

- [Επιστολές](#)
- ο [ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ](#)

## ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΜΑΤΙΕΣ



11 Οκτώβριος, 2010

# Τα ρυθμιστικά σχέδια Αθηνών και οι μεταβολές των πλαισίων τους

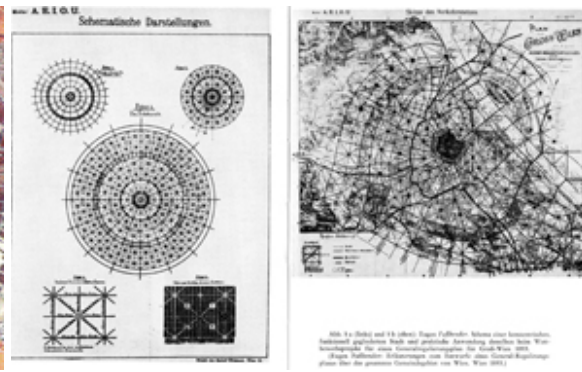
Θα έλεγε κανείς ότι η κλασική Πολεοδομία «τελείωσε» στην χώρα μας, μια και οι σημαντικότερες παρεμβάσεις στον χώρο τα τελευταία χρόνια έγιναν με μη πολεοδομικούς νόμους και σχέδια.

[Του Γεωργίου Μ.Σαρηγιάννη](#)

Like 8

Η έννοια της πολεοδομίας στο επίπεδο του Ρυθμιστικού Σχεδίου αναπτύχθηκε παράλληλα με την όξυνση των πολεοδομικών προβλημάτων μετά την βιομηχανική επανάσταση και κυρίως στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, εννοούμε την πολεοδομική παρέμβαση σε υφιστάμενο πολεοδομικό συγκρότημα και όχι απλά την ίδρυση και οικοδόμηση νέων πόλεων ή τμημάτων τους, θέμα που εμφανίστηκε από την βαθειά αρχαιότητα.

Έτσι, εκπονήθηκαν στην Γαλλία και Γερμανία ήδη από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα τέτοια σχέδια όπως για το Βερολίνο το Σχέδιο Hobrecht του 1862, (εικ 1) για την Βιέννη με αρχιτεκτονικό διαγωνισμό το 1893 (εικ 2) κλπ. Σε μια Αθήνα του 1837 (εικ.3) οι Κλεάνθης-Schaubert σχεδιάζουν γύρω από την παλιά πόλη την νέα επέκταση (εικ.4) η οποία ήταν και το πρώτο νομοθετικά κατοχυρωμένο Σχέδιο Πόλης των Αθηνών, που τροποποιημένο από τον Klenze (εικ. 5.) αποτέλεσε την βάση για τα επόμενα. Η νοοτροπία αυτή, σωστή κατά βάση, σεβόταν και άφηνε ελεύθερη την παλιά πόλη και η νέα επεκτεινόταν γύρω της, 'όπως π.χ. στο Μόναχο (εικ. 6) ή στο Αννόβερο (εικ.7). Αργότερα, ανάμεσα στα άλλα συστήθηκε η Επιτροπή Σταυρίδη από στρατιωτικούς μηχανικούς η οποία εκπόνησε σχέδιο το 1860 (εικ. 8) το οποίο προσπαθεί να «μαζέψει» τις μετά τον Klenze επεκτάσεις, που ήδη το 1875 αποτελούσαν πρόβλημα (εικ.9 και 10).



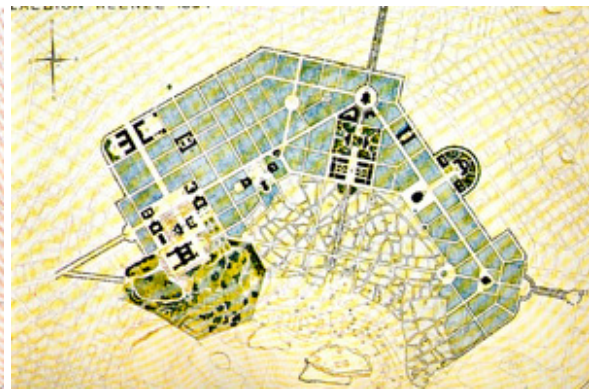
Αριστερά: **σχέδιο για το Βερολίνο του Hobrecht (1862)** από τα πρώτα «σχέδια πόλης», αφορά την πόλη στο σύνολό της και θεσμοθετεί τις βασικές χρήσεις εδάφους. **Πηγή : Berlin Stadtentwicklung: Berliner Pläne 1862-1994. Berlin 2002**

