



ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΗΛ 210 7723590-91 FAX 210 7723592 E.mail: astiko@arch.ntua.gr www.arch.ntua.gr/envlab ΠΑΤΗΣΙΩΝ 42, 10682 ΑΘΗΝΑ

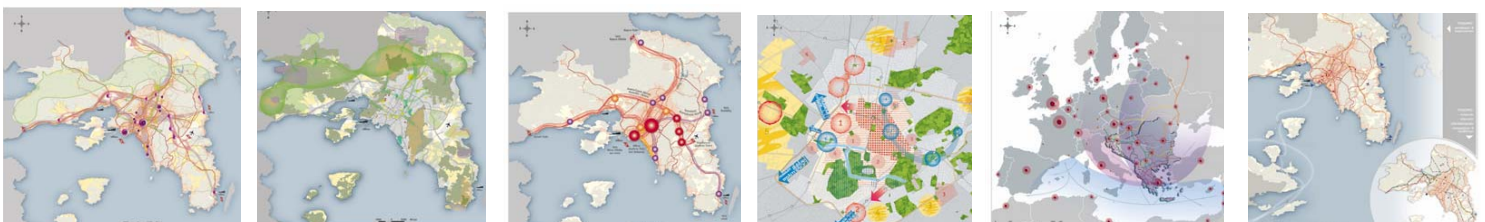
ΗΜΕΡΙΔΑ

**ΤΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΤΤΙΚΗΣ 2009
ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**



ΔΕΥΤΕΡΑ 22 ΙΟΥΝΙΟΥ 2009, 17:00-21:00

**ΑΙΘΟΥΣΑ 318, ΚΤΙΡΙΟ ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ
ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΠΑΤΗΣΙΩΝ Ε.Μ.Π.**



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Άνοιγμα ημερίδας από τον Πρόεδρο της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Καθηγητή κ. Σπ. Ραυτόπουλο και τη Διευθύντρια του Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Καθηγήτρια κα Π. Κοσμάκη

Εισαγωγή: Προς τη νέα Αθηναϊκή Μητρόπολη;

Ι. Πολύζος, Καθηγητής ΕΜΠ

1. Το ΡΣΑ μετά το 1983

Κ. Γεράρδη, Αναπληρώτρια Καθηγήτρια ΕΜΠ

2. Χωρικές ενότητες και πολεοδομικά κέντρα

Ρ. Κλαμπατσέα, Εντ. Λέκτορας ΕΜΠ, Π. Σαμαρίνης, Υποψήφιος Διδάκτωρ ΕΜΠ

3. Οικιστική πολιτική και αστική διάχυση

Μ. Ζήφου, Εντ. Λέκτορας Παν. Θεσσαλίας, Μ. Μαυρίδου, Επίκουρη Καθηγήτρια ΕΜΠ, Ν. Γεωργακόπουλος, Υποψήφιος Διδάκτωρ ΕΜΠ

4. Μέσα σταθερής τροχιάς & αστικοί αυτοκινητόδρομοι

Μ. Καλαντζοπούλου, Υποψήφια Διδάκτωρ ΕΜΠ, Θ. Βλαστός, Καθηγητής ΕΜΠ, Γ. Σαρηγιάννης, Καθηγητής ΕΜΠ

5. Ζητήματα φυσικού περιβάλλοντος και τοπίου (πράσινο, ελεύθεροι χώροι, ορεινοί όγκοι)

Γ. Πατρίκιος, Επίκουρος Καθηγητής ΔΠΘ, Ε. Χατζηκωνσταντίνου, Υποψήφια Διδάκτωρ ΕΜΠ

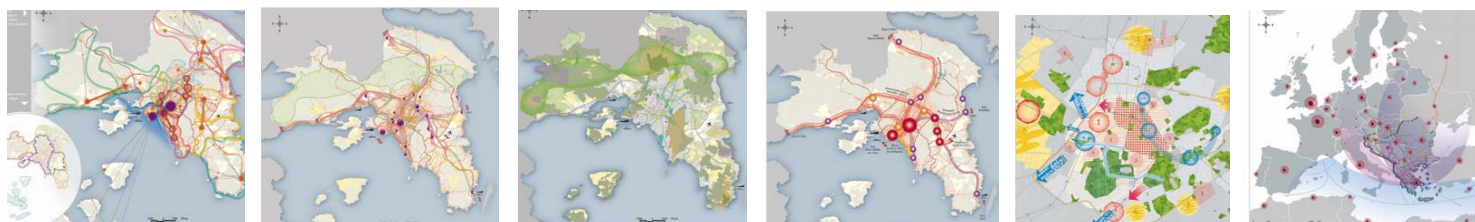
6. Μητροπολιτικό μέτωπο Σαρωνικού

Ν. Μπελαβίλας, Λέκτορας ΕΜΠ, Φ. Βαταβάλη, Υποψήφια Διδάκτωρ ΕΜΠ

7. Το ΡΣΑ ως εργαλείο διαχείρισης της αστικής ανάπτυξης

Μ. Μαντουβάλου, Καθηγήτρια ΕΜΠ, Θ. Παγώνης, Αρχιτέκτων - Πολεοδόμος

Θα ακολουθήσει ανοικτή συζήτηση



Χωρικές ενότητες και πολεοδομικά κέντρα

Ρ. Κλαμπατσέα, Π. Σαμαρίνης

1. Η χωροταξική θεώρηση – Το πλαίσιο χωρικής αναφοράς

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας του '85 και το σχέδιο νόμου για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής του 2009 παρουσιάζουν σε επίπεδο χωροταξικής θεώρησης ορισμένες αναλογίες και ομοιότητες. Κυρίως, όμως, χαρακτηρίζονται από ουσιαστικές διαφοροποιήσεις, ως προς τη λογική και τους στόχους του σχεδιασμού που προώθησαν/προωθούν.

Ο χώρος αναφοράς των δύο Σχεδίων, ακόμα κι αν σε πρώτη ανάγνωση ταυτίζεται, αφού πρόκειται για την περιφέρεια Αττικής, αποτελεί δομικό στοιχείο διαφοροποίησής των προθέσεων και του περιεχομένου τους.

Στο ΡΣΑ του 1985 είναι πρόδηλο ότι ο σχεδιασμός εστιάζει καταρχήν στην Αθήνα και στην ευρύτερη περιοχή της και σε αυτή τη βάση αναφέρονται ρυθμίσεις στην εκτός Λεκανοπεδίου Αττική, άμεσα συνδεδεμένες / συμπληρωματικές ή και υποστηρικτικές των ρυθμίσεων για το Λεκανοπέδιο. Η κατεύθυνση είναι η οργανική σχέση του πολεοδομικού συγκροτήματος με την περιφέρειά του στην προοπτική, κυρίως, της προστασίας των φυσικών πόρων αλλά και της υποστήριξης ενός πολυκεντρικού μοντέλου.

Η χωρική αναφορά του νέου ΡΣΑ είναι η Περιφέρεια Αττικής, γεγονός που καθιστά το ΡΣΑ ταυτόσημο (ισοδύναμο) με Περιφερειακό Πλαίσιο. Σημειώνεται ότι με βάση το ν. 2742/99 είναι διακριτοί οι ρόλοι τους, σε καμία δε περίπτωση, δεν ταυτίζονται ή δεν υποκαθιστά το ΡΣ το Χωροταξικό Σχέδιο της αντίστοιχης Περιφέρειας.¹

¹ Εξαιρετικά ενδιαφέρουσα είναι η «ομολογία-αποσαφήνιση» μέσω της ΣΜΠΕ του νέου ΡΣΑ, η οποία επιχειρείται ως εξής: **«Το ΡΣΑ επέχει και θέση Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Αττικής σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Ν.2742/1999. Με το σχέδιο επικαιροποίησης, το ΡΣΑ συνδυάζει τρεις συνιστώσες: (α) τον «κλασσικό» ρυθμιστικό (δηλαδή στρατηγικό πολεοδομικό) σχεδιασμό, (β) το στρατηγικό περιβαλλοντικό σχεδιασμό και (γ) τον περιφερειακό χωροταξικό σχεδιασμό. Η περιβαλλοντική συνιστώσα που υπήρχε ήδη στο υφιστάμενο ΡΣΑ, αλλά ως «παράλληλο» και μερικώς αυτοτελές στοιχείο, ενσωματώνεται πλέον οργανικά στο «κυρίως σώμα» του ΡΣΑ, με βάση τη σημερινή αντίληψη περί βιώσιμης ανάπτυξης ως ενιαίας έννοιας, όπως αυτή εκφράζεται τόσο στο Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου όσο και στο υπό οριστικοποίηση Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Ελλάδας. Η χωροταξική συνιστώσα αντιστοιχεί στο προβλεπόμενο από το Νόμο 2742/99 Περιφερειακό Πλαίσιο. Σε μητροπολιτικές περιφέρειες, όπως η Αττική, το αντικείμενο του τελευταίου συμπίπτει σε μεγάλο βαθμό με τον ρυθμιστικό σχεδιασμό και η κοινή αντιμετώπιση των δύο διευκολύνει το συντονισμό τους και αποφεύγει περιττές επικαλύψεις και την πληθώρα επάλληλων σχεδιαστικών επιπέδων.»**

Κομβικό στοιχείο συγκριτικής θεώρησης των δύο ΡΣ αποτελεί επομένως ο φυσικός/διοικητικός χώρος αναφοράς τους και τα μέσα διαχωρισμού και επίπεδα σχεδιασμού τους.

Ακόμη και εάν δεχθούμε, λοιπόν, ότι η Αττική αποτελεί κοινό χώρο αναφοράς από το ΡΣΑ του '85 έως σήμερα, η μετάβαση από το «Ρυθμιστικό Αθήνας» στο σχέδιο νόμου για το «Ρυθμιστικό Αττικής» αποτυπώνει μια ουσιαστική μετατόπιση στο επίπεδο των στρατηγικών στόχων, στην ταυτότητα και τη δυναμική του χώρου που «οραματίζεται» ο επιχειρούμενος σχεδιασμός. Χρησιμοποιώντας την ορολογία των κειμένων, είναι η μετατόπιση από την «υδροκέφαλη πρωτεύουσα» που πρέπει να αποκεντρωθεί σε όφελος της περιφέρειας της χώρας, στην *Αττική ως μητρόπολη* η οποία πρέπει, αντίθετα, να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα και ελκυστικότητά της ως διεθνής και ευρωπαϊκή μητρόπολη, ως Πόλη-πύλη της ΝΑ Μεσογείου, ως σύνθετος πόλος συγκέντρωσης αναπτυξιακών δραστηριοτήτων με διεθνή ακτινοβολία².

2. Χωρο(οταξ)ικές ενότητες και πολεοδομικά κέντρα

Σε επίπεδο χωροταξικής οργάνωσης της ευρύτερης περιοχής, η λογική του **ΡΣΑ του '85** καθορίζονταν από τον βασικό στόχο **αποκέντρωσης** του Λεκανοπεδίου και της *Αττικής συνολικά*.³ Η ευρύτερη περιοχή της Αθήνας θα παρέμενε το κέντρο των επιτελικών λειτουργιών διακυβέρνησης, με ταυτόχρονη, όμως, αποκέντρωση προς την περιφέρεια της χώρας όλων των λειτουργιών που δεν είναι επιτελικού χαρακτήρα και δεν εξυπηρετούν αποκλειστικά την Αττική.

Η Αθήνα και η ευρύτερη περιοχή της θεωρούνταν ως «αυτοτελής χωροταξική ενότητα της χώρας» και οργανώνονταν σε πέντε **«οργανικές χωροταξικές υποενότητες»**:

- **Λεκανοπέδιο** και η Σαλαμίνα με κέντρο την **Αθήνα**.
- **Δυτική Αττική** με κέντρο τα **Μέγαρα**.
- **Βόρεια Αττική** με κέντρο το **Καπανδρίτι**.
- **Ανατολική Αττική** με κέντρο το **Λαύριο**.
- **Νησιωτική Αττική** με κέντρο την **Αίγινα**.

² Όπως άλλωστε επιτάσσει το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης (2008) και το Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό (2009)..

³ Ο οποίος αναλύονταν στους στόχους «της σταθεροποίησης με προοπτική μείωσης του πληθυσμού... της ανάσχεσης της διόγκωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων...της ανάπτυξης κατά προτεραιότητα του πρωτογενούς τομέα... της οργάνωσης της μεταποίησης... του ελέγχου και περιορισμού του τριτογενούς τομέα της οικονομίας» (Ν.1515/85, αρ.3).

Κοινή κατεύθυνση για την οικονομική ανασυγκρότηση των υποενοτήτων θεωρούνταν «η προστασία και ανάπτυξη της γεωργικής γης και του πρωτογενούς τομέα γενικότερα», ενώ ως βασικοί στόχοι της οργάνωσης σε χωροταξικές υποενοότητες αναφέρονταν:

- «η αξιοποίηση των παραγωγικών δυνατοτήτων κάθε υποενοότητας, με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα, και ειδικότερα, πλήρη **αξιοποίηση των ιδιαίτερων δυνατοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού της, των φυσικών και των πλουτοπαραγωγικών της πόρων**».
- «η ισόρροπη κατανομή των κεντρικών λειτουργιών που καλύπτουν τις ανάγκες κάθε υποενοότητας με σκοπό να λειτουργεί με σχετική **αυτάρκεια**».
- Η αποσυμφόρηση των κεντρικών περιοχών Αθήνας – Πειραιά και ταυτόχρονα, ανάσχεση της εξάπλωσης του αστικού ιστού. Σε αυτή την κατεύθυνση προωθούνταν η **πολυκεντρική δομή** της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με την «**ανακατανομή βασικών χρήσεων και λειτουργιών**», **πάντα εντός του υφιστάμενου οικιστικού δικτύου**.

Έτσι, προτείνονταν μέτρα για

- «την ανάπτυξη των κέντρων των περιαστικών υποενοτήτων και συγκεκριμένα του Λαυρίου, των Μεγάρων και του Καπανδριτίου σε αστικά κέντρα μεσαίου μεγέθους με χωροθέτηση σ' αυτά κεντρικών λειτουργιών του επιπέδου της υποενοότητας...»
- «την ανάπτυξη και οργάνωση δευτερευόντων αστικών κέντρων σε κάθε υποενοότητα» σε οικισμούς που παρουσίαζαν αναπτυξιακές τάσεις, και
- την ενίσχυση, εντός του λεκανοπεδίου, ενός μεγάλου αριθμού κέντρων δήμων με υπερτοπική ακτινοβολία.

Τελικά, στα πλαίσια, δημιουργίας της πολυκεντρικής δομής καθορίζονταν τα ακόλουθα κέντρα ανά κατηγορία:

- **Μητροπολιτικά:** στις κεντρικές περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά
- **Κέντρα των υπόλοιπων χωροταξικών υποενοτήτων:** στα Μέγαρα, Καπανδρίτι, Λαύριο και Αίγινα.
- **Κέντρα δήμου με υπερτοπική σημασία:** στους Αγ. Αναργύρους, Περιστερί, Αιγάλεω, Κορυδαλλό, Νίκαια, Μοσχάτο, Καλλιθέα, Ν. Σμύρνη, Γλυφάδα, Κηφισιά, Ζωγράφου, Αγ. Παρασκευή, Χαλάνδρι, Ν. Ιωνία, Ελευσίνα, Ασπρόπυργο, Αυλώνα, Ν. Μάκρη, Ραφήνα, Κορωπί, Μαρκόπουλο Μεσογαίας.
- **Κέντρα δήμου, συνοικίας, γειτονιάς.**

Η ανακατανομή και αποκέντρωση χρήσεων και λειτουργιών συνδέονταν, εξάλλου, με έναν από τους βασικούς στόχους του ρυθμιστικού του '85 που αφορούσε την **άμβλυση των κοινωνικών και χωρικών ανισοτήτων στην Αττική και το λεκανοπέδιο**.

Ιδιαίτερη έμφαση αποδιδόταν στην **αναβάθμιση του δυτικού Λεκανοπεδίου**, μέσω της μεταφοράς πολιτιστικών και διοικητικών λειτουργιών (υπουργεία, δημόσιοι οργανισμοί, επιχειρήσεις) και της αναβάθμισης του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος.

Είναι γνωστό, ότι πολλές από τις κατευθύνσεις και συγκεκριμένες επιλογές του ΡΣΑ του '85 παρέμειναν σε επίπεδο προθέσεων, χωρίς να υποστηριχθούν από ικανά πλαίσια εφαρμογής. Εξίσου σημαντικό είναι να επισημανθούν οι αλλοιώσεις της λογικής του ρυθμιστικού, από τις τροποποιήσεις του το επόμενο διάστημα. Έτσι, με την τροποποίηση του 1992 (Ν. 2052/92) σημειώθηκαν δύο σημαντικές διαφοροποιήσεις σχετικά με τα πολεοδομικά κέντρα. Η πρώτη αφορούσε τη δυνατότητα «δημιουργίας νέων δυναμικών κέντρων σε αδόμητη γη», η οποία έρχονταν σε ευθεία αντίθεση με τη λογική της ενίσχυσης των υφιστάμενων κέντρων, αλλά και με την προστασία των αδόμητων αστικών εκτάσεων. Σε άμεση σχέση με τη δυνατότητα αυτή, εισάγονταν μια νέα κατηγορία στην ιεραρχία των πολεοδομικών κέντρων, τα **δευτερεύοντα κέντρα χωροταξικής υποεπένδυσης Λεκανοπεδίου**. Ως τέτοια ορίζονταν το Μαρούσι, το Ελληνικό, το Χαϊδάρι και το Μενίδι. Καθοριστικές, βέβαια, για την χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση της Αττικής, όπως φαίνεται και από τις επιπτώσεις τους, υπήρξαν οι κεντρικές επιλογές χωροθέτησης του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα και τα προγράμματα των Ολυμπιακών υποδομών.

Έτσι η Αττική αυτή την εικοσιπενταετία που μεσολάβησε, μετασχηματίστηκε σε μια κατεύθυνση πολύ διαφορετική από αυτή που οραματίστηκε το ΡΣΑ του '85. Η συσσώρευση οικονομικών δραστηριοτήτων συνεχίστηκε και πήρε νέα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά. Μέσα από πολυεπίπεδες συνέργειες δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων, έργων υποδομής και επιχειρηματικών συγκεντρώσεων, συγκροτήθηκαν στην ευρύτερη περιοχή νέες κεντρικότητες και αξονικές αναπτύξεις. Αυτές, μαζί με τις διαχρονικές μορφές ανάπτυξης της πόλης, ενέτειναν την εξάπλωσή της, τη διάχυση του αστικού ιστού σε μια νέα πρωτόγνωρη κλίμακα που θέτει πλέον με επιτακτικό τρόπο τα ζητήματα του περιβάλλοντος, της προστασίας των ελεύθερων αστικών εκτάσεων και της αγροτικής γης. Νέες χωρικές πολώσεις και ανταγωνισμοί με τα παραδοσιακά κέντρα πόλης ανακύπτουν και ήδη διαμορφωμένες ενισχύονται.

Σε αυτό το πλαίσιο, και εν μέσω μιας γενικότερης κρίσης που έχει οδηγήσει σε σοβαρή κριτική των ακολουθούμενων μοντέλων χωρικής ανάπτυξης, καλούμαστε να αξιολογήσουμε τη λογική και το περιεχόμενο του επιχειρούμενου από το νέο ΡΣΑ σχεδιασμού. Οι στρατηγικοί στόχοι για την περιφέρεια και η προτεινόμενη χωροταξική οργάνωση αποτελεί ένα σημαντικό πεδίο προβληματισμού.

Σε σχέση με τις χωρικές ενότητες που τη συγκροτούν πρέπει να τονιστεί η αλλαγή της ταυτότητας και του ρόλου τους. Αντί «οργανικών υποενοτήτων» του ΡΣΑ του '85, η περιφέρεια υποδιαιρείται σε έξι «βιώσιμες αναπτυξιακές ενότητες» ή «ολοκληρωμένες χωροταξικές ενότητες με σχετική αυτοτέλεια και συμπληρωματικότητα, που μπορούν να αποτελέσουν περιοχές αναφοράς για εφαρμογή επιμέρους

πολιτικών». Αυτές συμπίπτουν με τις υποενότητες του προηγούμενου ΡΣΑ με μόνη, αλλά ουσιαστική, διαφοροποίηση την διαίρεση της υποενότητας Ανατολικής Αττικής στις χωρικές ενότητες Αν. Αττικής-Μεσογείων και Ν.Α. Αττικής-Λαυρεωτικής.⁴ Σύμφωνα με το σχέδιο νόμου, η διακριτή πλέον χωρική ενότητα των Μεσογείων θα αποτελέσει «τον δεύτερο πόλο ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας», με σημαντικές διαπεριφερειακές λειτουργίες και οικονομικές δραστηριότητες, σε σχέση, βέβαια, με τον διεθνή αερολιμένα. Η αλλαγή αυτή αποτυπώνει την νέα αντίληψη του σχεδιασμού για τη συγκρότηση των χωρικών ενότητων, των οποίων οι βασικοί άξονες ανάπτυξης και ο ρόλος **«προσδιορίζονται με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα, τις επικρατούσες δυναμικές τάσεις ανάπτυξης και τα μεγάλα αναπτυξιακά προγράμματα και έργα υποδομής»**.

Η αντίληψη αυτή, όπως εκφράζεται και από τα εναλλακτικά σενάρια της ΣΜΠΕ για την ανάπτυξη της Αττικής, αναδεικνύει τη διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας ποικιλοτρόπως ως βασικής πρόνοιας του σχεδιασμού, στην οποία «υποτάσσονται» κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Μια λογική που, όπως ρητά αναφέρεται, βασίζεται στις «επικρατούσες τάσεις ανάπτυξης». Σε συνέπεια με αυτά, οι στρατηγικές κατευθύνσεις που δίνονται για την κάθε χωρική ενότητα, ταυτίζονται με διαπιστώσεις του σημερινού τους χαρακτήρα και των δυναμικών που έχουν ήδη διαμορφωθεί, ή φαίνεται να διαμορφώνονται από τα δρομολογημένα μεγάλα έργα. Πρόκειται δηλαδή για ένα πλαίσιο «νομιμοποιητικό και ενισχυτικό» της ήδη διαμορφωμένης επιχειρηματικής δραστηριότητας. Είναι ενδεικτική άλλωστε, η απουσία οποιασδήποτε άλλης κατεύθυνσης (κοινωνικού ή περιβαλλοντικού περιεχομένου) για το ρόλο της κάθε χωρικής ενότητας. Οι σχετικές εξειδικεύσεις παραπέμπονται στα **Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Ενοτήτων (ΣΧΑΕ)**, τα οποία εισάγονται ως επιπλέον επίπεδο σχεδιασμού, και η εκπόνηση των οποίων θα απαιτήσει μια τριετία από τη δημοσίευση του νέου ΡΣ.⁵ Τα ουσιαστικά ζητήματα, του «προσδιορισμού των επιθυμητών προγραμματικών μεγεθών χωρικής ανάπτυξης», του «καθορισμού των γενικευμένων ζωνών χρήσεων γης σε ολόκληρη την έκταση της ενότητας», της «χωροθέτησης υποδοχέων δημόσιων, κοινωνικών και αναπτυξιακών λειτουργιών, καθώς και των απαιτούμενων νέων οικιστικών επεκτάσεων», κ.ο.κ., παραπέμπονται, έτσι, για τουλάχιστον μια τετραετία από σήμερα. Σε αυτό το διάστημα

⁴ Οι έξι χωρικές ενότητες κατά σειρά είναι:

- **Λεκανοπεδίου** / Πολεοδομικού Συγκροτήματος Αθήνας –Πειραιά .
- **Ανατολικής Αττικής – Μεσογείων** με κέντρο το δίπολο **Παλλήνη-Κορωπί**
- **ΝΑ Αττικής – Λαυρεωτικής** με κέντρο το **Λαύριο**
- **Βόρειας Αττικής** με κέντρο το σύστημα **Αγ. Στέφανος-Καπανδρίτι-Ν. Μάκρη**
- **Δυτικής Αττικής** με κέντρο το δίπολο **Ελευσίνα-Μέγαρα**
- **Νησιωτικής Αττικής**

⁵ Τα ΣΧΑΕ «αποτελούν ολοκληρωμένα πλαίσια ρυθμίσεων για τη χωρική οργάνωση της ανάπτυξης σε κάθε Ενότητα και για την εναρμόνιση και τον αλληλοσυσχετισμό των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων και όλων των λοιπών σχεδίων υποκείμενων επιπέδων, σε εφαρμογή των επιλογών του ΡΣΑ».

