αναπτύξεως 1976-80/αριθ. 10, Έκθεση ομάδας εργασίας, Αθήνα.

(1976β), *Χωροταξική Πολιτική*, Πρόγραμμα Αναπτύξεως 1976-80/αριθ. 15, Έκθεση ομάδας εργασίας, Αθήνα.

(1980α), *Πρόγραμμα Περιφερειακής Αναπτύξεως/Μεταφορές: Διαπεριφερειακή και περιφερειακή διάσταση*, Έκθεση ομάδας εργασίας, Αθήνα.

(1980β), *Πρόγραμμα Περιφερειακής Αναπτύξεως/Πολιτική χρήσεων γης*, Έκθεση ομάδας εργασίας, Αθήνα.

(1987), *Τουρισμός*, Εκθέσεις για το Πρόγραμμα 1983-87, θέματα Προγραμματισμού, αριθ. Ε9, Αθήνα.

(1989), *Πολεοδομία*, Εκθέσεις για

το Πρόγραμμα 1988-92, Αθήνα.

(1990), *Η Ανάπτυξη της Ελλάδας: Παρελθόν, παρόν και προτάσεις πολιτικής*, Αθήνα.

(1991), *Περιφερειακή Πολιτική*, Εκθέσεις για το Πρόγραμμα 1988-92/αριθ. 24, Αθήνα.

—Κόνσολας, Ν. (1985), *Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική: Γενική θεώρηση*, Παπαζήσης, Αθήνα.

—Lodge, J. (1989), *The European Community and the Challenge of the Future*, Printer Publishers, London.

—Lutter, H. et al. (1992), *Accessibility and Peripherality of Community Regions: The role of road-, long-distance railway-, and airport-networks*, Federal Research Institute for Regional Geography and Regional Planning for the Commission of European Communities, Bonn.

—Μούσης, Ν.Σ. (1991), *Ευρωπαϊκή Κοινότητα: Θεσμοί και πολιτικές*, Παπαζήσης, Αθήνα.

—Nikolinakos, M. (1985), *Transnationalization of production, location of industry and the deformation of regional development in peripheral countries: The case of Greece*, in Hudson and Lewis 1984, 192-210.

—Παναγιωτάτου, Ελ. (1983), *Θέματα Ανάπτυξης του Χώρου*, Ε.Μ.Πολυτεχνείο, Αθήνα.

—Πουρναράκης, Ε. (1987), *Οι Δυνατότητες Πολυμερούς Οικονομικής Συνεργασίας στα Βαλκάνια: Ενέργεια και μεταφορές*, θέματα Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα.

—TAD (1992), *Impact sur le Developpement Regional et l' Amenagement de l' Espace Communautaire des Pays du Sud et de l' Est Mediterranen*

(PSEM), Agence "Territoires - Amenagement - Developpement", Rapport final provisoire pour la Commission des Communautes Europeennes, Paris

—Thrift, N. (1987), *The fixers: The urban geography of international commercial capital*, in Henderson and Castells 1984, 203-233.

—Wallden, S. (1992), *Greece in the Changing Balkans: The impact of changes in Albania, Bulgaria and Former Yugoslavia on Greece and its Regions*, Study prepared for the Commission of the European Communities, Final report, Athens

Vol. I: Introduction, executive summary, conclusions

Vol. II: Main body of study

—ΥΠΕΘΟ (1985), *Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης 1983-1987 - Προκαταρκτικά / Τελική Εισήγηση*, Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας - Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα.

—ΥΠΕΧΩΔΕ (1992), *Εξειδίκευση Προδιαγραφών Ειδικών Χωροταξικών Μελετών για το Κοινοτικό Πρόγραμμα ENVIREG*, Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Αθήνα.

—Υπ. Συντονισμού (1980), *Πρόγραμμα Περιφερειακής Ανάπτυξης 1981-1985*, Υπουργείο Συντονισμού - Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα.

—ΥΧΟΠ (1984), *Νομός Καβάλας: Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης - Συνοπτικό σχέδιο δομικών παρεμβάσεων*, Υπουργείο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος, Διεύθυνση Χωροταξίας, Αθήνα.

—Χριστοφιλόπουλος, Δ. (1984), *Χωροταξία - Πολεοδομία: θεσμοί*, Αφοί Π. Σάκκουλα, Αθήνα.