θα «μπορεί να εγκρίνεται με σχέδια των υποκείμενων επιπέδων ο καθορισμός νέων επεκτάσεων και η τροποποίηση χρήσεων γης στις εκτός σχεδίου περιοχές εφόσον εναρμονίζονται με τους γενικούς και ασαφείς χωρικούς προσδιορισμούς του παρόντος».

Όσον αφορά στο οικιστικό δίκτυο και σε διακηρυκτικό επίπεδο το νέο σχέδιο επαναλαμβάνει ορισμένες από τις αρχές και κατευθύνσεις του ΡΣΑ του '85. Υιοθετείται η στήριξη της πολυκεντρικής δομής, μέσω της «οργάνωσης των κεντρικών λειτουργιών σε ένα ιεραρχημένο δίκτυο πολεοδομικών κέντρων» και «επιδιώκεται η ενίσχυση των πυρηνικών κέντρων των δήμων, η αποθάρρυνση της περαιτέρω αξονικής ανάπτυξης των κεντρικών λειτουργιών και η αποφυγή της χωροθέτησης ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων μεγάλης κλίμακας σε περιοχές εκτός κέντρων και σε αδόμητη γη». Η κατηγοριοποίηση και ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου, ωστόσο, μεταφέρει τη λογική που προέκυψε από τις μετέπειτα τροποποιήσεις του ρυθμιστικού, ειδικότερα της τροποποίησης του '92 (ν.2052/92). Τα κέντρα κατατάσσονται, ανάλογα με την ακτινοβολία τους και το επίπεδο υπηρεσιών που παρέχουν, σε:

Δύο Μητροπολιτικά Κέντρα (κεντρικές περιοχές **Αθήνας και Πειραιά**), τρία συστήματα **Κέντρων Ευρείας Ακτινοβολίας**: Κηφισιά-Μαρούσι-Χαλάνδρι, Περιστερί-Αιγάλεω, Καλλιθέα – Γλυφάδα – Ελληνικό, οκτώ **Κέντρα Χωρικών Ενοτήτων**, δώδεκα **Υπερτοπικά / Διαδημοτικά Κέντρα** και **Τοπικά κέντρα Δήμων – Συνοικίας – Γειτονιάς**.

Αντίστοιχα μεταφέρεται και η λογική δημιουργίας νέων πόλων κεντρικών λειτουργιών, εκτός των κέντρων των οικισμών σε περιοχές ανενεργών χρήσεων. Στις «καινοτομίες», εξάλλου, του νέου ΡΣΑ είναι η θέσπιση «συστημάτων κέντρων» ή συμπληρωματικών πόλων. Πρόκειται, δηλαδή, για διευρυμένες χωρικά δομές, των οποίων οι λειτουργικές σχέσεις και τα χαρακτηριστικά παραμένουν ασαφή.⁶ Δημιουργούνται εύλογα ερωτήματα, δηλαδή, τόσο για τη λειτουργικότητά τους, όσο, κυρίως, για τα περιθώρια περαιτέρω διάχυσης και αξονικής ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών.

3. Πόλοι και άξονες ανάπτυξης

Η σημαντικότερη, ωστόσο, ένδειξη, του νομιμοποιητικού-κανονιστικού χαρακτήρα του νέου ΡΣ Αττικής είναι η εισαγωγή, σε θεσμικό επίπεδο, «νέων» μορφών κεντρικότητας και συγκέντρωσης της ανάπτυξης, των **πόλων και αξόνων ανάπτυξης**.⁷ Ο πρωτεύοντας, δυναμικός ρόλος

⁶ Αναφορικά με την εξειδίκευση των κατευθύνσεων για το οικιστικό δίκτυο αυτή παραπέμπεται σε ειδική τομεακή μελέτη και σχέδιο δράσης για το Δίκτυο Πολεοδομικών Κέντρων.

⁷ Κατ' αντιστοιχία του προτύπου χωρικής ανάπτυξης που υιοθετήθηκε στο ισχύον Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

που αποκτά το πλέγμα πόλων – αξόνων ανάπτυξης διατυπώνεται σαφώς: «αποτελεί το βασικό σκελετό για τη χωρική διάρθρωση των οικονομικών / παραγωγικών δραστηριοτήτων και επιδιώκεται να λειτουργήσει ως κινητήρια δύναμη για την ολοκληρωμένη χωρική και οικονομική ανάπτυξη της Περιφέρειας Αττικής. Το πλέγμα αυτό βασίζεται στη νέα αναπτυξιακή δομή της Περιφέρειας, όπως ήδη διαμορφώνεται με τα μεγάλα έργα υποδομής και τους διασταυρούμενους δυναμικούς άξονες Βορρά-Νότου και Ανατολής-Δύσης».

Το πλέγμα πόλων – αξόνων ανάπτυξης αποτελεί έτσι, τον κύριο υποδοχέα για ένα ευρύτατο φάσμα λειτουργιών, με τη συγκέντρωση «χωρικών συμπλεγμάτων μητροπολιτικών λειτουργιών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων αιχμής», τουριστικών υπηρεσιών, εμπορικών εκθέσεων, μεταφορικών και αποθηκευτικών λειτουργιών, βιομηχανικών-βιοτεχνικών εγκαταστάσεων, πολιτιστικών λειτουργιών, αναψυχής...κ.ο.κ.

Η δυναμική του πλέγματος ενισχύεται με «την εναρμόνιση των χρήσεων γης και των όρων δόμησης με το στρατηγικό αναπτυξιακό ρόλο των αξόνων και πόλων, την παροχή πολλαπλών συμπληρωματικών δυνατοτήτων χωροθέτησης και τη χρήση πολεοδομικών ή και άλλου τύπου κινήτρων και μηχανισμών» και τη χωροθέτηση προωθητικών δραστηριοτήτων και τις στρατηγικές μητροπολιτικές αναπλάσεις⁸.

Οι αναπτυξιακοί άξονες διακρίνονται σε:

- **Άξονες διεθνούς και εθνικής εμβέλειας:** Κεντρικός Άξονας του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, Αναπτυξιακός Άξονας Βορρά – Νότου και Αναπτυξιακός Άξονας Ανατολής-Δύσης
- **Άξονες μητροπολιτικής ακτινοβολίας:** Άξονας Θαλάσσιου Μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, από το Φαληρικό μέχρι τη Βουλιαγμένη και Άξονας Οδού Πειραιώς
- **Άξονες ενδοπεριφερειακής σημασίας:** Λ. Βουλιαγμένης, από την κεντρική περιοχή της Αθήνας προς Ελληνικό και Βουλιαγμένη, Άξονας Λ. Μεσογείων – Σταυρού – Ραφήνας και Άξονας Αεροδρομίου – Λαυρίου.

Αντίστοιχη είναι και η λογική ιεράρχησης των **πόλων ανάπτυξης**. Ο χωρικός τους προσδιορισμός δεν είναι πάντα τόσο σαφής. Για παράδειγμα στην ανώτερη βαθμίδα των πόλων **διεθνούς και εθνικής εμβέλειας**, εκτός από τις κεντρικές περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά ανήκει και το σύστημα συμπληρωματικών πόλων Σταυρός – Παλλήνη και Παιανία – Κορωπί. Και στους πόλους εθνικής και μητροπολιτικής εμβέλειας το σύνολο της χωρικής υποενοτήτας του Θριάσιου Πεδίου. Άλλοι σημαντικοί πόλοι είναι ο Ελαιώνας, το Μαρούσι, το σύστημα Ελληνικό-Γλυφάδα, η Κηφισιά.

⁸ Παράλληλα, αναμένεται να συγκεντρώσουν και «εγκαταστάσεις διοικητικών, κοινωφελών και πολιτιστικών υποδομών μητροπολιτικού επιπέδου».

Οι ειδικότερες πολιτικές ενίσχυσης κινήτρων για τους πόλους και τους άξονες ανάπτυξης παραπέμπονται στα ΣΧΑΕ και τα ΓΠΣ. Ο ιδιαίτερος χαρακτήρας που προσδίδεται στους πόλους και τους άξονες ανάπτυξης ακολουθεί τις διαμορφωμένες δυναμικές και σε κανένα σημείο δεν προωθείται κάποια υπέρβασή τους. Ακόμα και η ίδια η έννοια των αξόνων ανάπτυξης (οι οποίοι βεβαίως ταυτίζονται με τις μεγάλες οδικές αρτηρίες, υπάρχουσες και σχεδιαζόμενες), «νομιμοποιεί» στην πραγματικότητα την λογική της γραμμικής παρόδιας ανάπτυξης.

4. Σημεία κριτικής αποτίμησης

- Η επιλογή ως **χωρικού πλαισίου** αναφοράς του νέου ΡΣΑ του διοικητικού χώρου της Περιφέρειας Αττικής καταδεικνύει και την πρόθεση του σχεδιασμού σε έναν ενιαίο υποδοχέα δραστηριοτήτων και λειτουργιών που μπορούν να εξαπλώνονται.
- Άμεσα συναρτημένη με την επιλογή του χωρικού πλαισίου αναφοράς είναι η μεθοδολογική επιλογή που υιοθετείται από το νέο ΡΣΑ για το διαχωρισμό σε **χωρικές ενότητες και υποενότητες** –αντί των λειτουργικών υποενοτήτων του ΡΣΑ του 1985.

Τα κριτήρια καθορισμού των νέων χωρικών ενοτήτων είναι ενδεικτικά της πρόθεσης και του «οράματος» που εισηγείται το υπό διαβούλευση ΡΣΑ: *«Οι βασικοί άξονες ανάπτυξης και ο ρόλος των Χωρικών Ενοτήτων προσδιορίζονται με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα, τις επικρατούσες δυναμικές τάσεις ανάπτυξης και τα μεγάλα αναπτυξιακά προγράμματα και έργα υποδομής.»* Εξ αρχής δηλαδή και με σαφήνεια καταγράφονται ως κύριες συνιστώσες του διαχωρισμού του χώρου οι επικρατούσες δυναμικές τάσεις ανάπτυξης (διαμορφωμένες σε πλαίσιο ελεύθερης αγοράς και σε αρκετές περιπτώσεις με τη μη εφαρμογή παλαιότερων ρυθμίσεων) και τα μεγάλα έργα υποδομής (κυρίως μεταφορικής) τα οποία προγραμματίστηκαν ενώ δεν προβλέπονταν από το ΡΣΑ του 1985. Με άλλα λόγια, ένας από τους στόχους του νέου σχεδίου είναι αναμφίβολα η «νομιμοποίηση» των προγραμματισμένων (βάσει υπουργικών εξαγγελιών) νέων μεταφορικών έργων στην Αττική και της συνεπαγόμενης γραμμικής παρόδιας ανάπτυξης..

- Οι βασικές κατευθύνσεις ανάπτυξης και οργάνωσης των έξι χωρικών ενοτήτων της Αττικής αναδεικνύουν **ως κυρίαρχη πρόνοια τη διευθέτηση και ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και ανταγωνιστικότητας**, αγνοώντας επιδεικτικά τους τομείς κατοικία, κοινωνικές υποδομές, φυσικό περιβάλλον κλπ. Είναι χαρακτηριστική άλλωστε, η παντελής έλλειψη οποιασδήποτε διαφοροποιημένης κατεύθυνσης ανάπτυξης οργάνωσης, προστασίας για τους προαναφερθέντες τομείς *«στη βάση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και συγκριτικών πλεονεκτημάτων»* που

αποτελέσαν όμως ένα από τα κριτήρια καθορισμού του ρόλου κάθε χωρικής ενότητας. Παρά το γεγονός ότι η διάκριση χωρικών ενότητων και υποενοτήτων θα έδινε θεωρητικά τη δυνατότητα αντιμετώπισης θεμάτων κοινωνικού, περιβαλλοντικού αλλά και οικονομικού επιπέδου με ενιαίο τρόπο, στο συγκεκριμένο σχέδιο παραπέμπεται το θέμα στα ΣΧΑΕ που στην καλύτερη περίπτωση θα μπορούν να εφαρμοσθούν μετά από μια πενταετία από την έγκριση του ΡΣΑ. Ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζεται για παράδειγμα η Δυτική Αττική, παγιώνοντας τον έως σήμερα ρόλο της ως «αποθήκης» της Αθήνας, δεν εμπεριέχει καμμία πρόνοια για το φυσικό περιβάλλον της ή την οικιστική της οργάνωση. Ο κυρίαρχος «αναπτυξιακός» προσανατολισμός του νέου ΡΣΑ, επισκιάζει έως και εξαφανίζει από τα διακυβεύματα του στρατηγικού σχεδιασμού που επιχειρείται, τις **κοινωνικές ανισότητες** που εκφράζονται στο χώρο της Αττικής (σε επίπεδο χωρικών ενότητων) αλλά και στο Λεκανοπέδιο (σε επίπεδο υποενοτήτων).

- Ως προς τα **Πολοδομικά Κέντρα** που ορίζονται στο νέο ΡΣΑ καταγράφεται η διατήρηση της επιθυμίας για ικανοποίηση του στόχου του πολυκεντρικού μοντέλου ανάπτυξης της Αττικής, χωρίς ωστόσο να καθορίζονται τα όρια και η ένταση των δραστηριοτήτων – λειτουργιών των κέντρων, καθώς και η σχέση που τα διέπει με **τους νεοεμφανιζόμενους Πόλους και Αξονες Ανάπτυξης της Αττικής**. Οι διοικητικές υπηρεσίες, κατεξοχήν κεντρική λειτουργία, δεν αποσαφηνίζεται σε ποια κέντρα ενισχύονται και με ποιους τρόπους. Οι όροι της νέας «επιθυμητής» λειτουργίας αυτών των Κέντρων δεν προδιαγράφονται, αντίθετα μια σειρά ευχών για την **«ενίσχυση και βελτίωση της ποιότητας τους»** μπορούν να εκληφθούν ως ένα χαλαρό και ευέλικτο πλαίσιο που δεν ευνοεί την απόκτηση ταυτότητας και χαρακτήρα για τα κέντρα. Όλα επιτρέπονται –κατά προτεραιότητα ή μη– καθώς τίποτε δεν απαγορεύεται. Η χρήση της έννοιας της **προωθητικής δραστηριότητας** ως κατευθυντήρια επιλογή τόσο για τα κέντρα όσο και για τους πόλους και αξονες ανάπτυξης παραπέμπει ευθέως στη διατήρηση μοντέλων οικονομικής μεγέθυνσης – διεύρυνσης που προτάθηκαν και εφαρμόσθηκαν στο παρελθόν με τα γνωστά αποτελέσματα πόλωσης στο χώρο. Τελικά, δημιουργούνται χωρικές δομές οι οποίες έρχονται σε αντίφαση με τις θέσεις για ενίσχυση των οικιστικών κέντρων. Και ειδικότερα στον ευρύτερο χώρο της Αττικής νομιμοποιούνται και ενισχύονται διαδικασίες που έχουν οδηγήσει, όλο το τελευταίο διάστημα στην διαρκή εξάπλωση και διάχυση του αστικού ιστού.
- Παράλληλα και συμπληρωματικά των οριζομένων καταρχήν ως πολοδομικών κέντρων το νέο ΡΣΑ- στην κατεύθυνση αποσυμφόρησης τους- προβλέπει ότι **«Νέοι πόλοι κεντρικών λειτουργιών με οργανωμένη μορφή, είναι δυνατόν να χωροθετούνται σε περιοχές εγκαταλειμμένων / ανενεργών χρήσεων (brownfields) που βρίσκονται σε στρατηγικές θέσεις στον αστικό ιστό και σε κομβικά σημεία του δικτύου μεταφορών»**. Με τον τρόπο αυτό επιλέγεται από το νέο ΡΣΑ η

«νομιμοποίηση και επιπλέον νέων» κεντρικότητων στη βάση της επιχειρηματικής ανταγωνιστικότητας χωρίς καμία πρόνοια για προγραμματικά μεγέθη ή κοινωνικό και περιβαλλοντικό όφελος από τις σχετικές επεμβάσεις.

Η χωροταξική οργάνωση που πρότεινε το ΡΣΑ του '85, όπως και το πλαίσιο για την ανασυγκρότηση του οικιστικού δικτύου, παρέμεινε σε μεγάλο βαθμό στο επίπεδο των προθέσεων. Συγκεκριμένες κατευθύνσεις του ανατράπηκαν (Ν.2052/92) συμβάλλοντας καταλυτικά στη διαμόρφωση της σημερινής χωρικής κατανομής δραστηριοτήτων, γραμμικών αναπτύξεων, αστικής εξάπλωσης, νέων κεντρικότητων, υποβάθμισης του περιβάλλοντος κλπ. Το υπό διαβούλευση ΡΣΑ επιδέχεται κριτική τόσο ως προς τις προθέσεις, το «όραμα» που εισηγείται, αλλά και τα επιμέρους μέσα για την επίτευξη των στόχων του. Η επενδυτική, επιχειρηματική διευκόλυνση σε ευρύτατο φάσμα δραστηριοτήτων φαίνεται να αποτελεί τη βασική πρόνοια αυτού του σχεδιασμού, αφήνοντας στο περιθώριο κοινωνικές και περιβαλλοντικές παραμέτρους ή χρησιμοποιώντας τις ως «άλλοθι» στην εξυπηρέτηση ενός «αναπτυξιακού» οράματος, πολύ μακρινού τελικά από την καθημερινότητα του πολίτη της «αττικής μητρόπολης».

Άξονας: Οικιστική πολιτική και αστική διάχυση

Μ. Ζήφου, Μ. Μαυρίδου, Ν. Γεωργακόπουλος

1. Το ΡΣΑ του 85: από το όραμα «Αθήνα και πάλι Αθήνα» στην αστική διάχυση

Η 'κριτική' ανασκόπηση και αυτού του άξονα του σχεδίου νόμου για το ΡΣΑ – που αφορά στην οικιστική πολιτική – δεν θα μπορούσε να γίνει χωρίς αναφορά στις αντίστοιχες ρυθμίσεις και κατευθύνσεις πολιτικής του υφιστάμενου ΡΣ (Ν. 1515/85). Ως προϊόν της τότε συγκεκριμένης κοινωνικό-οικονομικής συγκυρίας, το ρυθμιστικό του '85 – όπως άλλωστε και το προγενέστερο πλαίσιο που θεσμοθετήθηκε επί Μάνου - είχε ως πρωταρχικό στόχο τη σταθεροποίηση της πληθυσμιακής αύξησης της Αττικής και τον περιορισμό της οικονομικής της μεγέθυνσης επιχειρώντας έτσι να συμβάλλει στην ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας. Αντίστοιχα, το προωθούμενο πρότυπο χωρικής οργάνωσης ανταποκρινόμενο τόσο στον στρατηγικό αυτό στόχο όσο και την αναγκαιότητα αντιμετώπισης των σημαντικών πολεοδομικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων που αντιμετώπιζε η ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, εδραιώθηκε σε δύο βασικούς άξονες: α) την πολεοδομική ανασυγκρότηση του αστικού ιστού και την ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Αθήνας, και β) την ανάσχεση της αστικής εξάπλωσης που συνεπαγόταν τη δραστική μείωση της γεωργικής γης και την υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο αυτό, οι προβλεπόμενες από το σχέδιο κατευθύνσεις και μέτρα πολιτικής για την οικιστική ανάπτυξη και πολεοδομική οργάνωση της Πρωτεύουσας επιδιώκοντας, τουλάχιστον σε επίπεδο διακηρύξεων και στοχοθεσίας, την ανατροπή των κυρίαρχων τάσεων και διεργασιών ανάπτυξης και παραγωγής του χώρου περιλάμβαναν μεταξύ άλλων:

- την υποδιαίρεση της ευρύτερης περιοχής σε οργανικές υποενότητες ο σχεδιασμός των οποίων βασιζόταν στην ανάδειξη και ενίσχυση του ιδιαίτερου ρόλου της κάθε υποενότητας με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και κεντρικό στόχο τη διασφάλιση φυσικού αποθέματος για τη μελλοντική ανάπτυξη της Αθήνας
- την απαγόρευση των κατατμήσεων γης, τον περιορισμό των οικιστικών επεκτάσεων στις ήδη διαμορφωμένες περιοχές κατοικίας, και τη διαχείριση σ'αυτό το πλαίσιο του κρίσιμου θέματος της διαχείρισης των οικοδομικών συνεταιρισμών
- τη δημιουργία πολυκεντρικής δομής, σε επίπεδο δήμων, με βασικό στόχο την αποσυμφόρηση κυρίως του κέντρου της Αθήνας και του Πειραιά και τη διευκόλυνση ή περιορισμό των μετακινήσεων, καθώς και τη διατύπωση γενικών κατευθύνσεων για την κατανομή κεντρικών λειτουργιών και παραγωγικών δραστηριοτήτων στον χώρο

- τον έλεγχο των χρήσεων γης με σκοπό τη σταδιακή οργάνωση των κεντρικών λειτουργιών στα πολεοδομικά κέντρα και τον περιορισμό της επέκτασης τους κατά μήκος οδικών αξόνων, και τέλος
- τον καθορισμό ζωνών στον εξωαστικό χώρο για την προστασία της γεωργικής γης

Είκοσι και κάτι χρόνια μετά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι παρά το όραμα που είχε τότε πείσει πολλούς πολεοδόμους και τις δεδηλωμένες προθέσεις, το ΡΣΑ δεν έχει επιτύχει έναν από τους κεντρικούς του στόχους, δηλαδή τον περιορισμό της αστικής εξάπλωσης, που σήμερα αναδεικνύεται στο μείζον πρόβλημα. Μια σειρά παρεμβάσεων που υπαγορεύθηκαν από πολιτικές επιλογές και την οικονομική συγκυρία (π.χ. Ολυμπιακά έργα, Αττική οδός) και υλοποιήθηκαν έξω από τους στόχους, κατευθύνσεις και ορίζοντα του ρυθμιστικού, σε συνδυασμό με τα χαρακτηριστικά του συστήματος χωρικού σχεδιασμού (εκτός σχεδίου δόμηση και παρόδια δόμηση), επέτρεψαν και ενίσχυσαν τη διάχυση οικιστικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων σε ολόκληρη την Αττική (βλ. εποικισμό Μεσογείων).

2. Το ΡΣΑ 2009: μεταξύ πολλαπλής ανάπτυξης, διάχυσης και «συμπαγούς πόλης».

Η δυνατότητα οικοδόμησης παντού, σε στενή σύνδεση και συνδυασμό με την κίνηση με ΙΧ αυτοκίνητο, ευνόησε διεθνώς τις μεγάλες επενδύσεις σε οδικές υποδομές, στη χωροθέτηση μεγάλων κέντρων εμπορίου και αναψυχής στην περιφέρεια, σε προαστιακή κατοικία. Γι' αυτό οι κανονισμοί και οι χωρικές ρυθμίσεις υποχώρησαν προς όφελος της οικονομικής ανάπτυξης, ιδιαίτερα μετά τις κρίσεις και μεταλλαγές των τελευταίων δεκαετιών (παγκοσμιοποίηση, ανάδυση νέων παικτών στο διεθνή χώρο). Δημιουργήθηκε έτσι η πόλη δίχως τέλος με κόστος την καταστροφή του περιαστικού και εξωαστικού περιβάλλοντος, τη ρύπανση και τη διάλυση της κοινωνικής συνοχής. Σήμερα γίνεται λόγος για παρακμή των πόλεων του πρώτου κόσμου εξ αιτίας του εκρηκτικού συνδυασμού αστικής επέκτασης και αυτοκίνησης.

Ο έλεγχος των επιπτώσεων από τις τάσεις αστικοποίησης του εξωαστικού χώρου που κυριαρχούν στην Αττική πρέπει να αποτελεί, κατά την άποψή μας, το βασικό ζητούμενο του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αττικής.

Πράγματι, προσεγγίζοντας το καίριο αυτό ζήτημα το νέο ΡΣΑ φαίνεται ότι κάνει μια σαφή πολιτική επιλογή: υιοθετεί την αρχή «της συμπαγούς πόλης» σύμφωνα με την οποία η πληθυσμιακή και οικονομική ανάπτυξη κατευθύνεται μέσα στη θεσμοθετημένη αστική γη, προωθώντας έτσι την ανάσχεση της εξάπλωσης και διάχυσης του οικιστικού ιστού στον εξωαστικό χώρο, την αξιοποίηση της πολεοδομημένης γης και τη συνετή διαχείριση και προστασία του περιβάλλοντος, των φυσικών

πόρων και της πολιτιστικής κληρονομιάς (άρ.6)⁹. Σε μια πρώτη ανάγνωση (αρθ. 13), το σχέδιο φαίνεται να υποστηρίζει αυτό το πρότυπο οικιστικής ανάπτυξης κυρίως μέσω της εδραίωσης του ρόλου που διαδραματίζουν οι υφιστάμενες πόλεις και οικισμοί ως βασικοί οικιστικοί υποδοχείς (α' και β' κατοικία), αποδεχόμενο ταυτόχρονα περιορισμένες (όπως αναφέρεται) επεκτάσεις σχεδίων πόλης καθώς και νέες οικιστικές αναπτύξεις.

Όμως, η συνθετική ανάγνωση, επιμέρους ρυθμίσεων, κατευθύνσεων και παρεμβάσεων του σχεδίου νόμου αναδεικνύει σημαντικές **αντιφάσεις** οι οποίες στο σύνολο τους ακυρώνουν ή αποδυναμώνουν τον στρατηγικό στόχο του περιορισμού της αστικής διάχυσης. Ενδεικτικά αναφέρονται τα παρακάτω σημεία.

Πρώτον, *ο μη σαφής προσδιορισμός της ήδη υπάρχουσας οικιστικής χωρητικότητας και συνακόλουθα του μεγέθους των αναγκών επεκτάσεων* σε επίπεδο μητροπολιτικής περιφέρειας αφήνει μετέωρο το καίριο αυτό ζήτημα. Έτσι, επιβεβαιώνοντας, έμμεσα, την πρόθεση αποδοχής όλων των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα ΓΠΣ επεκτάσεων, μεταθέτει την προσέγγιση αυτού του ζητήματος σε τοπικό επίπεδο όπου είναι γνωστές οι ασκούμενες πιέσεις λόγω προσδοκώμενων γαιοπροσόδων.

Δεύτερον, *η ουσιαστική ενθάρρυνση της δόμησης στις περιοχές που βρίσκονται κατά μήκος των στρατηγικών και αναπτυξιακών αξόνων*, μέσω της πρόβλεψης για εναρμόνιση των χρήσεων γης και όρων δόμησης με τον αναπτυξιακό τους ρόλο (άρ.12:4), σε συνδυασμό με τη χάραξη των νέων οδικών αξόνων δεν ενισχύει μόνο την παρόδια δόμηση αλλά κυρίως τις τάσεις διάχυσης των παραγωγικών δραστηριοτήτων στον εξωστικό χώρο και την προώθηση διαδικασιών περαιτέρω αστικής ανάπτυξης με την εισαγωγή στην αγορά αστικών ακινήτων περιοχών που ήταν δύσκολα προσπελάσιμες. Παράλληλα, η πολιτική ενίσχυσης των ήδη θεσμοθετημένων υποδοχέων παραγωγικών δραστηριοτήτων και του ιεραρχημένου πλέγματος των κέντρων και πόλων ανάπτυξης αποδυναμώνεται από τη *δυνατότητα καθορισμού νέων επιχειρηματικών ζωνών* που λειτουργούν ως νέοι περιφερειακοί πόλοι οικονομικής ανάπτυξης η χωροθέτηση των οποίων προτείνεται κατά προτεραιότητα στην περιφέρεια του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και στον εξωαστικό χώρο (στο πλαίσιο καθορισμού των ζωνών ελέγχου και αναζήτησης των ΣΧΑΕ, αρ. 30).

Τρίτον, *η εισβολή χρήσεων λιανικού εμπορίου σε επιχειρηματικά πάρκα, βιομηχανικές ζώνες και θεματικά πάρκα αναψυχής* (αρ. 32:3), στη βάση αποδοχής της δομικής αναδιάρθρωσης βασικών κλάδων, προωθεί τον μετασχηματισμό χώρων αμιγούς απασχόλησης σε σύνθετους χώρους κατανάλωσης και αναψυχής στην ύπαιθρο με σημαντικές επιπτώσεις

⁹ Εδώ θα πρέπει να επισημανθεί ότι η έμφαση δεν βρίσκεται μόνο στην κατεύθυνση της αστικής ανάπτυξης στη θεσμοθετημένη αστική γη αλλά κυρίως στον περιορισμό της θεσμοθετημένης γης που αποδίδεται σε αστικές χρήσεις μέσω διαδικασιών προαστιοποίησης, γραμμικής και διάσπαρτης – τυχαίας δόμησης

στις τιμές γης, κυκλοφοριακούς φόρτους και την αύξηση των μετακινήσεων σε επίπεδο περιφέρειας. Επιπρόσθετα, η πρόβλεψη χωροθέτησης μεγάλων εμπορικών επιφανειών σε θεματικά πάρκα αναψυχής τα οποία είτε χωροθετούνται σε δασικές εκτάσεις είτε εντάσσονται σε περιοχές οικολογικής σημασίας ευνοεί διαδικασίες αστικοποίησης προστατευόμενων περιοχών οι οποίες υπόκεινταν σε νομικές δεσμεύσεις που εμπόδιζαν την ανάπτυξη τους¹⁰.

Τέλος, η πρόβλεψη για την προστασία του εξωαστικού χώρου μέσω της γενίκευσης σχεδίων χρήσεων γης που θεσμοθετούνται από τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (αρ. 18) αποτελεί έναν έωλο στόχο στον βαθμό που τα σχέδια αυτά, έχοντας έναν έντονο αναπτυξιακό προσανατολισμό, συνήθως αναπαράγουν το καθεστώς της εκτός σχεδίου δόμησης. Η πρακτική αυτή θα μπορούσε να διαφοροποιηθεί μόνο αν το κατευθυντήριο και ρυθμιστικό πλαίσιο που θα διαμορφώσει η θεσμοθέτηση του νέου ΡΣΑ και των ΣΧΑΕ, αντίστοιχα, θα λειτουργήσει ως ένα δεσμευτικό πλαίσιο προστασίας και διατήρησης του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων της Αττικής. Όμως, το περιεχόμενο και το πνεύμα των γενικευμένων ζωνών χρήσεων που προβλέπει το ΡΣΑ για τα ΣΧΑΕ δεν αφήνουν πολλά περιθώρια αισιοδοξίας (βλ. περιεχόμενο ζωνών ελέγχου και αναζήτησης, και ζωνών εξειδικευμένης προστασίας).

Ο διττός λόγος που καταγράφεται στον τρόπο που προσεγγίζει το ΡΣΑ το ζήτημα της οικιστικής ανάπτυξης αντανakλά για μερικούς μια υποκείμενη αμηχανία και για άλλους μια σαφή πολιτική επιλογή σε σχέση με ένα θεμελιώδες δίλημμα: σε ποιο βαθμό το ΡΣΑ προτίθεται να ελέγξει και καθοδηγήσει τις ισχυρές ομάδες συμφερόντων που εμπλέκονται παραδοσιακά με την οικοδομή και την αστική ανάπτυξη, οι οποίες μάλιστα έχουν διευρυνθεί κατά την τελευταία δεκαετία με την εισροή στον χώρο μεγάλου κατασκευαστικού, επενδυτικού και κτηματικού κεφαλαίου ή απλά να νομιμοποιήσει τις χωροθετικές τους επιλογές οι οποίες εντείνουν τις τάσεις αστικής διάχυσης.

Η τοποθέτηση σε αυτό το δίλημμα, αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα λόγω και του σαφούς αναπτυξιακού προσανατολισμού που υιοθετεί το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο στο πλαίσιο ενίσχυσης του διεθνούς ρόλου της Αθήνας – αναπτυξιακή στρατηγική και πολιτικός στόχος που θεωρείται, μάλλον αναπόφευκτος στις σημερινές συνθήκες, όπου οι πόλεις παγκοσμίως έχουν αναδειχθεί σε προνομιακά πεδία ανάπτυξης.

3. Συμπερασματικά...

Οι διατυπώσεις του ΡΣΑ/09 και η γενικότερη εμπειρία μας δείχνουν ότι τόσο στην Διοίκηση (Οργανισμό Αθήνας και

¹⁰ Εκτός από αυτή τη διάσταση, εδώ θα πρέπει να σημειωθούν οι ευρύτερες επιπτώσεις που έχει η πολιτική προώθησης των μεγάλων εμπορικών κέντρων και χωροθέτησης τους στην περιφέρεια τόσο στην ενίσχυση παρακμής των ιστορικών κέντρων όσο και στη βιωσιμότητα των μικρομεσαίων εμπορικών επιχειρήσεων

ΥΠΕΧΩΔΕ) όσο και μεταξύ της επιστημονικής κοινότητας, έχει συσσωρευτεί πολύτιμη γνώση σε σχέση με τον χώρο. Είναι όμως γνωστό, ότι αυτό δεν αρκεί για να επιτευχθούν τα οράματα πολιτικών και πολεοδομών για μια «καλή», μια βιώσιμη πόλη. Κλειδί, έτσι, στην απάντηση για τον περιορισμό ή όχι της αστικής διάχυσης αλλά και διακύβευμα για το μέλλον της Πρωτεύουσας σε καταστάσεις που σήμερα εμφανίζονται συγκρουσιακές είναι η πολιτική που θα ασκηθεί σε σχέση με τρία θεμελιώδη ζητήματα:

- την **περιβαλλοντική προστασία** - θα προστατευθούν οι ορεινοί όγκοι, το τοπίο, οι ακτές, οι αδόμητοι χώροι, οι φυσικοί πόροι ή όχι;
- τον **ρόλο του ιστορικού κέντρου της Αθήνας και δευτερευόντως και του Πειραιά** όπως αυτός οριοθετείται από τις κυρίαρχες τάσεις και την πολιτική αποκέντρωσης κεντρικών λειτουργιών (θα μεταβληθεί σε ένα τουριστικό – εμπορικό – πολιτιστικό πάρκο ή θα διατηρήσει και ενισχύσει τον διοικητικό – επιτελικό και επιχειρηματικό του ρόλο και την κεντρικότητα του για όλους τους κατοίκους της Αθήνας?)
- την **αναβάθμιση των κεντρικών συνοικιών** (θα κινηθούμε μεταξύ εξευγενισμού διακεκριμένων περιοχών και εγκατάλειψης των άλλων ή θα προωθήσουμε πρακτικές βελτίωσης της καθημερινότητας όλων των κατοίκων)¹¹

Το ποια πολιτική, και σε ποιο βαθμό, θα υιοθετηθεί τελικά, πέρα από την γνώση των ειδικών, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πολιτική οξυδέρκεια και επιτυχή ένταξη στις συγκυρίες των φορέων της πολιτικής εξουσίας, την αξιοποίηση της υφιστάμενης εμπειρίας (θετικής και αρνητικής), την αποδοχή αυτών των απόψεων από το κοινό και κινητοποίηση κοινωνικών ομάδων προς την κατεύθυνση της υλοποίησής τους. Θεωρώντας, πάντως, ότι η ενίσχυση του παρεμβατικού ρόλου του νέου ΡΣΑ, αλλά και των φορέων εφαρμογής του (Οργανισμός Αθήνας, επιτελικές υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ) θα πρέπει να επηρεάσει τη χωρική ανάπτυξη της Αττικής προς την κατεύθυνση της βιωσιμότητας, προτείνουμε την περαιτέρω επεξεργασία, επανα-αξιολόγηση και ενίσχυση των παρακάτω σημείων και με την ακόλουθη ιεράρχηση:

- Διαμόρφωση ενός σαφούς δεσμευτικού και ρυθμιστικού πλαισίου για την αναθεώρηση των υποκείμενων ΓΠΣ μέσω της διασφάλιση μιας ενιαίας θεώρησης για την παραγωγή των Σχεδίων Χωρικής Ανάπτυξης Ενοτήτων και μιας διαδικασίας ελέγχου των παραγόμενων σε τοπικό επίπεδο χωρικών ρυθμίσεων. Ειδικότερα, στο πλαίσιο προστασίας του εξαστικού χώρου τα ΣΧΑΕ θα πρέπει μεταξύ άλλων να περιλαμβάνουν: α) την οριοθέτηση ζωνών

¹¹ Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε την ύπαρξη στο σχέδιο Νόμου μερικών θετικών κατευθύνσεων πολεοδομικής αναμόρφωσης όπως η μείωση των ανώτατων συντελεστών δόμησης και η εξασφάλιση ελεύθερων χώρων

προστασίας ορεινών όγκων, ανοικτών χώρων και γεωργικής γης σε επίπεδο χωρικής ενότητας και, β) τον αυστηρό καθορισμό προγραμματικών μεγεθών / κριτηρίων χωρητικότητας και κορεσμού (με σαφή περιβαλλοντική διάσταση) για τον προσδιορισμό δυνατότητας οικιστικών επεκτάσεων και εκτάσεων για παραγωγικές και τριτογενείς δραστηριότητες.

- Πραγμάτωση / υλοποίηση της οικιστικής ανάπτυξης τμηματικά σε συνάρτηση με την υλοποίηση των αναγκαίων υποδομών και ιδιαίτερα του δικτύου δημόσιων μεταφορών
- Προσανατολισμό του κατασκευαστικού τομέα σε αναπλάσεις / επανάχρηση οικιστικού κελύφους και οργανωμένη διαμόρφωση των δημόσιων ελεύθερων χώρων.
- Δραστικό περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης, κινητοποιώντας και εφαρμόζοντας κάθε πρόσφορο νόμιμο μέσο, όπως κατάργηση παρεκκλίσεων, μείωση συντελεστών δόμησης, και εισαγωγή μέτρων πολιτικής όπως αυξημένο κόστος έκδοσης οικοδομικών αδειών, εισφορές σε γη, αναδιανομή δικαιωμάτων δόμησης
- Κατάργηση της παρόδιας δόμησης
- Ενίσχυση της διαμόρφωσης πολυλειτουργικού χαρακτήρα στις νέες αναπτύξεις, ώστε να αποφευχθούν οι «μονοκαλλιέργειες» που θέτουν σε κίνδυνο τις μεγάλες επενδύσεις και να μπορούν να λειτουργήσουν οι περιοχές αυτές, όχι μόνον ως πόλοι κατανάλωσης, αλλά και εξυπηρέτησης και απασχόλησης.
- Συγκρότηση επιτελικών υπηρεσιών που θα συντονίζουν τις δράσεις, διαβουλεύσεις και αποφάσεις για το μέλλον της Αθηναϊκής Μητρόπολης (στο ζήτημα αυτό εντάσσεται η ευρύτερη συζήτηση που επανέρχεται περιοδικά για την αναγκαιότητα – σκοπιμότητα και μορφή μητροπολιτικής διακυβέρνησης).

Μέσα σταθερής τροχιάς και αστικοί αυτοκινητόδρομοι

Μ. Καλαντζοπούλου, Θ. Βλαστός, Γ. Σαρηγιάννης

Γενικά

Η διαχείριση του ζητήματος των μεταφορών στο σχέδιο Νόμου με **τίτλο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής 2009**, αντανακλά για άλλη μια φορά τις παλινωδίες που αντικατοπτρίζονται στις καθ' ημάς σχετικές πρακτικές, παλινωδίες και αντιφάσεις κυρίως μεταξύ σχεδιασμού και υλοποίησης ή ακόμα ακόμα και μεταξύ επιμέρους μεταφορικών ή συγκοινωνιακών σχεδιασμών των διαφόρων μέσων από τους αντίστοιχους φορείς τους. Με αυτή την έννοια συνιστά συνέχεια των πρακτικών των προηγούμενων δεκαετιών. Η επιλογή που γίνεται στην παρούσα εισήγηση να προσεγγιστεί κυρίως ο προγραμματισμός των Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) και των Οδικών Έργων κρίνεται ως εργαλειακά κατάλληλη να αναδείξει ένα βασικό δίπολο τόσο εντός του προγραμματικού λόγου, όσο και ίσως περισσότερο εντός των πολιτικών και επενδυτικών επιλογών, δίπολο που διατρέχει τις τελευταίες δεκαετίες τα συγκοινωνιακά πεπραγμένα της πρωτεύουσας.

Συζήτηση ρυθμίσεων για την Αθήνα λίγο πριν το ΡΣΑ του 1985

Στην προσπάθεια να προσεγγιστεί και να φωτιστεί το ζήτημα των αντιφάσεων που προαναφέρθηκαν και οι οποίες συχνά έχουν και ιδεολογική βάση, αποφασίσαμε να αρχίσουμε την παρούσα διερεύνηση λίγο πριν την διατύπωση και ψήφιση του προηγούμενου θεσμοθετημένου ΡΣΑ και συγκεκριμένα από το πρώτο μεταπολιτευτικό σχέδιο ρύθμισης του χώρου της Αθήνας και της περιφέρειας Αττικής με τον τίτλο **Πρωτεύουσα 2000** που κατατέθηκε για συζήτηση το 1979.

Στο Πρωτεύουσα 2000 για τη διαχείριση των προοπτικά αυξανόμενων μετακινήσεων και την προστασία του πολεοδομικού συγκροτήματος από τις διαμπερείς κινήσεις **αποδίδεται ιδιαίτερη έμφαση στο σύστημα των οδικών δακτυλίων**, ενός απ' αυτούς μάλιστα γύρω από μια προστατευτέα περιοχή του κέντρου, δακτυλίου που προτείνεται να συνιστάται από υφιστάμενες οδικές αρτηρίες. Από την άποψη των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων, στο Πρωτεύουσα 2000 υιοθετούνται βασικές επιλογές των μελετών Δοξιάδη (ήδη από το 1945) και Smith (1962 και 1972), όπως η Σταυρού – Ελευσίνας με 2 βασικούς κλάδους προς Ραφήνα και Λαύριο, η Πεντέλης, οι Ανατ. και Δυτ. Περιφερειακές του Υμηπτού και η Δυτ. Περιφερειακή του Αιγάλεω, άξονες που στοιχειώνουν τον προγραμματισμό για περισσότερα από 60 χρόνια

μέχρι σήμερα. Σε ότι αφορά στα ΜΣΤ, **το Πρωτεύουσα 2000 υιοθετεί κατ' ουσίαν τις τότε εγκεκριμένες επεκτάσεις του μετρό**¹² σε 2 γραμμές (Αγ. Παρασκευή – Αιγάλεω – Πειραιάς και Περιστερί – Δέλτα / Περιστερί – Ελληνικό με 2 κλάδους), ενώ δεν γίνεται λόγος για τραμ. Προτείνεται επίσης η επαναλειτουργία της γραμμής Αθηνών Λαυρίου στη ζώνη κατάληψης της Ελευθ. Λεωφ. Σταυρού – Ελευσίνας.

Λίγο αργότερα και πριν την κυβερνητική αλλαγή του 1981, την ίδια όμως χρονιά, ολοκληρώνεται για λογαριασμό του ΥΧΟΠ η μελέτη **Κεντρική Περιοχή: Οργάνωση Χώρου και Ρυθμίσεις**, που προτείνει **το πάγωμα των καίριων αποφάσεων μέχρι την ολοκλήρωση μελετών προέλευσης – προορισμού για την στοιχειοθέτηση της σκοπιμότητας των έργων, για όλα τα έργα, πλην των βασικών αυτοκινητοδρόμων** που χωρίς επιπλέον τεκμηρίωση εμπλουτίζονται με την Πικροδάφνης, την Θηβών – Ελευσίνας και την απόληξη της Σταυρού – Ελευσίνας στα Μέγαρα. Από την άλλη μεριά, η μελέτη εμφανίζεται πολύ συντηρητική σε ότι αφορά τις όποιες κυκλοφοριακές βελτιώσεις στην περιοχή του κέντρου που θα αναβάθμιζαν την κυκλοφοριακή του ικανότητα. Σε ότι αφορά δε στα ΜΣΤ, η μελέτη διαφοροποιείται κατά το ότι **προτείνει αντί μετρό, εγκατάσταση ευρέος συστήματος σύγχρονου τραμ** ώστε να αφαιρεθεί κυκλοφοριακή ικανότητα από το οδικό δίκτυο και να αποθαρρυνθεί το ΙΧ.

Μεσολαβεί ωστόσο η κυβερνητική αλλαγή του 1981, και σε ένα νέο πολιτικό σκηνικό και ιδεολογικό κλίμα που ωστόσο διατηρεί ή και εντείνει την έμφαση στον ολοκληρωμένο σχεδιασμό, αρχίζουν εργασίες εκ νέου διατύπωσης ρυθμιστικού σχεδίου για το πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας.

Η πρώτη σχετικά πιο ολοκληρωμένη διατύπωση ρυθμίσεων έρχεται το 1982 με το αναλυτικό προσχέδιο ρυθμιστικού με τίτλο **«Η Ανασυγκρότηση της Αθήνας. Στόχοι – Κατευθύνσεις – Μέτρα - Παρεμβάσεις»**. Το πρόγραμμα αυτό διαφοροποιείται από το Πρωτεύουσα 2000 κατά το ότι διατυπώνει ρητά το στόχο συγκράτησης της ανάπτυξης της πρωτεύουσας ως προς την έκταση και τον πληθυσμό της και κατά το ότι προκρίνει την περαιτέρω ενίσχυση των υφιστάμενων διακεκριμένων κέντρων αντί για την ανάπτυξη νέων. Κοινή συνισταμένη παραμένει το αίτημα της πολυκεντρικής ανάπτυξης και της άμβλυνσης των αντιθέσεων μεταξύ επιμέρους περιοχών μέσω της ενίσχυσης των πιο υποβαθμισμένων απ' αυτές.

Σε ότι αφορά στον συγκοινωνιακό προγραμματισμό, **βασικές στρατηγικές επιλογές είναι η αναστολή των έργων μετρό**, καθώς αμφισβητείται η σκοπιμότητα μιας τόσο δαπανηρής επένδυσης στους συγκεκριμένους διαδρόμους. Επίσης, **αναστέλλεται η δημιουργία**

¹² Πρόκειται για προτάσεις που διαμορφώθηκαν στη δεκαετία του 70 ξεκινώντας από τη μελέτη Smith για τη Δημόσια Συγκοινωνία του 1965, προχωρώντας στην επεξεργασία από το ίδιο γραφείο το 1974 και από την κοινοπραξία Sofretu-Sogelerg-SGTE-ΑΔΚ το 1978. Για το μετρό πρώτη κατατεθειμένη μελέτη μεταπολεμικά είναι η μελέτη Deviller – Agujú του 1958 με την πρόταση των γραμμών Αμπελόκηποι –Σύνταγμα-Λ.Συγγρού και Ομόνοια -Σύνταγμα

νέου αεροδρομίου στα Σπάτα, καθώς αυτή αντίκειται στην προοπτική της αποκέντρωσης και της προστασίας της γεωργικής γης. Αντίστοιχα διατυπώνεται ο στόχος περιορισμού του ρόλου του λιμανιού του Πειραιά μέσω της επιλεκτικής ενίσχυσης άλλων επιβατικών λιμένων στην Αττική και της μεταφοράς της εμπορευματικής κίνησης στο Κερατσίνι.

Κι ενώ ο στόχος φέρεται να είναι η απεξάρτηση των κατοίκων της πρωτεύουσας από το ΙΧ, στόχος που υποστηρίζεται από λεπτομερείς προτάσεις για εκτεταμένο δίκτυο τραμ ή προμετρό, την ίδια στιγμή, **η έμφαση στο πρόγραμμα οδοποιίας για την πρωτεύουσα εμφανίζεται ακόμα πιο εντατική**. Το πρόγραμμα ενσωματώνει τη λογική των οδικών δακτυλίων που κυμαίνονται από τις κυψέλες κυκλοφορίας που θα προστατεύουν τη γειτονιά από διαμπερείς κινήσεις μέχρι δακτυλίους επιπέδου πόλης από άξονες με χαρακτηριστικά ελεύθερων ή ταχειών λεωφόρων. Συγκεκριμένα, το πρόγραμμα υιοθετεί την πλειονότητα των συζητούμενων μέχρι τότε οδικών αξόνων και όλων των μεγαλεπήβολων παρεμβάσεων αναβάθμισης υφιστάμενων αξόνων (ανισόπεδοι κόμβοι στο κύριο αρτηριακό δίκτυο, σήραγγα Τουρκοβουνίων, υπογειοποίηση κυκλοφορίας στην Διον. Αρεοπαγίτου και στη Μουστοξύδη και πολλά άλλα). Ταυτόχρονα όμως υιοθετεί την άποψη της μελέτης του 81 για το πάγωμα των παρεμβάσεων στο εσωτερικό του Εσωτερικού Οδικού Δακτυλίου (ΕΟΔ).

Τέλος, για τις προαστιακές συνδέσεις προτείνεται η δημιουργία της γραμμής προς Μεσόγεια στο ίχνος της παλιάς γραμμής Λαυρίου συν τις νέες γραμμές Πέραμα – Κερατσίνι – Θριάσιο, Πειραιάς – Στ. Λαρίσης (προαστιακή επιβατική).

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας «Η Αθήνα και πάλι Αθήνα» του 1983 => Ν.1515/85

Στις κατευθυντήριες αυτές γραμμές εκπονείται το τελικό σχέδιο του ΡΣΑ με τον τίτλο **Η Αθήνα και πάλι Αθήνα** το 1983. Ας αναφερθεί χαρακτηριστικά ότι στο εξώφυλλο της έκδοσης κυριαρχεί η εικόνα ενός τραμ που κινείται στην πεζοδρομημένη Πανεπιστημίου.

Στο ΡΣΑ, πλην της αποκέντρωσης και της αποτροπής των επεκτάσεων του σχεδίου πόλης, γίνεται λόγος για την παρεμπόδιση της γραμμικής ανάπτυξης κατά μήκος βασικών αρτηριών, για την επέκταση του Διοικητικού Κέντρου στην Ιερά Οδό και την εκεί χωροθέτηση του νέου Αττικού Πανεπιστημίου και για τον επαναπροσδιορισμό των ορίων της πρωτεύουσας ώστε να ταυτιστούν με αυτά του Ν. Αττικής.

Σε ότι αφορά στα οδικά έργα, και παρ' όλες τις αναφορές στο στόχο της αποθάρρυνσης του ΙΧ, **ο προγραμματισμός οδοποιίας που περιλαμβάνεται είναι για άλλη μια φορά ιδιαίτερα πληθωρικός**. Στον προγραμματισμό των μεγάλων αξόνων της Ανασυγκρότησης της Αθήνας, προστίθεται η αναβάθμιση του άξονα Βούλας – Σουνίου. Στον ΕΟΔ και στο εσωτερικό του, συντηρείται η αντίληψη των ελάχιστων

δυνατών παρεμβάσεων, ιδιαίτερα στο ανατολικό του τμήμα (με την εξαίρεση του κόμβου Αμπελοκήπων). Στον Ενδιάμεσο Οδικό Δακτύλιο, περιλαμβάνονται ωστόσο μια σειρά προγραμματισμών για δημιουργία α/κ μαζί με την δημιουργία των νέων αξόνων (όπως π.χ. Λ. Πικροδάφνης). Αντίστοιχα πληθωρικό είναι το πρόγραμμα οδοποιίας και στον Εξωτερικό δακτύλιο ο οποίος συγκροτείται από εν πολλοίς ανύπαρκτες ακόμα λεωφόρους.

Το επίμαχο θέμα του νέου ΡΣΑ είναι όμως οι προγραμματισμοί των ΜΣΤ. Σχετικά με τα ΜΣΤ, στο ΡΣΑ επανεισάγονται οι 2 γραμμές μετρό της γαλλικής μελέτης (μήκους 28 χλμ) συν 91 χλμ τραμ που σε επόμενη φάση θα μπορούσε κατά περίπτωση να υπογειοποιηθεί και να αναβαθμιστεί σε μετρό. Το δίκτυο τραμ συγκροτείται από μία γραμμή περιφερειακή του πυρήνα του κέντρου στην οποία καταλήγουν ακτινικές γραμμές στους άξονες Βουλιαγμένης, Συγγρού, Ιερά Οδός, Λένορμαν, Μεσογείων. Η προαστιακή σύνδεση στο ίχνος της παλιάς γραμμής Λαυρίου (τουλάχιστον ως το Κορωπί), υιοθετείται ως προγραμματισμός και προτείνονται κάποιες επιπλέον γραμμές: γραμμές τραμ Βουλιαγμένη – Πειραιάς, Θηβών μεταξύ Αιγάλεω και Περιστερίου και προαστιακές γραμμές προς Καπανδρίτι και Ελευσίνα.

Στο μεταξύ όμως εκπονείται και ολοκληρώνεται το 1984 η μελέτη – παράρτημα του ΡΣΑ για τα ΜΣΤ, σύμφωνα με την οποία προτείνεται δίκτυο προ-μετρό με υπόγεια και επιφανειακά τμήματα και διακρίνεται σε 2 επιμέρους: γραμμή περί το Ιστορικό Κέντρο ή «ιστορικός δακτύλιος» και οι 2 ακτινικές γραμμές μετρό.

Εν τέλει στο κείμενο του Ν.1515/85, ενώ αναφέρεται η δημιουργία εκτεταμένου δικτύου σταθερής τροχιάς, δεν αποσαφηνίζεται το μέσο, δεν γίνεται δηλαδή ειδικός λόγος ούτε για μετρό ούτε για τραμ.

Ας σημειωθεί, ωστόσο ότι τρεις μόλις μήνες μετά τη θεσμοθέτηση του ΡΣΑ, η δ/ση Γ2 του ΥΧΟΠ εκδίδει μελέτη για τα ΜΣΤ όπου αναφέρει πως το σύνολο των προτάσεων της μελέτης μετρό κρίνεται ανεφάρμοστο ως έχει, όχι μόνο στις σημερινές συνθήκες λειτουργίας αλλά και στα πλαίσια που ορίζει για την εξέλιξή της το ΡΣΑ, επομένως η απόρριψη της μελέτης μετρό θεωρείται ως «επιταγή του κοινωνικού συνόλου». Το προτεινόμενο δίκτυο δεν εναρμονίζεται με το προτεινόμενο μοντέλο οργάνωσης του χώρου από το ΡΣΑ δεδομένου ότι ακόμα και τα ακραία σημεία του δικτύου δεν συμπίπτουν με τα δευτερεύοντα κέντρα που θέλει να ενισχύσει το ΡΣΑ.

Από το 1985 μέχρι σήμερα

Στην περίοδο που ακολουθεί τη θεσμοθέτηση του ΡΣΑ, αξίζει να δούμε τις σταθερές και τις υπαναχωρήσεις που διατρέχουν προγραμματισμό και εφαρμογή.

Καταρχήν για το μετρό. Οπου παρά την σχετική έκθεση του ΥΧΟΠ που προαναφέρθηκε στο διάστημα 1985-1991 (οπότε και υπογράφεται η σύμβαση) το ΥΔΕ προχωρεί στις διαδικασίες δημοπράτησης χωρίς εκ παραλλήλου να γίνεται καμιά ενέργεια για τη δέσμευση των απαιτούμενων επιφανειών, τον καθορισμό των χαράξεων κλπ. Στα χρόνια 1992 – 2000 δύο μικρά τμήματα των γραμμών μετρό (13 χλμ) είναι υπό κατασκευή, με πολλά διαλείμματα αναθεώρησης της σύμβασης προκειμένου να αποσπασθούν συμπληρωματικές επιδοτήσεις. Ωστόσο τα έργα μετρό συνεχίστηκαν και το δίκτυο των δύο γραμμών ανέρχεται σήμερα σε μήκος 30 χλμ. περίπου χωρίς να υπολογιστούν τα 21 χλμ της προαστιακής υποδομής στο τμήμα Δούκισσα Πλακεντίας – Αεροδρόμιο.

Στο επίπεδο των προαστιακών συνδέσεων, η προαστιακή γραμμή Λαυρίου δεν προωθήθηκε ποτέ, και δρομολογήθηκαν λίγο μετά την τελευταία στιγμή θα λέγαμε οι προαστιακές συνδέσεις προς Αεροδρόμιο και Κόρινθο στη ζώνη κατάληψης της Αττικής Οδού, πρόνοια που είχε παραλειφθεί να συμπεριληφθεί στη σύμβαση που υπογράφηκε με την κοινοπραξία κατασκευής του άξονα, παρά τις αντίθετες δεσμεύσεις σε προγραμματικό επίπεδο.

Για το τραμ δε, το πιο ευνοημένο από το ΡΣΑ του 1985 μέσο, δεν γίνεται πρακτικά λόγος παρά μόνο σε επίπεδο πολυάριθμων πραγματικά μελετών που ξεκινούν με την πρώτη μελέτη του Δ. Αθηναίων (επί δημαρχίας Α. Τρίτση) του 1991, και φτάνουν μέχρι σήμερα με τις μελέτες κατευθύνσεων ανάπτυξης τραμ στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας από ομάδα του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ (2002-2007). Να σημειωθεί στο σημείο αυτό πως η υλοποίηση και των 2 μοναδικών αξόνων τραμ που λειτουργούν σήμερα (27 χλμ) θα πρέπει να πιστωθεί περισσότερο στην πίεση που ασκήθηκε από την ΔΟΕ κατά την προετοιμασία των Ολυμπιακών του 2004, πίεση ώστε να πληρούνται κάποιες ελάχιστες από τις υπεσχημένες προϋποθέσεις μετακίνησης από και προς συγκεκριμένους αθλητικούς πόλους με ΜΣΤ ώστε να εξασφαλιζεται η μέγιστη δυνατή αξιοπιστία.

Αντίθετα, **στον τομέα των οδικών έργων,** αν και η καθυστερημένη υλοποίηση μοιάζει να έχει και εδώ ισχύ ως στερεότυπο, η προτεραιότητα που αποδίδει το ΥΠΕΧΩΔΕ στα έργα αυτά είναι απαρασάλευτη κι έτσι έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία σ' αυτό το μεσοδιάστημα σημαντικοί άξονες του από δεκαετιών προγράμματος, όπως η Αττική Οδός (Ελευσίνας – Σπάτων), η Ανατ. Περιφ. Υμηττού, η επέκταση της λεωφόρου Κύμης, η αναβάθμιση ορισμένων αξόνων όπως η Μαραθώνος, η Βάρης Κορωπίου, η ολοκλήρωση της Κηφισσού μέχρι την Ποσειδώνος, α/κ κατά μήκος της Κηφισίας κ.ά. Και εδώ το μεταφορικό «γεγονός» των Αγώνων και οι δεσμεύσεις του φακέλλου υποψηφιότητας, καθώς και η δημιουργία του Αεροδρομίου, αποτέλεσαν σημαντική βάση αιτιολόγησης για την απόδοση προτεραιότητας στην ολοκλήρωση των έργων. Ηδη ωστόσο, με τις μετακινήσεις και την ανάπτυξη που προσείλκυσαν οι νέοι αυτοί άξονες, εμφανίζουν καθημερινά αιχμές πολύ κοντά στα επίπεδα του κορεσμού.

Συνοψίζοντας, το ΡΣΑ του 1985 εμφανίζεται σε μια στιγμή όπου έχει ήδη υποβαθμιστεί πολύ η δημόσια συγκοινωνία (γεγονός που αντανakλά και στην επιβατική κίνηση), έχουν χρονίσει από δεκαετίες προτάσεις μελετών για οδικούς άξονες και μετρό και έχει επιδεινωθεί αρκετά η κυκλοφορία στην πρωτεύουσα, ιδιαίτερα στις κεντρικές περιοχές (γεγονός που, σε συνδυασμό με την χρέωση στους κυκλοφοριακούς φόρτους σημαντικού μεριδίου ευθύνης για το διαβόητο «νέφος», έχει οδηγήσει ήδη από το 1982 στην εφαρμογή της εκ περιτροπής κυκλοφορίας στο εσωτερικό ενός οδικού κυκλώματος που ξέρουμε ως τον «δακτύλιο»).

Το ΡΣΑ του 85 επιδίωξε θεωρητικά την συγκράτηση της αθηναϊκής επέκτασης και σε επίπεδο προτάσεων αναγνώρισε χωρικά την κοινωνικο-οικονομική ανισότητα μεταξύ ανατολικού και δυτικού τμήματος του Λεκανοπεδίου. Για τις περιαστικές ζώνες πέραν των ορίων του Λεκανοπεδίου το παλιό ΡΣΑ πρόκρινε τη διατήρηση του ημιαστικού – ημιαγροτικού χαρακτήρα τους έναντι της περαιτέρω αστικοποίησής τους και μ' αυτή την έννοια υπήρξε εμβληματικής σημασίας η αντίρρηση στη δημιουργία αεροδρομίου στα Σπάτα, στο κέντρο της πεδιάδας των Μεσογείων και ως απόληξη του οδικού άξονα Μεσόγεια – Θριάσιο.

Από την άλλη μεριά, το ΡΣΑ ενσωμάτωσε το προϋφιστάμενό του πρόγραμμα οδοποιίας. Σε επίπεδο τεκμηρίωσης του προγράμματος αυτού το ΡΣΑ «ευλόγησε» το σύστημα των οδικών δακτυλίων και τον ΕΟΔ ειδικότερα (για την κεντρική περιοχή) ενώ ταυτόχρονα επαγγελλόταν την απεξάρτηση από το ΙΧ που την ενίσχυε μέσω της δημιουργίας εκτεταμένου δικτύου ΜΣΤ (που θα στήριζε την κίνηση στην πρωτεύουσα προνομιακά για πεζούς και επιβάτες της Δημόσιας Συγκοινωνίας).

Τι όμως απ' αυτά πραγματοποιήθηκε επί της ουσίας;

Ο δακτύλιος των μονών – ζυγών ακυρώθηκε de facto από την ραγδαία περαιτέρω αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ στην πρωτεύουσα (σε 1 μόλις δεκαετία από την εφαρμογή του τα ΙΧ στην πρωτεύουσα είχαν διπλασιαστεί), από την πληθώρα των εξαιρέσεων και από την εκτεταμένη πρακτική της απόκτησης 2 ΙΧ ανά νοικοκυριό.

Οι «εκκρεμότητες» οδοποιίας για την συγκρότηση και των άλλων δύο δακτυλίων εν μέρει έγιναν λιγότερες και όσες παρέμειναν παραμένονουν απαρασάλευτα επίκαιρες, ενώ ταυτόχρονα τα αυτοκίνητα των κατοίκων της πρωτεύουσας υπερ-πολλαπλασιάστηκαν και τα επίπεδα κορεσμού ακόμα και των πιο νεότευκτων αρτηριών συχνά υπερβαίνουν τα επίπεδα κορεσμού της δεκαετίας του 80 που οδήγησαν στη λήψη τόσο δραστικών μέτρων όπως ο ΕΟΔ.

Στο επίπεδο των ΜΣΤ, το δίκτυο μετρό και τραμ που έχουμε σήμερα (περίπου 82 χλμ) αποτελεί κλάσμα του δικτύου που επαγγέλλθηκε το ΡΣΑ του 85 (ανέρχονταν σε περίπου 145 χλμ). (Ας σημειωθεί εδώ ότι το 1910 με 200.000 κατοίκους η Αθήνα είχε 167 χιλ. τραμ).

Οι υφιστάμενες γραμμές προαστιακού προς βόρεια υποβαθμίστηκαν σημαντικά, ενώ αναπτύχθηκαν πολύ πρόσφατα μόνο οι προαστιακές

συνδέσεις στον άξονα Α-Δ μέσω της ζώνης κατάληψης της Αττικής Οδού.

Σχετικά με τα λεωφορεία και τρόλεϊ, κατά την περίοδο μεταξύ των δύο ρυθμιστικών, η επιβατική κίνηση εξακολούθησε να πέφτει και άρχισε σταδιακά να ανακάμπτει με την εισαγωγή στο σύστημα Δημόσιας Συγκοινωνίας κυρίως του μετρό. Ως θετικό μέτρο, πέραν της ανανέωσης του στόλου, έχουμε την σταδιακή και πολύ **περιορισμένη εφαρμογή λεωφορειολωρίδων** (μόλις 51 χλμ) που ωστόσο ελάχιστα απέδωσαν, ελάχιστα αστυνομεύονται και σύντομα αναμένεται να υποβαθμιστούν περαιτέρω με την πιθανή (μονιμοποίηση της) νομιμοποίησης της εισόδου σ' αυτές των ταξί.

Σε ό,τι αφορά δε στους πεζούς και εσχάτως τους ποδηλάτες, δεν έχουμε παρά ελάχιστα δείγματα σημαντικών πεζοδρομήσεων απολύτως αποσπασματικών, απόλυτη υποβάθμιση των στοιχειωδών χώρων κίνησης που είναι τα πεζοδρόμια και οριστική υπαρπαγή τους κυρίως από την παράνομη στάθμευση. Καμιά επίσης διαμόρφωση υποδομής για το ποδήλατο.

Τέλος, **το πρόβλημα της στάθμευσης** προβάλλει άλυτο στο μέτρο που ούτε οι πολιτικές υποχρεώσεων σε συνδυασμό με τα παραθυράκια απαλλαγής ή εξαγοράς των θέσεων, ούτε οι πολιτικές κινήτρων για συλλογικούς χώρους απέδωσαν τα αναμενόμενα οφέλη για τις ανάγκες των κατοίκων σε στάθμευση και για την απαλλαγή της κεντρικής περιοχής από την πιεστική ζήτηση στάθμευσης. Κι αυτό σε συνδυασμό με την πρόσφατη δημιουργία ανορθολογικής χωροθέτησης και κλίμακας χώρων στάθμευσης σε κεντρικές πλατείες της Αθήνας που υποβάθμισαν οριστικά την επιφάνεια του δημόσιου χώρου, συλλειτουργώντας συχνά πολύ κάτω από τη χωρητικότητά τους μαζί με εντατικοποίηση της παράνομης στάθμευσης στις γύρω περιοχές. Τέλος, κάποιες βραχυχρόνιες προσπάθειες ελεγχόμενης στάθμευσης, ενώ μερικώς απέδωσαν, αποσύρονται κατά καιρούς, μαζί και με την σχετική αστυνόμευση.

Το Σχέδιο Νόμου για το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (2009)

Σ' αυτό το τοπίο εμφανίζεται περίπου 25 χρόνια αργότερα το νέο ΡΣΑ. Μετά από μια σειρά αναθεωρήσεων του προηγούμενου ΡΣΑ, ιδιαίτερα κατά τη δεκαετία του 90. Μετά από μια σειρά έργων που σχετίστηκαν πολύ λιγότερο με οποιονδήποτε από τους εκάστοτε συστηματικούς προγραμματισμούς και μελέτες, με την εξαίρεση των έργων οδοποιίας. Ένα ΡΣ που αναγνωρίζει a priori ως χωρική μονάδα αναφοράς την περιφέρεια ή νομό Αττικής δίνοντας έτσι το στίγμα της φιλοσοφίας του έναντι των προοπτικών επέκτασης της πόλης. Είναι αλήθεια πως, ερήμην ρυθμίσεων, το φαινόμενο της επέκτασης πέραν των φυσικών οριοθετήσεων του Λεκανοπεδίου είναι ήδη σε εξέλιξη με ιδιαίτερα δυναμικούς ρυθμούς κύρια στα ανατολικά και κύρια κατά μήκος των

νέων οδικών αξόνων. Μ' αυτή την έννοια, άλλες επαγγελίες του νέου ΡΣΑ περί συμπαγούς πόλης φαντάζουν ιδιαίτερα οξύμωρες.

Το νέο ΡΣΑ εμφανίζεται μετά μια εμπειρία 24 χρόνων ισχύος του προηγούμενου ΡΣΑ (και 18 από την αναθεώρηση – πρακτική ανατροπή – του το 1992), κατά την οποία καμιά σχεδόν από τις κατευθύνσεις δεν τηρήθηκε στο πεδίο σχεδιασμού και εφαρμογής πολιτικής αστικών μεταφορών. Τα έργα στον τομέα αυτόν που έχουν πραγματοποιηθεί σ' αυτό το μεσοδιάστημα, ανεξάρτητα από το αν υπαγορεύθηκαν ή όχι από το προηγούμενο ΡΣΑ, αν και σημαντικά ως προς τις επιπτώσεις τους στον μεταφορικό χάρτη της πρωτεύουσας, είναι ελάχιστα σε σχέση με τις ευκαιρίες χρηματοδότησης που παρουσιάστηκαν (ιδιαίτερα στον τομέα των ΜΣΤ) και σίγουρα διατηρούν από πλευράς προτεραιοτήτων την ιεράρχηση των προηγούμενων δεκαετιών: πρώτα και πάνω απ' όλα δρόμοι, δρόμοι, δρόμοι.

Ας δούμε όμως πιο αναλυτικά τις κατευθύνσεις συγκοινωνιακού ενδιαφέροντος όπως διατυπώνονται στο νέο ΡΣΑ του 2009.

Αξίζει να σημειωθεί ότι όπως προαναφέρθηκε, **ως Πρωτεύουσα νοείται πλέον το σύνολο της Περιφέρειας – Νομού Αττικής**, για την οποία το όραμα είναι ο μεταξύ άλλων και συγκοινωνιακός εξοπλισμός της ώστε να αναδειχθεί σε διεθνή κόμβο μεταφορών στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Το πρότυπο ανάπτυξης νοείται ως πολυκεντρικό με έμφαση σε κάτι που αναφέρεται ως «συμπαγής πόλη». (Ωστόσο οι εξειδικεύσεις του έναντι της συμπαγούς πόλης είναι από ανύπαρκτες έως ακυρωτικές.) Ταυτόχρονα, τα κέντρα Αθήνας και Πειραιά επιδιώκεται να αναβαθμιστούν ως προς τον ρόλο τους σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Αξονες κατά κανόνα οδικοί στις κατευθύνσεις Βορρά – Νότου και Ανατολής – Δύσης γίνονται αντιληπτοί ως «στρατηγικής σημασίας αναπτυξιακοί άξονες εθνικής και διεθνούς εμβέλειας». Στην μεν ανατολική χωρική ενότητα αναγνωρίζονται και προγραμματικά οι υφιστάμενες τάσεις και προγραμματίζεται η περαιτέρω εγκατάσταση παραγωγικών δραστηριοτήτων κλίμακας που σχετίζονται με όρους βέλτιστης προσπελασιμότητας και με την γειτνίασή τους με τον Διεθνή Αερολιμένα. Αντίθετα, στη Δυτική Αττική προγραμματίζονται επιχειρηματικές περιοχές και διατήρηση αποθέματος γης για μελλοντική ανάγκη εσωτερικής αποκέντρωσης της περιφέρειας.

Από την άλλη μεριά ενσωματώνεται, στη ρητορική φυσικά του ΡΣΑ, όλος ο κυρίαρχος λόγος περί εναρμόνισης του συγκοινωνιακού με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, εναρμόνισης με τις στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας όπως αυτές διαγράφονται στην πρόσφατη σχετική Πράσινη Βίβλο της ΕΕ, περί μείωσης πλήθους, μήκους και χρόνου μετακινήσεων ιδιαίτερα με ΙΧ, ιδιαίτερα μάλιστα στις κεντρικές περιοχές, περί συγκρότησης δικτύων ροής πεζών, πρασίνου κλπ., περί απομάκρυνσης της στάθμευσης, προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης, κλπ.

Σε επίπεδο οδικών έργων ενσωματώνονται ρητά οι άξονες Ελευσίνα – Θήβα (νέος), η Λ. Κύμης μέχρι τους Θρακομακεδόνες, η Λ. Ελληνικό – Αεροδρόμιο μέσω της σήραγγας της Αργυρούπολης, η Λ. Σχιστού, η Ανατ. Περιφ. Υμηττού και Πεντέλης και η Λ. Σουνίου. Έργα αναβάθμισης σε άξονες περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση της Λ. Ραφήνας, τη σύνδεση της Κατεχάκη με την Ε.Ο.1. μέσω της σήραγγας Τουρκοβουνίων και την αναβάθμιση της Λ. Κων/πόλεως σε συνδυασμό με την αναβάθμιση και ανισοπεδοποίηση του σιδηροδρομικού άξονα ΟΣΕ μέχρι το ΣΚΑ.

Ως βασικό χαρακτηριστικό της πρότασης μπορεί να αξιολογηθεί το γεγονός ότι ο εξωτερικός δακτύλιος της πρωτεύουσας τροποποιείται ώστε να συμπεριλάβει εντός του και τα φυσικά όρια του λεκανοπεδίου, τον Υμηττό και το Αιγάλεω. Γεγονός που προδίδει τις προθέσεις ή τις τάσεις ανάπτυξης του πολεοδομικού συγκροτήματος βραχυ-μεσοπρόθεσμα. Κατά τα άλλα, πρόκειται για επικαιροποιημένη ενσωμάτωση του προϋφιστάμενου από δεκαετίες προγράμματος οδοποιίας με ελάχιστες εξαιρέσεις.

Για το κέντρο της Αθήνας, και σ' αυτό το ΡΣΑ κρίνεται μη σκόπιμη η όποια παρέμβαση σε επίπεδο οδικών έργων στο εσωτερικό του Εσωτ. ΟΔ.

Στο Παράρτημα του νέου Ρυθμιστικού εξειδικεύονται και οι προβλεπόμενες ιεραρχήσεις των αξόνων σταθερής τροχιάς.

Για το προαστιακό δίκτυο, νοείται ως κόμβος το Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ: άλλο ένα «στοιχείο» του προγραμματισμού τα τελευταία 25 χρόνια τουλάχιστον) και προβλέπονται επιπλέον οι συνδέσεις του ΣΚΑ με Πειραιά, Αεροδρόμιο, Ραφήνα, Λαύριο, Χαλκίδα / Θήβα, Μέγαρα και Κόρινθο / Λουτράκι.

Για τα αστικά ΜΣΤ προβλέπεται η επέκταση του ΗΣΑΠ στα 2 άκρα προς Κερατσίνι και Ν. Ερυθραία, η επέκταση της γραμμής 2 του μετρό στα 2 άκρα προς Ζεφύρι και Γλυφάδα, της γραμμής 3 μέχρι τον Πειραιά (προγραμματισμένη) συν ένα εντυπωσιακό πλήθος και μήκος 5 νέων γραμμών μετρό (η μία με 2 κλάδους) σε κατευθύνσεις που δεν γνωρίζουμε να έχουν προκύψει από σχετικές μελέτες σκοπιμότητας, σίγουρα όχι από σχετικές μελέτες του ΟΑΣΑ, ούτε καν από την σχετικά πρόσφατη Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό (ΜΑΜ, 1997), αφήνοντας μάλιστα περιθώριο και περαιτέρω χαράξεων. Συνολικά το πρόγραμμα του μετρό για τη πρωτεύουσα περιλαμβάνει 8 κλάδους 220 χλμ με 200 σταθμούς. Αντίθετα, για το Τραμ η πρόβλεψη είναι η μηδενική επέκτασή του. Αξίζει να αναφερθεί εδώ ότι ούτε καν η ΜΑΜ (μελέτη που εκπονήθηκε από την ίδια την Αττικό Μετρό και υπήρξε όπως ίσως θα ανέμενε κανείς ιδιαίτερα πληθωρική στις προτάσεις της για άξονες μετρό) δεν προέβλεπε τόσους διαδρόμους μετρό, και τόσο ελάχιστο τραμ.

Το θετικό και συνάμα αρνητικό των κατευθύνσεων και αυτού του ΡΣΑ είναι ότι **ρητά προβλέπεται ο μη δεσμευτικός του χαρακτήρας και η απεριόριστη δυνατότητα αναπροσαρμογών του προγράμματος.** Αντανακλά απλώς την πρόθεση της πολιτείας, πρόθεση που με βάση και

τα πρόσφατα πεπραγμένα, ευνοεί πρακτικά την οδοποιία και το υπόγειο μετρό.

Στο επίπεδο της πρόνοιας για την ευχερή κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων, αναφέρονται στο παράρτημα οι άξονες που προκρίνεται να υποστούν «μερική» πεζοδρόμηση, χωρίς ωστόσο να διευκρινίζεται το περιεχόμενο αυτού του νεολογισμού. Κατά τα άλλα προωθούνται αναδιαμορφώσεις οδών και αναπλάσεις πλατειών και ελεύθερων χώρων. Το αόριστο αυτό πρόγραμμα παρεμβάσεων για τους πεζούς εξειδικεύεται στα Ιστορικά Κέντρα Αθήνας, Πειραιά, Κηφισιάς, Λαυρίου, Μεγάρων και Ελευσίνας.

Κι ενώ για το ποδήλατο δεν εξειδικεύονται ειδικοί άξονες στο ΡΣΑ, αξίζει να σημειωθεί πως μόλις πριν μερικές μέρες το ΥΠΕΧΩΔΕ ανακοίνωσε την διαμόρφωση ενός βασικού υπερτοπικού άξονα – ποδηλατόδρομου 26,6 χλμ από την Κηφισιά μέχρι το Φάληρο μέσω των αρχαιολογικών χώρων του κέντρου της Αθήνας και ανατέθηκε η σχετική μελέτη. Αντίστοιχα έχει ανατεθεί μελέτη στο ΕΜΠ για τον σχεδιασμό δικτύου αξόνων για το ποδήλατο που θα συνδέονται με τον υπόψη κεντρικό άξονα.

Κριτική προσέγγιση του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής (2009)

Πέρα από την όποια καχυποψία γεννά η ιστορική αναδρομή στην επιλεκτική σχέση μεταξύ ρυθμιστικού σχεδίου και πολιτικών για τη διαχείριση των μετακινήσεων στην Αθήνα, **στο νέο ΡΣ προβάλλουν ακόμα πιο έντονα αντιφάσεις ακόμα και στο θεωρητικό υπόβαθρο**, το υπόβαθρο συνοχής μεταξύ των επιμέρους διατυπωμένων προθέσεων. Συνολικά στο νέο ΡΣΑ η Αθήνα αναγνωρίζεται ως μητρόπολη που υπερβαίνει τα παραδοσιακά όρια του Λεκανοπεδίου, νομιμοποιείται έτσι πρακτικά ο υπερδιπλασιασμός του εμβαδού της. **Η διασπορά των αναπτυξιακών πόλων σε τόσο μεγάλη έκταση που αναγνωρίζεται με θετικό τρόπο από το νέο ΡΣΑ και προτείνεται να ενισχυθεί, έρχεται σε απόλυτη αντίθεση με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, που επαγγέλεται σε άλλα σημεία.** Το πλήθος, μήκος καθώς και ο χρόνος μετακίνησης αναμένεται να υπερπολλαπλασιαστούν. Ανάλογα θα πολλαπλασιάζεται η κατανάλωση ενέργειας και η συνακόλουθη ρύπανση, ατμοσφαιρική και άλλη. Τέλος, ανάλογα θα πολλαπλασιάζονται και τα τροχαία ατυχήματα.

Η αναπτυξιακή γεωγραφία που παρουσιάζει το νέο ΡΣ βασίζεται κυρίως στο οδικό δίκτυο των μεγάλων αξόνων (αξόνων ενδελεχώς μελετημένων, που εμφανίζονται με λεπτομέρεια στο βασικό σώμα του κειμένου), οι βασικότεροι των οποίων νοούνται και ως στρατηγικοί αναπτυξιακοί άξονες κατά μήκος των οποίων αναμένεται η εγκατάσταση χρήσεων γης μεγάλης κλίμακας. Κι έχουμε ως δεδομένο ότι οι οδικοί άξονες είναι η μόνη πολιτική που εφαρμόζεται αργά αλλά με σταθερή

συνέπεια και πολυκομματική συναίνεση ανεξαρτήτως κυβερνήσεων και προσώπων στο σχετικό υπουργείο. Αυτονόητα επομένως θα πρέπει να αναμένουμε τον υπερπολλαπλασιασμό των μετακινήσεων με οχήματα ΙΧ. Κι αυτό ανεξάρτητα από την όποια μικρή ή μεγαλύτερη αύξηση της επιβατικής κίνησης. Η προσπάθεια του κατ' απόλυτη τιμή περιορισμού των μετακινήσεων με ΙΧ και της μετατόπισής τους στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), με περισσότερους δρόμους, μεγαλύτερο πολεοδομικό συγκρότημα, περισσότερα και φθηνότερα αυτοκίνητα και μηχανοκίνητα δίκυκλα, περισσότερα αυτοκίνητα μεγάλου κυβισμού, καμιά πολιτική ενθάρρυνσης των συλλογικών μετακινήσεων, χωρίς ενσωμάτωση στα ΙΧ οχήματα του κόστους ρύπανσης, κατάληψης χώρου και κινδύνου ατυχήματος, μοιάζει παράλογη ή σισσύφεια. Το στοίχημα λοιπόν αυτό είναι χαμένο εκ προοιμίου.

Στο επίπεδο των σιδηροδρομικών προαστιακών συνδέσεων, η για πολλοστή φορά επανάληψη του προγράμματος προαστιακής ανάπτυξης του ΟΣΕ σε άλλο ένα σχέδιο προγραμματισμού είναι καλοδεχούμενη. Αυτονόητο όμως και το ερώτημα του **αν και κατά πόσο και κυρίως με ποιόν τρόπο αναμένεται να ξεπεραστούν δυσκολίες, λειτουργικές του ΟΣΕ κυρίως, αλλά και άλλες, που καθυστέρησαν αδικαιολόγητα επί δεκαετίες την υλοποίηση αυτού του ίδιου σχεδόν προγράμματος σε περιόδους μάλιστα πολύ καλύτερες από πλευράς όρων χρηματοδότησης και πολύ μεγαλύτερης πίεσης για ανταπόκριση σε άμεσες ανάγκες** (π.χ. περίοδος προετοιμασίας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004).

Σε ότι αφορά το μετρό ή καλύτερα το ερώτημα «μετρό vs τραμ: πού και γιατί;», είναι πλέον φανερό ότι δεν τίθεται καν, ή τουλάχιστον δεν τίθεται με επιστημονικούς όρους. Η επιστημονική αντίληψη επιλογής και ιεράρχησης των μέσων ανάλογα με την ζήτηση του εκάστοτε συζητούμενου διαδρόμου μοιάζει να έχει εγκαταλειφθεί. Μια οικονομικά συνετότερη και επιστημονικά ορθολογικότερη αντιμετώπιση θα υποδείκνυε τις συνδέσεις που θα έπρεπε να εξυπηρετηθούν με μέσα υψηλής στάθμης εξυπηρέτησης όπως είναι τα ΜΣΤ, και στη συνέχεια βάσει μελετών εκτίμησης της ζήτησης και βάσει κάποιου προγράμματος διαχείρισης των διατιθέμενων πόρων, θα επέλεγε τους διαδρόμους που αντιστοιχούν στα χαρακτηριστικά του κάθε μέσου. Το Τραμ καταδικάζεται πρακτικά στο να μην συγκροτηθεί ποτέ πραγματικά σε δίκτυο, επιλογή που για μια σύγχρονη υποδομή αξιολογείται το λιγότερο ως απολύτως αντι-οικονομική.

Φαίνεται πως σ' αυτή την εκλογή μεταξύ μετρό και τραμ, το μετρό πέραν του ότι είναι πιο κερδοφόρο τόσο στο στάδιο κατασκευής όσο και στο στάδιο λειτουργίας, έχει το κρίσιμο «πλεονέκτημα» ότι δεν εμπλέκεται σε σύγκρουση με αντεκδικητές της επιφάνειας της πόλης, όπως κάνει το τραμ. Και φαίνεται ότι σ' αυτή την επιφάνεια της πόλης το στοίχημα έχει και προγραμματικά κερδηθεί υπέρ των ΙΧ ή για να είμαστε ακριβέστεροι υπέρ του οδικού χώρου.

Έρχεται λοιπόν το νέο ΡΣΑ να συνεχίσει με ακόμα πιο αντιφατικό και αόριστο λόγο την παράδοση αοριστολογιών, ευχολογίων και κυρίως ανακολουθίας μεταξύ επιμέρους οραμάτων και εξαγγελιών για το μέλλον της πρωτεύουσας ή σε ό,τι μας αφορά για το μέλλον των μετακινήσεων σ' αυτήν. Και διαδηλώνει εντός του και a priori τον καθ' όλα μη δεσμευτικό του χαρακτήρα. Μας επιτρέπεται επομένως να συμπεράνουμε πως η βιώσιμη κινητικότητα σ' αυτήν την ευρωπαϊκή πόλη θα παραμείνει μάλλον ζητούμενο για πολλά χρόνια ακόμα.

Ζητήματα φυσικού περιβάλλοντος και τοπίου (πράσινο, ελεύθεροι χώροι, ορεινοί όγκοι)

Γ. Πατρίκιος, Ε. Χατζηκωνσταντίνου

1. Εισαγωγή. Από το ρυθμιστικό του 1985 στη σημερινή αναθεώρηση.

Το υφιστάμενο –προς αναθεώρηση πλέον– Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας περιλαμβάνει σημαντικές αναφορές στα ζητήματα του περιβάλλοντος και μέτρα για την *οικολογική ανασυγκρότηση της Αθήνας*. Η διακηρυγμένη οπτική για την προστασία του περιβάλλοντος αφορά «τη βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της Αθήνας» και «την ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς και την προστασία των περιοχών κατοικίας από οχληρές λειτουργίες και χρήσεις». Συνδέεται επίσης με τη «...σταθεροποίηση του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, με απώτερη προοπτική τη μείωσή του, και με την ανάσχεση της διόγκωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων στην πρωτεύουσα».

Το Ρυθμιστικό του 1985 ενσωμάτωσε νεωτερικές για την εποχή του απόψεις και αντιλήψεις σε σχέση με τη συνδυασμένη θεώρηση περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών ζητημάτων. Κυρίως όμως η «οικολογική ανασυγκρότηση της Αθήνας» περνούσε μέσα από την προσπάθεια ανάσχεσης της εξάπλωσης της πόλης, καθώς και μέσα από τη διαδικασία ανασυγκρότησης των περιοχών κατοικίας. Παρ' όλα αυτά οι ρυθμίσεις του παρέμειναν σε ένα γενικό επίπεδο, με εξαίρεση τη σημειακή αναφορά κάποιων τόπων και κάποιων ενδεικτικών δράσεων.

Από τότε βέβαια, 24 χρόνια μετά, τα πράγματα έχουν αλλάξει δραματικά. Από τη μία πλευρά στο επίπεδο της υποβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος, από την άλλη όμως στο επίπεδο της περιβαλλοντικής συνειδητοποίησης και των οικολογικών κινημάτων. Η Αθήνα δεν περιορίζεται πια στα όρια του λεκανοπεδίου, επεκτείνεται προς όλες τις κατευθύνσεις αντιστρέφοντας τις παλιότερες σχέσεις φυσικού και δομημένου χώρου. Οι χαλαροί, φυσικοί και αυτονόητα κοινόχρηστοι χώροι εξαφανίζονται από την αστική επέκταση και την αστική πυκνότητα, ενώ όσοι έχουν απομείνει, μετατρέπονται όλο και πιο έντονα σε πεδία επιχειρηματικών δράσεων, με εγκαταστάσεις πληρωμένης αναψυχής.

Από την άλλη πλευρά, έχουν υπάρξει σημαντικές επεξεργασίες για το σύνολο των στοιχείων και των τόπων που συγκροτούν το φυσικό περιβάλλον της Αττικής: μελέτες, θεσμικές ρυθμίσεις, νομολογίες του Σ.τ.Ε., προτάσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, επιτροπών πολιτών κλπ. Θα λέγαμε ότι κανένας τόπος δεν είναι πλέον άγνωστος και κανείς πολίτης δεν είναι πλέον ανύποπτος.

Πριν προχωρήσουμε στην κριτική αποτίμηση του σχεδίου του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής, σε ότι αφορά το φυσικό περιβάλλον και το τοπίο, πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι σε μία πρώτη ανάγνωση περιλαμβάνει σχεδόν τα πάντα. Σε τέτοιο βαθμό ώστε να ανάγεται σε κατάλογο βέλτιστων πρακτικών.

Έτσι, στο πλαίσιο των στρατηγικών στόχων αναφέρονται:

- οι αρχές της «...βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, με συνετή διαχείριση και προστασία των φυσικών πόρων, του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς...» και
- το σύνολο των διακυβευόμενων χώρων μεγάλης κλίμακας, «...της γεωργικής γης, των δασών, των ορεινών όγκων, των υγροτόπων, των ρεμάτων, των ακτών, των γεωμορφολογικών σχηματισμών και των άλλων στοιχείων του περιβάλλοντος...»

Βέβαια όλα τα παραπάνω συναρτώνται με τον κύριο στρατηγικό στόχο που είναι η «...οικονομική ανάπτυξη, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και η ενίσχυση του ρόλου της Αθήνας ως διεθνούς και ευρωπαϊκής μητρόπολης και ως «Πόλης-Πύλης» για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη».

Στη συνέχεια γίνεται εξειδίκευση στόχων και μέτρων στις ενότητες για την Οικιστική Ανάπτυξη, Πολεοδομική Οργάνωση και Διαχείριση του Αστικού και Εξωαστικού Χώρου και για την Προστασία του Περιβάλλοντος.

2. Κριτική αποτίμηση του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής

2.1. Ζητήματα που σχετίζονται με την περιβαλλοντική ανασυγκρότηση του αστικού χώρου.

Ας ξεκινήσουμε από τον **αστικό χώρο** και από το κατεξοχήν περιβαλλοντικό άρθρο:

- Άρθρο 21. Προστασία και Ανάδειξη του Φυσικού Περιβάλλοντος.

Στο άρθρο αυτό, όπου έχουν περιληφθεί όλοι οι σημαντικοί οικολογικοί θώκοι, αστικοί και περιαστικοί, και αφού έχει καθοριστεί η μεθοδολογία μέσω της οποίας μέλλεται να προστατευτούν και να ανασυγκροτηθούν, επιχειρείται η πρώτη επώδυνη σύνδεση:

- *Πρωθείται το πρόγραμμα οργάνωσης υπερτοπικών πόλων αναψυχής. Εκπονούνται και εγκρίνονται ολοκληρωμένες μελέτες για την οργάνωση μεγάλων θεματικών πάρκων – υπερτοπικών πόλων αναψυχής.*

Το ερώτημα που τίθεται ευθέως εδώ είναι κατά πόσον οι παραπάνω χώροι θα αντιμετωπιστούν ως οικολογικοί θώκοι ή αντίθετα ως υπερτοπικοί πόλοι αναψυχής και θεματικά πάρκα. Γιατί οι τελευταίοι

αυτοί όροι εισάγουν την έννοια της ανάπτυξης και της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Χαρακτηριστική περίπτωση είναι αυτή του μητροπολιτικού πάρκου στο Γουδή. Ένας χώρος, συνέχεια του ορεινού όγκου του Υμηττού, που έχει θεσμοθετηθεί με νόμο ως μητροπολιτικό πάρκο από το 1977 δεν παραχωρείται από το Υπ. Εθνικής Άμυνας στους δήμους Αθηναίων και Ζωγράφου, παρά την κατά καιρούς δέσμευση δημιουργίας του ακόμη και από το σημερινό Υφυπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Στο εσωτερικό του εγκαταστάθηκε κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες το γήπεδο Badminton το οποίο μετατράπηκε μετά τους αγώνες σε θέατρο, αν και αρχικά υπήρχε η δέσμευση αποσυναρμολόγησης και απομάκρυνσής του από το χώρο. Στο μεταξύ έχουν διανοιγεί παράνομοι δρόμοι που έχουν οδηγήσει σε διαμπερή κυκλοφορία και συνθήκες παράνομης στάθμευσης. Το σύνολο δε του χώρου, με εξαίρεση ένα πάρκο που έχει διαμορφώσει και διαχειρίζεται ο ίδιος ο στρατός, παραμένει ως αναπτυξιακή εφεδρεία και κατά καιρούς τμήματά του παραχωρούνται για διάφορες χρήσεις. Είναι λοιπόν προωθημένη ή οπισθοχωρημένη η θέση του νέου ΡΣΑ για τη δημιουργία «θεματικού πάρκου» στο πλαίσιο ενός Ολυμπιακού υπερτοπικού πόλου, όταν μάλιστα οι μελέτες του ΟΡΣΑ προβλέπουν τη δημιουργία πάρκου υψηλής οικολογικής ποιότητας;

Ταυτόχρονα, ο ενδεικτικός κατάλογος των –έστω και θεματικών– πάρκων σημαντικής εμβέλειας, είναι εξαιρετικά ισχνός μπροστά στα αιτήματα επιτροπών κατοίκων, φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης, κλπ. Αυτή η παρατήρηση έχει ιδιαίτερη σημασία καθώς αποκαλύπτει μία ακόμη αντίφαση του ίδιου του σχεδίου. Στο άρθρο 13 προβλέπεται *«η επιλεκτική δέσμευση υφιστάμενων αδόμητων χώρων στις πυκνοδομημένες περιοχές, μέσω της προώθησης ειδικού μακροχρόνιου προγράμματος με την εφαρμογή μηχανισμών πολιτικής γης, και ειδικού πόρου (πράσινο ταμείο)»*. Ακόμη περισσότερο *«...θεσπίζονται κίνητρα για την προστασία, διατήρηση και ενίσχυση του ιδιωτικού πρασίνου...»*. Εξαιρετικές διατυπώσεις αναμφισβήτητα, που θα αποκτούσαν ιδιαίτερη σημασία αν συνοδεύονταν από ένα ρεαλιστικό πλαίσιο πολιτικής και κυρίως από μία συνέπεια στα υπόλοιπα επίπεδα. Όμως παρ' όλη αυτή την αγωνιώδη –όπως παρουσιάζεται– προσπάθεια ανάκτησης δημόσιων χώρων και χώρων πρασίνου στο ασφυκτικό αστικό περιβάλλον, δε γίνεται καμία αναφορά στα στρατόπεδα της Αττικής ή στις ιδιοκτησίες που βρίσκονται υπό τον έλεγχο οργανισμών του δημόσιου τομέα. Την ίδια στιγμή στη δημόσια συζήτηση προωθείται όλο και περισσότερο η ιδέα ότι αυτές οι ιδιοκτησίες θα αξιοποιηθούν με όρους αγοράς και ανταποδοτικότητας.

Ένα ακόμη σημείο που πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα είναι η χρήση του όρου **«αστικό πράσινο»**. Και αυτό γιατί υπάρχει σημαντική διαφορά ανάμεσα στο επιστημονικό και το νομικό περιεχόμενο του όρου. Έτσι, ο όρος «αστικό πράσινο» θεσμικά υποδηλώνει ένα κοινόχρηστο χώρο το πράσινο του οποίου έχει αστικά χαρακτηριστικά (γρασίδι, κουρεμένοι θάμνοι, καλλωπιστικά φυτά, λίγα δένδρα) ενώ μεγάλο μέρος του χώρου είναι δυνατόν να φιλοξενεί εγκαταστάσεις διαφόρων ειδών με επίκεντρο τις χρήσεις πληρωμένης αναψυχής. Μ' αυτό το δεδομένο, αν στο σώμα

του ΡΣΑ ο όρος χρησιμοποιείται με διαφορετικό περιεχόμενο θα ήταν σκόπιμο να επαναδιατυπωθεί. Σε αντίθετη περίπτωση το νέο ΡΣΑ ενοχοποιείται για την ποιοτική υποβάθμιση των δημόσιων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου στο εσωτερικό του αστικού ιστού.

Σε ότι αφορά στην αναβάθμιση της αισθητικής του **αστικού τοπίου** θεωρούμε ότι οι διατυπώσεις του σχεδίου θέτουν σημαντικά ζητήματα και μάλιστα για πρώτη φορά σε θεσμικό επίπεδο. Οι προβλέψεις του σχεδίου αφορούν στην «...προστασία και διασφάλιση της θέας, ...την προστασία και ανάπλαση περιοχών μείζονος αστικού αισθητικού ενδιαφέροντος, ...την προστασία παλαιότερων κτιρίων και κτιριακών συνόλων... και ...την βελτίωση της αρχιτεκτονικής ποιότητας των νέων κτιρίων...». Πάντως, δε δίνεται πειστική απάντηση ούτε σε ότι αφορά τις νέες κατασκευές, ούτε σε ότι αφορά την άρση των υφιστάμενων δεσμεύσεων. Έτσι οι διατυπώσεις του σχεδίου παραμένουν μάλλον σε επίπεδο ευχολογίου. Η ατέλειωτη σειρά διατάξεων που προβλέπεται να δημιουργηθούν δείχνουν το δυσεπίλυτο του προβλήματος και την ουτοπία της απάντησης.

2.2. Ορεινοί όγκοι και μεγάλοι οικολογικοί θώκοι

Σε ότι αφορά τους μεγάλους οικολογικούς θώκους και ιδιαίτερα τους **ορεινούς όγκους** οι διατυπώσεις του νέου ΡΣΑ δεν αφήνουν μεγάλα περιθώρια αισιοδοξίας. Σε πρώτο επίπεδο διατυπώνεται βέβαια η πρόθεση για την θεσμοθέτηση όρων και ζωνών προστασίας ενώ προβλέπεται η κατάρτιση ειδικού προγράμματος για την αναδάσωση των καμένων δασών. Εδώ πρέπει βέβαια να σημειωθεί ότι και σήμερα σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία οι καμένες δασικές εκτάσεις αναδασώνονται υποχρεωτικά. Παρ' όλα αυτά δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις εξαιρέσεων από την αναδάσωση, αποχαρακτηρισμών κλπ. Άλλωστε και στο ΡΣΑ προβλέπεται εξαίρεση για λόγους που σχετίζονται με την εθνική άμυνα.

Την ίδια στιγμή, στο παράρτημα, όλοι οι ορεινοί όγκοι καθορίζονται ως ενιαία περιαστικά πάρκα αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού, χωρίς να διευκρινίζεται κατά πόσον θα εξακολουθήσουν να ισχύουν ή θα ανατραπούν οι σημερινοί όροι προστασίας. Αυτό όμως που γίνεται φανερό είναι ότι σε κανένα από τους γνωστούς οικολογικούς θώκους δεν επιφυλάσσονται αυξημένοι όροι προστασίας και ανασυγκρότησης του φυσικού περιβάλλοντος.

Χαρακτηριστική η περίπτωση της Πάρνηθας. Στο νέο ΡΣΑ ο ορεινός όγκος της Πάρνηθας καθορίζεται σαν περιοχή υψηλής προστασίας στο μεγάλο τμήμα του διότι αποτελεί το σημαντικότερο ορεινό οικοσύστημα της Αττικής. Το υπόλοιπο τμήμα του ορεινού όγκου καθορίζεται σαν περιοχή αναψυχής και πολιτισμού. Ποια είναι η σχέση της περιοχής υψηλής προστασίας με τα όρια του Εθνικού Δρυμού; Θα επανεξεταστούν τα όρια αυτά και προς ποια κατεύθυνση. Επίσης, οι χώροι που καθορίζονται ως «υπερτοπικοί πόλοι αναψυχής και πολιτισμού» και σε άλλο σημείο ως «θεματικά πάρκα» είναι σήμερα από τους ελάχιστους δασικούς θώκους στους πρόποδες του ορεινού όγκου

που διασώζουν τη φυσικότητά τους. Και βεβαίως στην άλλη πλευρά του ορεινού όγκου, προς το βορά, εκτός της περιοχής εφαρμογής του ΡΣΑ, εκεί όπου ευτυχώς δεν έφτασε φωτιά, επιδιώκεται η χωροθέτηση Τεχνολογικού Πάρκου.

Αλλά και για τον Υμηττό τα πράγματα δεν είναι καλύτερα. Εδώ δεν προβλέπεται καν «περιοχή υψηλής προστασίας», ενώ ολόκληρος ο Ορεινός όγκος του Υμηττού «...διαμορφώνεται σε ένα ενιαίο περιαστικό πάρκο αναψυχής και πολιτισμού, θέας και πεζοπορίας...». Η διατύπωση αυτή είναι σκόπιμο να αναγνωστεί υπό το πρίσμα των προβλεπόμενων ρυθμίσεων στο υπό ψήφιση Π.Δ. για τον Υμηττό, όπου οι δύο ζώνες προστασίας αντικαθίστανται από ένα πλήθος ειδικών ρυθμίσεων, γεγονός που καθιστά πιο δύσκολη την επιτήρηση και εφαρμογή της νομοθεσίας, ενώ προβλέπεται η δυνατότητα για εγκατάσταση αναψυκτηρίων, αθλητικών και πολιτιστικών εγκαταστάσεων και εκπαιδευτήριων, και γενικότερα επιτρέπεται η εκτός σχεδίου δόμηση.

Μα είναι δυνατόν, μέσα σε όλες αυτές τις προωθημένες εκφράσεις να μη σκέφτηκε κανείς μία διατύπωση του τύπου «...ορίζεται ως σημαντική οικολογική ενότητα για την οποία εκπονείται πρόγραμμα οικολογικής ανασυγκρότησης και εντός της οποίας επιτρέπονται αποκλειστικά δραστηριότητες ήπιας δασικής αναψυχής...»; Στην πραγματικότητα δεν πρόκειται καν για κάτι που θα έπρεπε να εφευρεθεί καθώς στη δασική νομοθεσία και στις αποφάσεις του Υπ. Γεωργίας υπάρχει η πρόβλεψη για «ημερήσια δασική αναψυχή». Γενικότερα, η έλλειψη σύνδεσης των προβλέψεων του νέου ΡΣΑ με τη δασική νομοθεσία και το δασικό κτηματολόγιο θα οδηγήσει αναπόφευκτα στη αναπαραγωγή συγχύσεων και αντιφάσεων σε θεσμικό και διαχειριστικό επίπεδο και στη διαιώνιση των διεκδικήσεων, προβλήματα που αποβαίνουν σε βάρος τελικά του φυσικού περιβάλλοντος.

2.3. Ο αγροτικός χώρος της Αττικής.

Σε ότι αφορά στον **αγροτικό χώρο** η προσέγγισή μας έχει δύο επίπεδα. Σε πρώτη ανάγνωση αντιλαμβανόμαστε ότι τόσο στο επίπεδο των διακηρύξεων όσο και σε αυτό των προτεινόμενων μέτρων εκφράζεται η ισχυρή βούληση του νομοθέτη για τη διαφύλαξη της γεωργικής γης. Συγκεκριμένα στο επίπεδο της διακήρυξης *«...η γεωργική γη προστατεύεται, όχι μόνον ως παραγωγικό έδαφος αλλά και ως περιβαλλοντικός πόρος... Οι δραστηριότητες του πρωτογενούς τομέα στη μητροπολιτική περιφέρεια της Αττικής υποστηρίζονται και ενισχύονται προκειμένου να είναι δυνατή η αντιμετώπιση των ισχυρών πιέσεων από τις οικιστικές και άλλες ανταγωνιστικές χρήσεις που οδηγούν στη συρρίκνωση της γεωργικής γης»*. Στο επίπεδο των μέτρων προβλέπεται ο καθορισμός *«...περιοχών γεωργίας πρώτης προτεραιότητας στην Περιφέρεια Αττικής. Για το σκοπό αυτό καθορίζονται ειδικές ζώνες όπου εφαρμόζονται μέτρα και κίνητρα πολεοδομικού και αναπτυξιακού χαρακτήρα για τον πρωτογενή τομέα»*. Μετά από αυτά και όσα αναλυτικά περιλαμβάνονται στη συγκεκριμένη ενότητα, θεωρούμε ότι το ζήτημα στο επίπεδο του ρυθμιστικού σχεδίου,

αν ειδωθεί ανεξάρτητα από τα άλλα επίπεδα, αντιμετωπίζεται με επάρκεια. Από την άλλη πλευρά, η σημερινή κατάσταση και οι διαπιστωμένες τάσεις αστικής εξάπλωσης, η έλλειψη σαφών περιορισμών για την εκτός σχεδίου δόμηση, η προβλεπόμενη γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος των νέων οδικών – αναπτυξιακών αξόνων, όχι μόνο δεν επιβεβαιώνουν αλλά υποσκάπτουν τη συγκεκριμένη θεματική πολιτική. Είναι πάντως σαφές ότι και αυτό, όπως και άλλα ζητήματα παραπέμπεται και θα κριθεί τελικά από τα υποκείμενα επίπεδα σχεδιασμού, και συγκεκριμένα από τα ΣΧΑΕ, και από τις κοινές υπουργικές αποφάσεις που προβλέπονται. Πολύ δε περισσότερο καθώς το άρθρο που αναφέρεται στο συγκεκριμένο ζήτημα δε συνοδεύεται από παράρτημα ή χάρτη και δε γίνεται αναφορά –έστω και ενδεικτική– σε συγκεκριμένες ενότητες στις οποίες σήμερα αναπτύσσεται γεωργική δραστηριότητα και οι οποίες προστατεύονται ως «γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας» από τις ΖΟΕ και τα ΓΠΣ,

3. Συμπεράσματα

Από τα ζητήματα που αναπτύχθηκαν παραπάνω αλλά και από τη συνδυαστική ανάγνωση των άρθρων που αφορούν το περιβάλλον με εκείνα που αφορούν γενικότερα τη ρύθμιση και διαχείριση του χώρου και της αστικής ανάπτυξης προκύπτουν κάποιες επισημάνσεις οι οποίες είναι σκόπιμο να τεθούν στο πλαίσιο της διαβούλευσης:

- Το νέο ΡΣΑ περιλαμβάνει προωθημένες θέσεις για μία σειρά από περιβαλλοντικά ζητήματα και μία ακόμα περισσότερο προωθημένη φρασεολογία. Παρ' όλα αυτά δε φαίνεται να προσθέτει κάτι στα επίπεδα προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, όπως αυτά καθορίζονται από υφιστάμενες θεσμικές-χωρικές ρυθμίσεις αλλά και από το γενικό νομοθετικό πλαίσιο.
- Σε αρκετές περιπτώσεις φαίνεται να δρομολογεί, ή έστω να διευκολύνει, διαδικασίες άλωσης φυσικών και ελεύθερων χώρων από αναπτυξιακές και γενικότερα επιχειρηματικές δραστηριότητες.
- Θεωρούμε ότι αυτή η υπαγωγή του φυσικού περιβάλλοντος στην οικονομική ανάπτυξη, όπως εμφανίζεται σε στρατηγικό επίπεδο, παραμένει ο βασικός κορμός του νέου ΡΣΑ. Έτσι, ο ισχυρισμός ότι «...η περιβαλλοντική διάσταση ενσωματώνεται οργανικά στο σύνολο των επιμέρους στόχων και μέτρων» μοιάζει μάλλον να αντιστρέφεται.
- Οι επιπτώσεις των ρυθμίσεων του ΡΣΑ – θετικές ή αρνητικές– στο φυσικό περιβάλλον, όπως άλλωστε γενικά στη ρύθμιση του χώρου, θα αποκτήσουν υπόσταση μετά την εκπόνηση και τη θεσμοθέτηση των ΣΧΑΕ και διάφορων διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων που έπονται αυτών, σε μία περίοδο δηλαδή που ξεπερνά τα πέντε (5) χρόνια. Μέχρι τότε τίποτα όλα τα ζητήματα παραμένουν ανοιχτά και υπό διαπραγμάτευση.

- Η ασάφεια πολλών ρυθμίσεων του ΡΣΑ σε συνδυασμό με την προωθημένη φρασεολογία του θα οδηγήσουν σε αύξηση του φόρτου εργασίας του Συμβουλίου της Επικρατείας τα επόμενα χρόνια. Έτσι, πέραν των άλλων συνεπειών, διακινδυνεύεται το επιχειρηματικό περιβάλλον και οι αναπτυξιακή δυναμική τα οποία έχει ταχθεί να προάγει το νέο ΡΣΑ.
- Το ΡΣΑ, στη σημερινή μορφή του έχει περιθώρια βελτίωσης, κυρίως σε ότι αφορά την προστασία και θεσμοθέτηση των μεγάλων οικολογικών θώκων.
 - Κυριότερο μέτρο θα ήταν η διαδικασία απόδοσης σε δημόσια χρήση και έλεγχο των μεγάλων αδόμητων σήμερα χώρων που περιλαμβάνουν στρατόπεδα και ιδιοκτησίες δημόσιων οργανισμών και οργανισμών κοινής ωφέλειας. Γενικότερα αυτές οι ιδιοκτησίες πρέπει, σε περιπτώσεις «αξιοποίησής» τους να μην ακολουθούν τις γενικές ρυθμίσεις αλλά να υπακούουν σε ευρύτερα πολεοδομικά και αναπτυξιακά κριτήρια.
 - Αντίστοιχο μέτρο είναι η διεύρυνση της δημόσιας κτήσης στις κρίσιμες οικολογικά περιοχές. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με συστηματικό δικαστικό αγώνα στις περιπτώσεις των διακατεχόμενων εκτάσεων και με απαλλοτρίωση βεβαιωμένων ιδιωτικών εκτάσεων και εκτάσεων που ανήκουν στην εκκλησιαστική περιουσία. Στη διαδικασία αυτή σημαντικό ρόλο έχουν τα νέα εργαλεία της «τράπεζας γης» και του «πράσινου ταμείου»

Θα κλείσουμε την παρουσίαση αυτή με μία επισήμανση. Έχουν περάσει επτά περίπου χρόνια από τότε που ο κ. Πρωθυπουργός ανέλαβε τη δέσμευση δημιουργίας ξεχωριστού Υπουργείου Περιβάλλοντος. Ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ έχει διευκρινίσει ότι εργάζεται πάνω σ' αυτή την προοπτική και ότι αυτό θα συμβεί μόλις ωριμάσουν κάποιες συνθήκες. Στο μεταξύ δημιουργείται ένα ολόκληρο θεσμικό πλαίσιο, ξεκινώντας από το Εθνικό και τα Θεματικά Χωροταξικά Σχέδια – με ποιο κρίσιμο εκείνο του Τουρισμού – και φθάνοντας στο νέο ΡΣΑ, χωρίς την ειδική συμβολή ενός φορέα που θα μπορούσε να φιλτράρει από την πλευρά του περιβάλλοντος τις όποιες ρυθμίσεις. Το ζήτημα αυτό, όπως το έχουν αναδείξει ιδιαίτερα οι περιβαλλοντικές οργανώσεις ανάγεται ίσως σε ζήτημα κλειδί τουλάχιστον για τον τρόπο εφαρμογής και τη συγκεκριμενοποίηση των ρυθμίσεων του νέου ΡΣΑ.

Μητροπολιτικό μέτωπο Σαρωνικού

Νίκος Μπελαβίλας, Φερενίκη Βαταβάλη

Εστιάζοντας στο αστικό τμήμα του θαλάσσιου μετώπου της πρωτεύουσας -το τμήμα δηλαδή από Πέραμα έως Βουλιαγμένη- μας δίνεται η ευκαιρία να σχολιάσουμε, εκτός από το χαρακτήρα αυτού του τμήματος των ακτών όπως προδιαγράφεται από το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο, την εισαγωγή ρυθμίσεων και εργαλείων με γενικότερη εφαρμογή.

Η Αθήνα έχει το χάρισμα να είναι παραθαλάσσια πρωτεύουσα. Η περιβαλλοντική, πολεοδομική και συμβολική σημασία της σχέσης με τη θάλασσα του Σαρωνικού είναι ιδιαίτερα μεγάλη. Ωστόσο, η σχέση αυτή είναι πολυκύμαντη, με συστηματική υποβάθμισή της μέσα στο χρόνο. Στις μεταπολεμικές δεκαετίες το θαλάσσιο μέτωπο της πρωτεύουσας έγινε αποδέκτης μεγάλων πιέσεων και πεδίο σύγκρουσης διαφορετικών συμφερόντων. Μεγάλα έργα υποδομής (αεροδρόμιο, οδικά και λιμενικά έργα, ολυμπιακές εγκαταστάσεις), ιδιωτικές επενδύσεις στον τομέα της αναψυχής και του εμπορίου, περιβαλλοντική υποβάθμιση των ακτών και εκτεταμένες επιχωματώσεις, αυθαίρετες κατασκευές και καταπατήσεις, καθώς και μεγάλες υπεραξίες για τους ιδιοκτήτες και τους επενδυτές διαμορφώνουν το πλαίσιο ανάπτυξης του θαλάσσιου μετώπου της Αθήνας στη μεταπολεμική περίοδο. Σε αυτό πρέπει να προσθέσουμε την κοινωνική τομή που διαμορφώνεται στο θαλάσσιο μέτωπο ήδη από τις δύο πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα και η οποία εντείνεται κατά τη μεταπολεμική περίοδο με όριο το λιμάνι του Πειραιά. Στα δυτικά η λιμενοβιομηχανική ζώνη με τις προσφυγικές γειτονιές και το Πέραμα των αυθαιρέτων, ενώ στα ανατολικά οι κεντρικές περιοχές του Πειραιά, το Μοσχάτο και η Καλλιθέα όπως και οι μεσοαστικές και μεγαλοαστικές νότιες συνοικίες, από το Παλιό Φάληρο μέχρι τη Γλυφάδα.

Με το Ρυθμιστικό Σχέδιο του '85 ο κοινωνικός διαχωρισμός δυτικής-ανατολικής ακτής διατηρείται μαζί με τον λιμενοβιομηχανικό χαρακτήρα, αλλά επιχειρείται η αναβάθμιση της αστικής ενδοχώρας με ανάπλαση των έντονα υποβαθμισμένων περιοχών της Δραπετσώνας και του Περάματος. Αναγνωρίζεται η σημασία του μητροπολιτικού κέντρου του Πειραιά και επιδιώκεται η αποσυμφόρησή του. Στο τμήμα από τον Πειραιά μέχρι το νότιο άκρο του μετώπου, γίνεται μία απόπειρα αντιμετώπισης των πιέσεων και οργανωμένης παρέμβασης. Στόχος είναι η προστασία του θαλάσσιου μετώπου και η ανάδειξή του σε πόλο υπερτοπικής σημασίας. Ειδικότερα, στο τμήμα από το Καραϊσκάκη μέχρι το Δέλτα Φαλήρου προβλέπεται η δημιουργία ενός υπερτοπικού πόλου πρασίνου, αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών¹³. Οι χρήσεις αυτές απλώνονταν και στην έκταση του Ιπποδρόμου, ενώ νότια του Δέλτα και μέχρι τον Άγιο Κοσμά η ακτή χαρακτηρίζεται ως

¹³ Διάγραμμα 2: Οικιστική Οργάνωση και Διάγραμμα 4 Κεντρική Περιοχή Πειραιά, ΡΣΑ 1985, Ν.1555/1985 και άρθρο 2.3.δ Ν.1515/1985

προστατευμένη υπό ανάπλαση περιοχή. Η ιδέα της οικολογικής ανάπλασης του θαλασσίου μετώπου αποτέλεσε σταθερό στόχο των πολεοδομικών προσεγγίσεων για μία εικοσαετία¹⁴, αλλά και κύριο αίτημα των παράκτιων δήμων χωρίς όμως αποτελέσματα. Τελικά οι προγραμματισμοί του Ρυθμιστικού για το θαλάσσιο μέτωπο του Σαρωνικού είτε εφαρμόστηκαν μερικώς, είτε ακυρώθηκαν με επιμέρους επιλογές και κυρίως με τη χωροθέτηση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων του 2004, στον Φαληρικό Όρμο, το Δέλτα και τον Άγιο Κοσμά.

Σήμερα, τα διακυβεύματα για το θαλάσσιο μέτωπο της πρωτεύουσας είναι ιδιαίτερα κρίσιμα, καθώς κλιμακώνονται οι συγκρούσεις και οι πιέσεις του παρελθόντος. Οι εξελίξεις στον τομέα της αγοράς ακινήτων και των κατασκευών έχουν αναδείξει τα τελευταία χρόνια τις ακτές του Σαρωνικού σε πεδίο έντονου επενδυτικού ενδιαφέροντος. Οι εξελίξεις αυτές συνδέονται και με την τριτογενοποίηση της οικονομίας, τα νέα δεδομένα στη διαχείριση της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου, αλλά και τη συγκυρία της Ολυμπιάδας η οποία εντάσσεται στο διεθνή ανταγωνισμό των πόλεων. Σε μεγάλο βαθμό οι εξελίξεις αυτές, συμπορεύονται με τις διεθνείς τάσεις για ανάπλαση του υδάτινου μετώπου (water front) παραθαλάσσιων ή παραποτάμιων ευρωπαϊκών πόλεων (Λονδίνο, Βαρκελώνη, Αμβούργο, Μπιλμπάο, Βαλένθια). Υπό αυτό το πρίσμα, οι σημερινές προκλήσεις για το θαλάσσιο μέτωπο της Αθήνας είναι πολύ διαφορετικές από εκείνες του 1985.

Στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο εκτιμούμε ότι γίνεται αποδεκτή η τρέχουσα κατάσταση στο θαλάσσιο μέτωπο της πρωτεύουσας. Ουσιαστικά ενισχύονται υφιστάμενες τάσεις της αγοράς, χωρίς να αναδεικνύεται κάποια πρόθεση παρέμβασης για τη μείωση των πιέσεων εκμετάλλευσης του θαλάσσιου μετώπου.

Συγκεκριμένα σύμφωνα με το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο, στο τμήμα από Πέραμα έως Βουλιαγμένη προβλέπονται τα εξής:

1. Συγκέντρωση τριών (υφισταμένων και μη) **πολεοδομικών κέντρων**: το Μητροπολιτικό κέντρο Πειραιά, το υπερτοπικό/διαδημοτικό κέντρο της Δραπετσώνας και το δίπολο ευρείας ακτινοβολίας Γλυφάδας – Ελληνικού).

2. Η ακτή ανατολικά του Πειραιά χαρακτηρίζεται ως **αναπτυξιακός άξονας**, με διάκριση δύο ενοτήτων.

Α) «το τμήμα από το λιμάνι του Πειραιά έως τον Ιππόδρομο [...] με κύριο χαρακτήρα τις τριτογενείς επιχειρηματικές δραστηριότητες, και ιδιαίτερα τους γραφειακούς χώρους και τις έδρες επιχειρήσεων, τις τουριστικές υπηρεσίες, τις πολιτιστικές λειτουργίες και τον αθλητισμό.»

β) Το τμήμα από το Φαληρικό Όρμο ως τη Βουλιαγμένη με βασικό προσανατολισμό «την εξασφάλιση του ανοίγματος του

¹⁴ Ενδεικτικά βλ. Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος (1995), *Διερεύνηση μεθόδου διαχείρισης, προστασίας και ανάδειξης παράκτιων μητροπολιτικών περιοχών με εντατική χρήση: η περίπτωση του Σαρωνικού*, ερευνητικό πρόγραμμα, www.arch.ntua.gr/envlab

μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας προς το παραλιακό μέτωπο και της λειτουργικής διασύνδεσης με αυτό, με την ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού, αναψυχής και αθλητισμού μητροπολιτικής εμβέλειας, καθώς και στη διασφάλιση της συνέχειας και της προσπελασιμότητας της παράκτιας ζώνης για όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης.»

Αναδεικνύονται μάλιστα δύο **αναπτυξιακοί πόλοι**:

α) Η κεντρική περιοχή του Πειραιά με την ευρύτερη περιοχή του Λιμανιού, που αποτελούν τη Νότια Πύλη της Περιφέρειας, με σύνθετες δραστηριότητες και ιδιαίτερη έμφαση στις μεταφορές και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις (πόλος διεθνούς και μητροπολιτικής εμβέλειας)

β) Το δίπολο Ελληνικό – Γλυφάδα, με εξειδίκευση στις επιχειρήσεις και τον τουρισμό, τον πολιτισμό, την αναψυχή και τον αθλητισμό (πόλος ενδοπεριφερειακής εμβέλειας).

3. Συγκεντρώνονται επίσης πέντε από τις συνολικά δέκα **παρεμβάσεις μητροπολιτικής σημασίας** και συγκεκριμένα:

- **Η ανάκτηση και η αναβάθμιση του αστικού μετώπου του Σαρωνικού.**
- Η ανάπτυξη του **Μητροπολιτικού πάρκου Ελληνικού** με χρήσεις πρασίνου, πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής, αλλά και χρήσεις διοίκησης, επιχειρήσεων, τουρισμού και κατοικίας. Παρά τον τίτλο «μητροπολικό πάρκο» που παραπέμπει σε πάρκο πρασίνου, στο νέο Ρυθμιστικό ενσωματώνονται οι σχεδιασμοί του 2007 για τη δημιουργία μία μεγάλης έκτασης οικιστικής-εμπορικής ζώνης στον χώρο του πρώην αεροδρομίου.
- Η ανάπτυξη του χώρου του παλιού **Ιπποδρόμου σε Πολιτιστικό Πάρκο** με παράλληλες χρήσεις αναψυχής και αθλητισμού.
- Η ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης **Δραπετσώνας-Κερατσινίου** στοχεύοντας στην ανάδειξή της σε κέντρο ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με συγκέντρωση επιτελικών υπηρεσιών και παράλληλη εισαγωγή χρήσεων αναψυχής, πολιτισμού, τουρισμού, αθλητισμού και κατοικίας.
- Η δημιουργία δύο υπερτοπικών πόλων και αξόνων πολιτισμού, εκπαίδευσης, αθλητισμού και αναψυχής, **ο Φαληρικός Όρμος και ο Ολυμπιακός Πόλος Ελληνικού – Αγίου Κοσμά.**

Παράλληλα το Ρυθμιστικό δίνει τη δυνατότητα χωροθέτησης **μεγάλων εμπορικών μονάδων** σε περιοχές ανενεργών χρήσεων και σε σχέση με χρήσεις μητροπολιτικής σημασίας ή και διεθνούς προσανατολισμού, όπως είναι ειδικές τουριστικές υποδομές (εκθεσιακοί χώροι, συνεδριακοί χώροι, μαρίνες), μεγάλες ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, σημαντικοί χώροι πολιτιστικού ενδιαφέροντος και οι πόλοι ολυμπιακών εγκαταστάσεων, κάτι που τελικά αφορά σχεδόν το σύνολο του αστικού μετώπου του Σαρωνικού και κάτι το οποίο βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε

πλήρη εξέλιξη. Με τα σημερινά δεδομένα στην περιοχή από τη Δραπετσώνα έως τη Γλυφάδα φαίνεται ότι συγκεντρώνονται τουλάχιστον 11 μεγάλες εμπορικές μονάδες, χωρίς να μπορούμε να προβλέψουμε μελλοντικές εξελίξεις¹⁵.

Από τα παραπάνω προκύπτει μία εικόνα εντατικής ανάπτυξης για το θαλάσσιο μέτωπο της πρωτεύουσας, με συσσώρευση μεγάλων υπερτοπικών χρήσεων. Η πυκνότητα των χρήσεων αυτών, ιδιαίτερα μάλιστα η πυκνότητα των παρεμβάσεων μητροπολιτικής σημασίας, αποδεικνύει την πρόθεση του Ρυθμιστικού Σχεδίου να ενισχύσει τις υφιστάμενες αναπτυξιακές δυναμικές και να προσελκύσει νέες ιδιωτικές επενδύσεις. Θα λέγαμε ότι επιδιώκεται η απελευθέρωση των δυνατοτήτων χωροθέτησης χρήσεων μητροπολιτικής εμβέλειας, με έμφαση στα εμπορικά-εκθεσιακά κέντρα, τα κέντρα μαζικής αναψυχής-τουρισμού και τα αθλητικά κέντρα, σε όλο το μήκος του μετώπου από τη Δραπετσώνα μέχρι τον Άγιο Κοσμά.

Ορισμένες παρατηρήσεις:

Η γραμμική διάχυση κεντρικών χρήσεων και πολεοδομικές ρυθμίσεις

Η ιδέα της επέκτασης μητροπολιτικών χρήσεων κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου και εν γένει κατά μήκος κεντρικών οδικών αξόνων της πρωτεύουσας, αποτελεί θεμελιώδη επιλογή του νέου Ρυθμιστικού. Οι πολεοδομικοί κίνδυνοι από αυτή την επιλογή φαίνονται καθαρά στις λεωφόρους του «ολυμπιακού δακτυλίου», όπου συγκεντρώνονται μέγα-κατασκευές και μητροπολιτικές χρήσεις. Η χωροθέτηση πολλών και διαφορετικών εντατικών χρήσεων, καθώς δε συνοδεύεται από άμεσα μέτρα για την προστασία των παρακείμενων περιοχών κατοικίας, δημιουργεί ασφυκτικές συνθήκες για αυτές, στο επίπεδο της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης, της ηχορύπανσης και κυρίως στο επίπεδο της συνοχής του αστικού ιστού των συνοικιών. Ουσιαστικά ο στόχος που προτάσσεται είναι η ανάπτυξη μητροπολιτικών λειτουργιών και η εκτόνωση των επενδυτικών πιέσεων. Διαμορφώνεται έτσι ένα τοπίο έτοιμο να δεχθεί επενδύσεις. Οι γραμμικοί άξονες των μεγάλων αρχιτεκτονικών χειρονομιών, λειτουργούν στα ωράρια λειτουργίας των επιχειρήσεων, είναι προσπελάσιμοι κυρίως με ιδιωτικά οχήματα και στις «πίσω αυλές» τους υπάρχουν περιοχές κατοικίας οι οποίες υφίστανται πιέσεις που τις υποβαθμίζουν. Η περίπτωση της λεωφόρου Κηφισού, στο ύψος των συνοικιών του Ρέντη, του Αιγάλεω και του Περιστερίου, όπου διοίκηση, βιομηχανία, εμπορικά πάρκα, αλλά και θεματικά πάρκα μαζικής διασκέδασης συνυπάρχουν, όπως και η λεωφόρος Συγγρού στο

¹⁵ Συγκεκριμένα είναι σε λειτουργία ένα κέντρο εμπορίου-αναψυχής στο Δέλτα Συγγρού, μόλις ολοκληρώθηκε ένα στη νότια Πειραιώς, υπό κατασκευή ένα στον Άγιο Κοσμά και σε εξέλιξη τουλάχιστον τέσσερα κέντρα εμπορίου-εκθέσεων-αναψυχής στο λιμάνι του Πειραιά (Παλατάκι, τερματικοί ΗΣΑΠ-Προαστιακού, Λιπάσματα Δραπετσώνας). Εκκρεμούν δε αιτήσεις ή έχει προαναγγελθεί η χωροθέτηση άλλων τεσσάρων στην ευρύτερη περιοχή Καραϊσκάκη-Κεράνη.

ύψος της Καλλιθέας και της Νέας Σμύρνης, με συνάθροιση υπερτοπικών χρήσεων, όπως τράπεζες, ξενοδοχεία, χρήσεις πολιτισμού αλλά και κτίρια υπηρεσιών μεγάλων επιφανειών, δείχνουν τις προοπτικές που ανοίγονται με το προτεινόμενο ΡΣΑ και για το θαλάσσιο μέτωπο της Αθήνας .

Σε αντίθεση με το Ρυθμιστικό του '85 , το οποίο προέβλεπε τον έλεγχο των χρήσεων γης με σκοπό *«την αναστολή της επέκτασης κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των δρόμων»* και *«τη σταδιακή οργάνωση των κεντρικών λειτουργιών στα πολεοδομικά κέντρα»*, το νέο Ρυθμιστικό διαμορφώνει άξονες κεντρικών λειτουργιών, με πολεοδομικές ρυθμίσεις που *«εναρμονίζονται με τον στρατηγικό τους ρόλο»* και οι οποίοι αρθρώνονται μεταξύ τους σε υφιστάμενα ή προτεινόμενα πολεοδομικά κέντρα. Η περίπτωση του θαλάσσιου μετώπου αποδεικνύει την πρόθεση του νέου Ρυθμιστικού για διάχυση των κεντρικών χρήσεων κατά μήκος της παραλιακής, χωρίς ωστόσο να υπολογίζονται οι κοινωνικές, περιβαλλοντικές και πολεοδομικές επιπτώσεις της διάχυσης αυτής.

Η ασυμμετρία στην ανάπτυξη του μετώπου

Σήμερα στο αστικό μέτωπο του Σαρωνικού διακρίνονται δύο ζώνες. Η περιοχή από το λιμάνι του Πειραιά έως το Πέραμα, με λιμενικές κυρίως λειτουργίες, και η περιοχή από το λιμάνι του Πειραιά έως τη Βουλιαγμένη, με λειτουργίες αναψυχής, τουρισμού, αθλητισμού, γραφείων και εμπορίου. Με το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο διατηρείται η διαφοροποίηση του χαρακτήρα μεταξύ των δυτικών συνοικιών του Πειραιά και του υπόλοιπου παραλιακού μετώπου, χωρίς να διαφαίνεται κάποια πρόθεση άμβλυνσης των ανισοτήτων. Ειδικότερα, δυτικά του Πειραιά διατηρούνται και ενισχύονται οι βαρείες λιμενικές χρήσεις, η αποθήκευση πετρελαιοειδών και οι χρήσεις στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος. Ο λιμένας Αγίου Γεωργίου καθίσταται το κεντρικό διαμετακομιστικό κέντρο της χώρας με containers, πετρελαιοειδή, αυτοκίνητα, ναυπηγεία και την εφεδρική ενεργειακή μονάδα ΑΗΣ Αγίου Γεωργίου. Γειτνιάζει δε άμεσα με τα διαλυτήρια πλοίων της Σαλαμίνας, το στρατιωτικό ναύσταθμο και το εργοστάσιο βιολογικού καθαρισμού της Ψυτάλλειας. Χαρακτηριστικό όμως είναι ότι δεν προβλέπονται αντισταθμιστικά μέτρα για την ανακούφιση των περιοχών αυτών και την εξομάλυνση του κοινωνικού διαχωρισμού, ούτε λαμβάνεται μέριμνα για τη σύνδεση του αστικού ιστού με τη θάλασσα.

Η περιβαλλοντική επιβάρυνση

Παρότι στους διακηρυκτικούς στόχους του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου είναι η προστασία του θαλάσσιου μετώπου ως πολύτιμου φυσικού πόρου και ως περιοχής ιδιαίτερης αισθητικής αξίας, οι κατευθύνσεις που χαράσσονται αναμένεται να αυξήσουν τις πιέσεις για είσοδο νέων δραστηριοτήτων και να εξαντλήσουν ορισμένα από τα τελευταία αποθέματα μεγάλων αδόμητων εκτάσεων στο λεκανοπέδιο.

Αυτοαναιρούνται δηλαδή στην πράξη οι προθέσεις για προστασία των ακτών και για ανάκτηση και αναβάθμιση του δημόσιου χώρου.

Οι ελεύθεροι δημόσιοι χώροι

Σε όσα προβλέπονται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο για το θαλάσσιο μέτωπο επισημαίνουμε τον υποβαθμισμένο ρόλο των ελεύθερων χώρων και του πρασίνου. Και αυτό συμβαίνει παρά το γεγονός ότι η προστασία και αναβάθμιση των ελεύθερων χώρων έχει αναδειχθεί σε βασικό αίτημα των πολιτών και μέρους των παραλιακών Δήμων, ιδιαίτερα σε σχέση με τους μεγάλους αδόμητους χώρους και παρά τη μεγάλη συρρίκνωση του ελεύθερου δημόσιου χώρου συνολικά στην Αθήνα, ιδιαίτερα σε συνάρτηση με τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Επίσης, η διαφύλαξη του κοινόχρηστου χαρακτήρα των δημόσιων χώρων και η απαγόρευση της αλλαγής χρήσης ή δόμησης υπαρχόντων ελεύθερων χώρων πρασίνου δημόσιας ιδιοκτησίας εμφανίζονται από το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο ως κεντρικός στόχος. Ωστόσο, παρεμβάσεις που προβλέπονται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο (η ένταξη νέων χρήσεων εμπορίου, αναψυχής και τουρισμού, η ενίσχυση των λιμένων αναψυχής, κτλ) αντιτίθεται στον κοινόχρηστο χαρακτήρα του αιγιαλού και της παραλίας, προσελκύουν δε κατά κανόνα οικοδομική δραστηριότητα. Με εξαίρεση το τμήμα της Πειραιϊκής- Κονώνειου Τείχους- Ζέας και του τμήματος μεταξύ των δύο εκβολών Κηφισού- Ιλισσού, (οικολογικό πάρκο Φαλήρου), δεν υπάρχει σε άλλο σημείο του μετώπου συγκεκριμένη πρόβλεψη για δημιουργία νέας ελεύθερης πρόσβασης στη θάλασσα.

Η ασυνέχεια του παράκτιου χώρου

Ο στόχος της διαμόρφωσης ενός δικτύου ελεύθερων χώρων σε μία ιστορική και πολιτιστική διαδρομή από την Πειραιϊκή μέχρι τη Γλυφάδα φαίνεται μάλλον ανέφικτος. Εφικτή προβάλλει μόνο η διαμόρφωση μεμονωμένων τμημάτων (Πειραιϊκή, εκβολές Κηφισού-Ιλισσού, Φλοίσβος). Το πλέγμα των χρήσεων που συγκροτούν το χαρακτήρα του θαλάσσιου μετώπου -με μεγάλη μάλιστα συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, σε συνδυασμό με την υφιστάμενη κατάσταση στο οδικό δίκτυο, αναμένεται να οξύνει μελλοντικά την ασυνέχεια και τον κατακερματισμό του χώρου στο θαλάσσιο μέτωπο.

Κλείνοντας θα θέλαμε να θέσουμε μία σειρά από ερωτήματα σε σχέση με την εφαρμογή όσων προβλέπονται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο:

- Πώς τελικά θα εξασφαλιστεί το άνοιγμα του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας προς το παραλιακό μέτωπο και η λειτουργική σύνδεση με αυτό;
- Πώς θα διασφαλιστεί «η συνέχεια και η προσπελασιμότητα της παράκτιας ζώνης για όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης»;
- Πώς θα «αποδοθεί στο κοινωνικό σύνολο η υπεραξία της γης που προκύπτει από τον προνομιακό χαρακτήρα της παράκτιας ζώνης»;

- Με ποιες διαδικασίες θα εξασφαλιστεί η κατεδάφιση των αυθαίρετων κτισμάτων και των κατασκευών στις ακτές;
- Τέλος, ένα επίσης κεντρικό ερώτημα που προκύπτει αφορά στο Σχέδιο Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Ακτών της Αττικής. Ποιος αναμένεται να είναι ο ρόλος του Σχεδίου αυτού για το αστικό τμήμα του θαλάσσιου μέτωπου της πρωτεύουσας, όταν το ίδιο το Ρυθμιστικό Σχέδιο περιγράφει τόσο αναλυτικά τον προσανατολισμό του και τα χαρακτηριστικά του;

Ασφαλώς και πιστεύουμε ότι το θαλάσσιο μέτωπο της πρωτεύουσας οφείλει να έχει υπερτοπικά χαρακτηριστικά. Ωστόσο, θεωρούμε ότι μία στρατηγική που θέτει ως προτεραιότητα την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και τη βελτίωση της ζωής των κατοίκων της πρωτεύουσας, θα πρέπει να διασφαλίσει πρώτα απ' όλα τη συνέχεια του θαλάσσιου μέτωπου, τον κοινόχρηστο χαρακτήρα των ακτών και τη διατήρηση των μεγάλων αδόμητων χώρων.

Το Ρ.Σ.Α. ως εργαλείο διαχείρισης της αστικής ανάπτυξης

Μαρία Μαντουβάλου

1. Ρ.Σ.Α./85: Από την «ανάσχεση της διόγκωσης» στην οικιστική έκρηξη της Αττικής

Από το 1985 ως σήμερα η Αθήνα γνώρισε μια ριζική αλλαγή στη δομή και γεωγραφία της, που σηματοδοτείται άλλωστε και από τη μετάβαση που ενυπάρχει στο «Α» (του Ρ.Σ.Α.) από «Αθήνα» σε «Αττική».

Αυτή κατασκευάστηκε προγραμματισμένα με κρατική πρωτοβουλία και συγκεκριμένα έργα: Κυρίως με τη μεταφορά του αεροδρομίου στα Σπάτα και την κατασκευή της Αττικής Οδού που ένωσε για πρώτη φορά στην ιστορία της πόλης, άμεσα το Λεκανοπέδιο με τα Μεσόγεια και το Θριάσιο. Επικυρώθηκε και πάλι προγραμματισμένα, με τη διασπορά των Ολυμπιακών Έργων σε όλο τον γεωγραφικό χώρο, αλλά και έργα όπως το μετρό, ο προαστιακός κ.ο.κ. Τα έργα αυτά παρ' ότι σαν σκέψη και προετοιμασία υπάρχουν πολύ πριν από τη σύνταξη του Ρ.Σ.Α./85, δεν περιλαμβάνονται σε αυτό – και όχι τυχαία: Απορρίπτονται από τον «νομοθέτη» που θέλει να προβάλλει μια διαφορετική αντίληψη για την ανάπτυξη της Αθήνας με *σταθεροποίηση και απώτερη μείωση του πληθυσμού της, ανάσχεση της διόγκωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων και αναπροσανατολισμό των επενδύσεων στην περιφέρεια της χώρας.* (Ν. 1515/85 άρθρο 3)

Ήδη όμως προς τα τέλη της 10ετίας του '80 με την αρχή των διαπραγματεύσεων με εταιρίες για το αεροδρόμιο των Σπάτων και το μετρό, σηματοδοτείται η ανατροπή της στρατηγικής αυτής. Τα μεγάλα έργα της Αττικής προγραμματίζονται από το κράτος ερήμην του Ρυθμιστικού και εντάσσονται σε αυτό εκ των υστέρων, κατά τη 10ετία του 1990, με τροποποιήσεις αμήχανες νομικά και επιμέρους, χωρίς δηλαδή να θίγονται τα άρθρα που αφορούν στους βασικούς στόχους *περιορισμού της συγκέντρωσης*. Με αυτές δε τις τροποποιήσεις – και, εκ των πραγμάτων, αντιφάσεις – ισχύει μέχρι σήμερα.

Επομένως, το Ρ.Σ.Α./85 ουσιαστικά σε όλη αυτήν την περίοδο κατά την οποία ανατρέπεται η γεωγραφία της Αθήνας, που δεν καθοδηγεί τις κεντρικές επιλογές (όπως είναι τα μεγάλα έργα) και δεν διαχειρίζεται σημαντικά στοιχεία της αστικής ανάπτυξης, όπως π.χ. τη μεγάλη διάχυση παραγωγικών δραστηριοτήτων, γραφείων κ.ο.κ. προς τα Μεσόγεια, τη διασπορά των μεγάλων συγκροτημάτων εμπορίου / ψυχαγωγίας παράλληλα με τους οδικούς άξονες κ.ο.κ. Ακυρώνεται δε ως εργαλείο διαχείρισης της αστικής ανάπτυξης με κεντρικές κρατικές πρωτοβουλίες – γεγονός που αναμφισβήτητα φωτίζει μια όψη της «παραδοσιακής» αναποτελεσματικότητας του συστήματος σχεδιασμού. Η παρουσία του εν τούτοις στο πολεοδομικό γίγνεσθαι μένει σημαντική, αλλά με έμμεσους και σύνθετους τρόπους. Και πρώτα-πρώτα μέσω του Οργανισμού Αθήνας που

ιδρύθηκε με τον Νόμο για το Ρ.Σ.Α./85 και έχει πραγματοποιήσει πολλούς και σημαντικούς σχεδιασμούς και μελέτες για επιμέρους ζητήματα, ενώ έχουν συσσωρεύσει τα στελέχη του άπειρη και πολύτιμη γνώση και εμπειρία. Και ακόμη μέσω των εσωτερικών του αντιφάσεων(!): Θα υπενθυμίσουμε ότι οι αρχικοί στόχοι του Ρ.Σ.Α./85 που έχουν παραμείνει στο κείμενο του Νόμου, αποτέλεσαν τη βάση για την ανάπτυξη μιας νομολογίας από το ΣΤΕ, που έχει, όπως ξέρουμε, στηρίξει πολλές φορές προσπάθειες ακύρωσης ή τροποποίησης έργων για περιβαλλοντικούς λόγους και δημιουργεί συνεχώς τριβές σε ρυθμίσεις που κατά καιρούς θέλει να προωθή το ΥΠΕΧΩΔΕ. Μια μη εμπρόθετη παρουσία του ρυθμιστικού σχεδιασμού!

Η ανατροπή της στρατηγικής για την Αθήνα και η συνακόλουθη ουσιαστική αδρανοποίηση του Ρ.Σ.Α./85 δεν είναι τυχαία και δεν αντανakλά απλά την «αναποτελεσματικότητα» του συστήματος σχεδιασμού. Είναι βαθιά πολιτική και συναρτάται και με τις μεγάλες μεταλλαγές στη διεθνή πολιτική και οικονομική συγκυρία που βρίσκεται στη 10ετία του 1980 σε φάση έντονης μετάβασης με το πέρασμα στο νεοφιλελευθερισμό.

Ξέρουμε ότι η ακαδημαϊκή ευρωπαϊκή πολεοδομία μέχρι τη 10ετία του 1970 ακολουθεί ένα πρότυπο ισόρροπης αστικής ανάπτυξης, ισότιμης κατανομής κοινωνικών υπηρεσιών στο σύνολο των κοινωνικών ομάδων, και οργανωμένης, σε μεγάλο βαθμό, παραγωγής κατοικίας. Στις αρχές της 10ετίας του '80, οι κίνδυνοι για το περιβάλλον από την ανεξέλεγκτη συσσώρευση και παραγωγή έχουν ήδη εντοπιστεί από την συνειδητοποιημένη επιστημονική κοινότητα και ο σχεδιασμός προβάλλεται ως βασικό εργαλείο εξισορρόπησης της ανάπτυξης με περιβαλλοντικούς και κοινωνικούς όρους. Ξέρουμε ακόμη ότι στην Ελλάδα το μεταπολεμικό πρότυπο ανάπτυξης αποδίδει κομβική σημασία στην οικοδόμηση – κυρίως κατοικιών – καθιστώντας την «ατμομηχανή» της ελληνικής οικονομίας με «παραγωγή» οικοπέδων ερήμην των σχεδίων, αποκατάσταση των μικροϊδιοκτητών και έμφαση στις μικρές και μεσαίες οικοδομικές επιχειρήσεις. Αυτό άλλωστε το πρότυπο ενοχοποιείται στον δημόσιο λόγο για την αναποτελεσματικότητα του συστήματος σχεδιασμού και τα «αρνητικά» χαρακτηριστικά που (θεωρείται ότι) έχει κληροδοτήσει στο δομημένο και φυσικό περιβάλλον – ιδιαίτερα δε στην Αθήνα.

Με μια έντονη αίσθηση «καθυστέρησης» οι προσπάθειες του Υπουργού Τρίτση με το Ρ.Σ.Α. και την άλλη πολεοδομική νομοθεσία που εισάγει, θέλουν να συμβιβάσουν την ελληνική ανάπτυξη με την ευρωπαϊκή πολεοδομία και τις νέες προσεγγίσεις για τον σχεδιασμό και το περιβάλλον. Πέρα, όμως, από κοινωνικές δυνάμεις και συμφέροντα, η ίδια η συγκυρία υπονομεύει την προοπτική αυτή.

Οι αρχές της 10ετίας του '80 συμπίπτουν με την άνοδο του νεοφιλελευθερισμού και τη «παγκοσμιοποίηση». Σ' αυτά τα πλαίσια η πόλη τοποθετείται στο επίκεντρο των οικονομικών διεργασιών και μεταλλαγών. Από τότε ήδη, σταδιακά, εισάγονται καθιερωμένες σήμερα διατυπώσεις για «ανταγωνισμό των πόλεων», «παγκόσμιες πόλεις» κ.λπ., ενώ τράπεζες, κατασκευαστικές εταιρίες, εταιρίες ανάπτυξης ακινήτων κ.ο.κ. αναλαμβάνουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην ανάπτυξη των αστικών δραστηριοτήτων και της οικοδόμησης, που τείνουν να εξομοιωθούν με την

ανάπτυξη των πόλεων και – συχνά – με την «ανάπτυξη» γενικώς, σε δραματική αντίθεση με την παράλληλη ανάπτυξη της προβληματικής για τον περιβαλλοντικό κίνδυνο.

Μπορούμε να πούμε ότι, για την Ελλάδα, η έμπρακτη αδρανοποίηση του Ρ.Σ.Α./85 αποτελεί ουσιαστικά την πρώτη εκδήλωση συντονισμού με αυτήν την οικονομική / πολιτική «στροφή». Θα ενταθεί κατά τη 10ετία του 1990 και, κυρίως, μετά την ανάληψη της Ολυμπιάδας, το 1996, που πυροδοτεί και την παραγωγή των μεγάλων έργων. Από τότε, εντατικοποιούνται σε διατυπώσεις προγραμματικών κειμένων και δηλώσεις πολιτικών, προβληματισμοί για τη βελτίωση του διεθνούς ρόλου και την ανάπτυξη του δυναμισμού της χώρας και συγκροτείται ο στόχος της ανάδειξης της σε Πύλη προς την Ε.Ε. μέσω της ανάπτυξης των συνδέσεων της τόσο με την Ε.Ε., όσο και με άλλα διαπεριφερειακά δίκτυα (προς Μεσόγειο, Βαλκάνια και ακόμη, Ανατολή). Σ' αυτήν την προοπτική θεωρείται ότι τα μεγάλα έργα υποδομής θα αποτελέσουν όχι μόνο το όχημα της βελτίωσης του διεθνούς ρόλου και της ευρύτερης οικονομικής ανάπτυξης, αλλά και την «ατμομηχανή» της οικονομίας.

Οι μεταλλαγές στον κατασκευαστικό τομέα είναι σημαντικές. Τα μεγάλα έργα υποδομής επιτάχυναν την ανάδυση και δραστηριοποίηση μεγάλων κατασκευαστικών επιχειρήσεων που, σε συντονισμό με το τραπεζικό κεφάλαιο, θα λέγαμε ότι πέραν των δημοσίων έργων επιδιώκουν να δραστηριοποιηθούν και στην οικοδομή, εισάγοντας βεβαίως νέα δεδομένα σε σχέση με τον «παραδοσιακό» τύπο οικοδόμησης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Επιχειρηματικά σχήματα αυτής της τάξεως και συμπράξεις τους δραστηριοποιήθηκαν και στην κατασκευή των μεγάλων συγκροτημάτων εμπορίου – ψυχαγωγίας, ενώ αναζητούν διόδους και στους τομείς της κατοικίας, όπου όμως οι μικρές και μεσαίες οικοδομικές επιχειρήσεις εξακολουθούν να έχουν ένα βασικό ρόλο.

2. Ρ.Σ.Α./09: Για μια (ετεροχρονισμένη) νομιμοποίηση του νεοφιλελεύθερου αστικού προτύπου;

Τα πιο πάνω περιγράφουν σε αδρές γραμμές και τη σημερινή συγκυρία, με την οποία έρχεται να συντονιστεί το Ρ.Σ.Α./09.

Τα έργα υποδομής αποτελούν όντως την ατμομηχανή της οικονομίας. Με την αξιοποίηση εθνικών και κοινοτικών χρηματοδοτικών εργαλείων σε κατασκευές φαίνεται να συνιστούν βασικό μέσο για την περιπόθητη διατήρηση θετικού προσήμου στον ρυθμό ανάπτυξης του ΑΕΠ στη χώρα μας. Παράλληλος προβληματισμός υπάρχει και για τα ενδεδειγμένα μέτρα τόνωσης και της άλλης «ατμομηχανής» της οικονομίας μας, δηλαδή την οικοδομή.

Προϋπόθεση για τον απρόσκοπτο προγραμματισμό έργων αποτελεί η διαμόρφωση κανόνων που θα μπορούν να τα στηρίξουν – θέμα

νομοτεχνικά όχι απλό. Και αυτό όχι μόνο διότι οι αντιφάσεις του Ρ.Σ.Α./85 επέτρεψαν στο ΣΤΕ να αναπτύξει μια νομολογία που δημιουργεί τριβές σε έργα που θέλει το ΥΠΕΧΩΔΕ να προωθηθούν, αλλά και διότι σημαντικές αλλαγές στη Δημόσια Διοίκηση σε σχέση και με την ενσωμάτωση των κοινοτικών ρυθμίσεων, απαιτούν τον συντονισμό των διαφόρων επιπέδων χωρικού σχεδιασμού με τον αναπτυξιακό σχεδιασμό και τους κανονισμούς των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών ταμείων.

Το Ρ.Σ.Α./09 φαίνεται να έχει συνείδηση και – άρρητα – να θέλει να καλύψει τους παραπάνω στόχους. Παράλληλα δεν μπορεί να αγνοήσει τους στόχους και διατυπώσεις του Ρ.Σ.Α./85, τη σημερινή επιστημονική συζήτηση, αλλά και το «κεκτημένο» στη δημόσια συζήτηση από τη δραστηριοποίηση εναντίον αποφάσεων και έργων που αμφισβητήθηκαν ως προς τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές τους παραμέτρους. Έτσι, κατ' αρχήν, οι διατυπώσεις των κειμένων ακολουθούν τον σύγχρονο πολεοδομικό λόγο, οι επιμέρους αναφορές τους σε περιοχές και μέτρα αντανakλούν την πολύ πλούσια δουλειά για την Αθήνα και την Αττική που έχει συντονίσει ο Οργανισμός Αθήνας, και οι διακηρύξεις τους, κατά τη συνόψιση του ίδιου του υπεύθυνου Υπουργού, αναφέρονται σε μια πόλη «οικολογικά συνειδητοποιημένη, βιώσιμη, συνεκτική και φιλική προς την κοινωνία», αλλά και «δυναμική, ανταγωνιστική και εξωστρεφή».

Όπως όμως αποδεικνύει η συστηματική μελέτη του κειμένου του Ρ.Σ.Α./09, με βάση συγκεκριμένους άξονες και ερωτήματα οι διακηρύξεις αυτές – που, είναι γεγονός, ότι δύσκολα συμβιβάζονται – υπονομεύονται με τα συγκεκριμένα άρθρα του που αφορούν τόσο στις χωρικές επιλογές όσο και στο σύστημα σχεδιασμού και οδηγούν σε κατευθύνσεις όπου το περιβάλλον και οι κοινωνικές διαστάσεις του σχεδιασμού έχουν δευτερεύοντα (έως ανύπαρκτο) ρόλο.

Μπορούμε να πούμε ότι το Ρ.Σ.Α./09:

- Νομιμοποιεί και επικυρώνει τη σημερινή κατάσταση της οικιστικής έκρηξης στην Αττική και ενσωματώνει τις τάσεις που έχουν ήδη δημιουργηθεί, που, με τις προβλέψεις του για τους πόλους και άξονες ανάπτυξης, τις εγκαταλελειμμένες ανενεργές περιοχές, τα κομβικά σημεία του δικτύου μεταφορών κ.ο.κ., ανάγει σε στρατηγικές κατευθύνσεις.
- Δημιουργεί έτσι ένα ευέλικτο πλαίσιο για την επιχειρηματικότητα – τις προωθητικές δραστηριότητες – όπου τίποτε δεν απαγορεύεται. Όλα τελικά επιτρέπονται, κατά προτεραιότητα ή μη. Σ' αυτό το πλαίσιο δεν διαγράφεται και ρητά θέση απέναντι στις μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις και την εν δυνάμει αντίφαση σχετικά με τη δραστηριοποίηση των μικρών και μεσαίων οικοδομικών επιχειρήσεων. Προσπαθεί να δημιουργήσει προϋποθέσεις για τη δυνατότητα δραστηριοποίησης όλων, προοπτική που βέβαια θα μπορούσε να αποτελεί και – άρρητο – στρατηγικό στόχο.
- Ακόμη και οι προβλέψεις του για το φυσικό περιβάλλον συνδέονται με την ανάπτυξη επιχειρηματικότητας στην αναψυχή και στον τουρισμό, ενώ αποφεύγονται όροι και μέτρα (όπως οριοθετήσεις ή ακριβείς

αναφορές περιορισμών) που να εξασφαλίζουν την προστασία του. Το ίδιο ισχύει και για το θαλάσσιο μέτωπο.

- Επανέρχεται ο στόχος του διεθνούς ρόλου της Αθήνας ως «Πόλης-Πύλης» για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, που, αν και με διάφορες διατυπώσεις, ήταν προγενέστερος, δεν είχε περιληφθεί στο Ρ.Σ.Α./85, γεγονός που συνέβαλε στις αντιφάσεις που δημιουργήθηκαν. Υποστηρίζονται έτσι τα νέα μεγάλα οδικά έργα, πολλά εκ των οποίων έχουν ήδη δρομολογηθεί, ενώ αφήνεται γενικά ελεύθερο το πεδίο για την ανάπτυξη έργων υποδομής και τη λειτουργία, επομένως, της σχετικής «ατμομηχανής» της οικονομίας – προοπτική που επίσης θα μπορούσε να αποτελεί άρρητο στρατηγικό στόχο.

Πέρα, όμως, από την εξασφάλιση όρων απρόσκοπτης ανάπτυξης της επιχειρηματικότητας, που προσφέρεται από τις ρητές διατάξεις του Ρ.Σ.Α./09, υπάρχει και μία (αμφίσημη;) θεσμική πρόβλεψη. Για την εφαρμογή του προϋποτίθεται η εκπόνηση και θεσμοθέτηση ενός ακόμη επιπέδου σχεδιασμού των ΣΧΑΕ που τοποθετείται μεταξύ του Ρ.Σ.Α. και των άλλων υποκείμενων επιπέδων. Η παρέμβαση αυτού του επιπέδου στέλνει κατ' αρχήν τη δυνατότητα εφαρμογής αυτού του Ρυθμιστικού σε μια απόσταση το λιγότερο 4 χρόνων από σήμερα. Στο μεταξύ θα *«μπορεί να εγκρίνεται με σχέδια των υποκείμενων επιπέδων ο καθορισμός νέων επεκτάσεων και η τροποποίηση χρήσεων γης στις εκτός σχεδίου περιοχές, εφόσον εναρμονίζονται με τους χωρικούς προσδιορισμούς του παρόντος»* (άρθρο 10.7) που είναι γενικοί, ασαφείς και αναπτυξιακοί. Μπορεί έτσι να δημιουργηθεί ένα πλέγμα ρυθμίσεων που θα επιτρέπει κάθε έργο και δραστηριότητα, χωρίς «τριβές» με το ΣΤΕ; Και αυτό στη «μεγάλη διάρκεια»; Είναι μια υπόθεση που δεν μπορεί να αποκλειστεί, αλλά και είναι δύσκολο να διερευνηθεί.

Το Ρ.Σ.Α./09 δημοσιεύεται σε μια εποχή όπου το αίτημα της μετάβασης από το νεοφιλελεύθερο πρότυπο προς «κάποιο άλλο» κυριαρχεί και όχι μόνο στους κύκλους που αμφισβητούν την καπιταλιστική ανάπτυξη. Η οικονομική κρίση ανέδειξε ότι η ανάπτυξη του ΑΕΠ δεν καλύπτει γενικώς τα αιτήματα της «ανάπτυξης» και ότι οι νεοφιλελεύθερες πρακτικές οδηγούν σε επικίνδυνους δρόμους όχι μόνο το περιβάλλον και την κοινωνία, αλλά και την οικονομία. Βέβαια το διεθνές πολιτικό πεδίο είναι ασαφές και το πρότυπο της «πράσινης ανάπτυξης» που φαίνεται σήμερα να κυριαρχεί σαν στόχος με πρωτοκαθεδρία των Η.Π.Α., δεν έχει προσδιορίσει με σαφήνεια το περιεχόμενό του, ενώ τα πολύχρωμα πολιτικά κινήματα αναζητούν τρόπους να επιβάλουν περιβαλλοντικά και κοινωνικά αιτήματα.

Σ' αυτό το γενικότερο πλαίσιο είναι ατυχές το γεγονός ότι το Ρ.Σ.Α./09 τείνει στη «νομιμοποίηση» του νεοφιλελεύθερου προτύπου στα θέματα της διαχείρισης της αστικής ανάπτυξης. Η επιστημονική κοινότητα οφείλει να θέσει τα ερωτήματα «ανάπτυξη με ποιους στόχους; και για ποιον;». Σε μια τέτοια θεώρηση, η βασική επιθυμία του Ρ.Σ.Α./09 να συμβάλει στη διατήρηση της «ατμομηχανής» των μεγάλων έργων και της οικοδομής με τη μεγάλη συμμετοχή τους στο ΑΕΠ, προσφέροντας ανοιχτό πεδίο σε κάθε τύπου επιχείρηση και ιδιαίτερα αυτές που εμπλέκονται στην αστική ανάπτυξη, είναι εκτός από αμφισβητήσιμη πολιτικά και αναχρονιστική.

3. Επισημάνσεις για την επιστημονική συζήτηση

Ένα Ρυθμιστικό σχέδιο που συντάσσεται 25 χρόνια μετά το προηγούμενο, στη σημερινή συγκυρία κρίσης του νεοφιλελεύθερου προτύπου και από ένα φορέα που έχει συσσωρεύσει εμπειρία και γνώση, έπρεπε να προσανατολιστεί σε κατευθύνσεις που να συντονίζονται με τα αιτήματα των καιρών και τις επεξεργασίες της συνειδητοποιημένης επιστημονικής κοινότητας. Άλλωστε σήμερα πολλές πόλεις σε όλες τις ηπείρους καινοτομούν και προσφέρουν ιδέες και παραδείγματα σε διάφορα επίπεδα όπως π.χ. σε μορφές διαβούλευσης και διακυβέρνησης, σε οικολογικούς σχεδιασμούς, σε σχεδιασμούς που συμβάλλουν στην άμβλυνση της κοινωνικής ανισότητας κ.ο.κ.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο αναδεικνύονται κάποια σημεία που θεωρούμε ότι θα ήταν χρήσιμο να αποτελέσουν αντικείμενο προβληματισμού στη συζήτηση που έχει ανοίξει, γιατί ευνοούν περιβαλλοντικούς και κοινωνικούς στόχους, χωρίς να αγνοούν τις οικονομικές/παραγωγικές διαστάσεις της αστικής ανάπτυξης. Ενδεικτικά:

- Να εισάγει στρατηγικές που ευνοούν ειδικά και ρητά την ανάπτυξη και σε άλλους τομείς πλην της οικοδομής και των υποδομών, όπως π.χ. η εκπαίδευση, η έρευνα, η υγεία, ο πολιτισμός. Φυσικά εδώ προϋποτίθεται να υπάρχουν παραδόσεις συντονισμού των χωρικών ρυθμίσεων – και των φορέων τους – με τους υπόλοιπους φορείς της κυβερνητικής πολιτικής, στο πλαίσιο της «διακυβέρνησης». Αυτές όμως αποτελούν ένα μεγάλο έλλειμμα που το ΥΠΕΧΩΔΕ όχι μόνο δεν αντιμετώπισε, αλλά ούτε φαίνεται να έθεσε τελικά, έστω ως αίτημα.
- Να δοθεί έμφαση με ειδικά μέτρα προστασίας, οριοθετήσεις, αλλά και κίνητρα για τη διατήρηση αδόμητων χώρων είτε ως περιοχών φυσικού περιβάλλοντος, είτε ως περιοχών γεωργικής εκμετάλλευσης – που επίσης αποτελούν θετική περιβαλλοντική συνιστώσα. Να σημειώσουμε εδώ ότι με το εν δυνάμει άνοιγμα όλων των περιοχών σε οικοδόμηση και επιχειρήσεις δημιουργείται ο κίνδυνος το «παιχνίδι των τιμών της γης» να οδηγήσει σε ακόμη μεγαλύτερη μείωση – έως εξαφάνιση – της αγροτικής γης.
- Να υπάρχουν επεξεργασίες και ειδικά μέτρα για τη διατήρηση / αναβάθμιση περιβαλλοντικών πόρων όπως το νερό, ο αέρας, καθώς και για τη διαχείριση απορριμάτων, ακτινοβολιών κ.ο.κ. – ζητήματα που απουσιάζουν ή αναφέρονται χωρίς εξειδικεύσεις που να μπορούν να στηρίξουν πολιτικές προστασίας.
- Να υπάρξουν επιλογές και κατευθύνσεις για τη στροφή των μεγάλων κατασκευαστικών επιχειρήσεων στην κατασκευή υποδομής για μέσα σταθερής τροχιάς, έναντι της σημερινής ώθησής τους προς την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων.
- Να υπάρξουν επεξεργασίες και κατευθύνσεις για τη στροφή της δραστηριότητας των οικοδομικών επιχειρήσεων σε έργα αναπλάσεων του υφιστάμενου ιστού, επισκευών κτιρίων με βιοκλιματική διάσταση, διατήρηση / αναβάθμιση περιοχών οικολογικού ενδιαφέροντος, κ.ο.κ.

- Να ελεγχθεί η διάχυση με αποτροπή της οικοδόμησης κατά τους (υφιστάμενους και νέους) οδικούς άξονες, σε όφελος μιας οργάνωσης πολυκεντρικής, σε αντιστοιχία με την παλιά δομή της Αττικής που θα πρέπει να υποστηριχθεί συστηματικά με τα μέσα σταθερής τροχιάς.
- Να αναπτυχθεί συστηματικός προβληματισμός για τις «κεντρικές χρήσεις» και τα Κέντρα των οικισμών, που θα παίρνει υπ' όψη και την εν δυνάμει κρίση μεταξύ μεγάλων εμπορικών / ψυχαγωγικών συγκροτημάτων και των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες και εμπλουτίζουν τον αστικό ιστό – από την καλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται και η επιβίωσή τους.
- Να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη χωροθέτηση της δημόσιας διοίκησης που χωρίς επαρκή (θεωρούμε) επεξεργασία έχει κατά την τελευταία περίοδο σε μεγάλο βαθμό «διαχυθεί» με χωροθετήσεις που προέκυψαν από τους διαγωνισμούς των επιχειρηματικών σχημάτων που ανέλαβαν τις κτιριακές κατασκευές. Ένα θετικό σημείο εδώ: το Ρ.Σ.Α./09 αναφέρει ρητά ότι η Βουλή θα παραμείνει στη θέση που βρίσκεται (άρθρο 27).

Ζητήματα αυτής της τάξεως – στα οποία θα μπορούσαν φυσικά να προστεθούν πολύ περισσότερα – έχουν ήδη τεθεί μέσω της αρθρογραφίας στον τύπο και αναλύονται στις άλλες εισηγήσεις της ημερίδας αυτής. Η επιστημονική κοινότητα θέλει – και πρέπει – να συμβάλει ώστε οι διατυπώσεις και διακηρύξεις του Ρ.Σ.Α./09 να μετατραπούν σε δεσμεύσεις και μέτρα που θα καθοδηγήσουν το σημερινό πρότυπο ανάπτυξης του χώρου σε κατευθύνσεις συνειδητές οικολογικά και κοινωνικά. Με αυτόν τον στόχο πρέπει να αναπτύξουμε τη συζήτησή μας.