Δεξιά: **διαγωνισμός για το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Βιέννης**. Το σχέδιο του Eugen Fassbinder, 1893. Αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ιδεών, ενδεικτικό των θεωρητικών ανησυχιών των αρχιτεκτόνων της εποχής. **Πηγή : R. Wurzer, Der Flächenwidmungsplan. Wien χ.χ. (περί το 1960)**



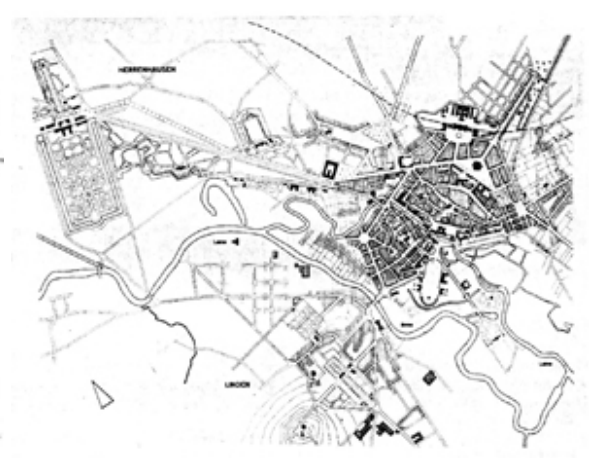
Αριστερά: **το Λεκανοπέδιο το 1837**. Χάρτης του Sommer, 1837. Από την Αθήνα υπάρχει η παλιά πόλη, αλλά ακόμη δεν είναι εμφανής η επέκτασή της βάσει του σχεδίου Κλεάνθη-Schaubert. Διακρίνεται ο Ελαιώνας και οι οδοί που οδηγούν στο Φάληρο, τον Πειραιά, το Μενίδι, τα Μεσόγεια.

Δεξιά: **το Λεκανοπέδιο το 1875 (χάρτης του Kaupert)** πηγή : **Ο Χάρτης του Kaupert, επανέκδοση 2008, επιμ. Μ.Κορρές** Η κατάσταση στην Αθήνα 40 χρόνια μετά την εφαρμογή του πρώτου σχεδίου πόλης. Σημειώνονται παράλληλα με τις εντός σχεδίου περιοχές, και τα πρώτα αυθαίρετα, στα Αναφιώτικα και στην αρχή των Εξαρχείων.



Αριστερά: **το σχέδιο Κλεάνθη-Schaubert, 1832.** Το εγκριθέν διά Νόμου σχέδιο πριν τις τροποποιήσεις του Klenze. Η νεοκλασική σύνθεση των τριών πλατειών και των αξόνων που με κέντρο τα ανάκτορα (πλ. Ομονοίας) οδηγούν στο Στάδιο, τον Κεραμεικό και την Ακρόπολη. **πηγή : Λεύκωμα του ΥΔΕ, «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών» χ.χ. (περί το 1966)**

Δεξιά: **το σχέδιο Klenze 1834** **πηγή : Λεύκωμα του ΥΔΕ, οπ.παρ.** Ο συμβιβασμός με την μικροϊδιοκτησία σε βάρος της άνεσης του σχεδίου και της «ευρωπαϊκής» δομής του.



Αριστερά: **επεκτάσεις του επισήμου Μονάχου στον 19<sup>ο</sup> αιώνα.** **πηγή : R.Wurzer, «Anlass, Ziele, Durchführung und Verwicklichung von städtebaulichen Planungen im 19. JH.» στο Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, τεύχος 6/1976.** Κοινή ευρωπαϊκή πρακτική, η διαφύλαξη της παλιάς πόλης και η επέκτασή της νέας με νεοκλασική μορφολογία γύρω από αυτήν.

Δεξιά: **το σχέδιο για το Αννόβερο του G.L.F.Laves, 1863** **πηγή : R.Wurzer, οπ.παρ.** Ομοιο σχεδόν σχέδιο με του Κλεάνθη στην σχέση και την δομή παλιάς-νέας πόλης

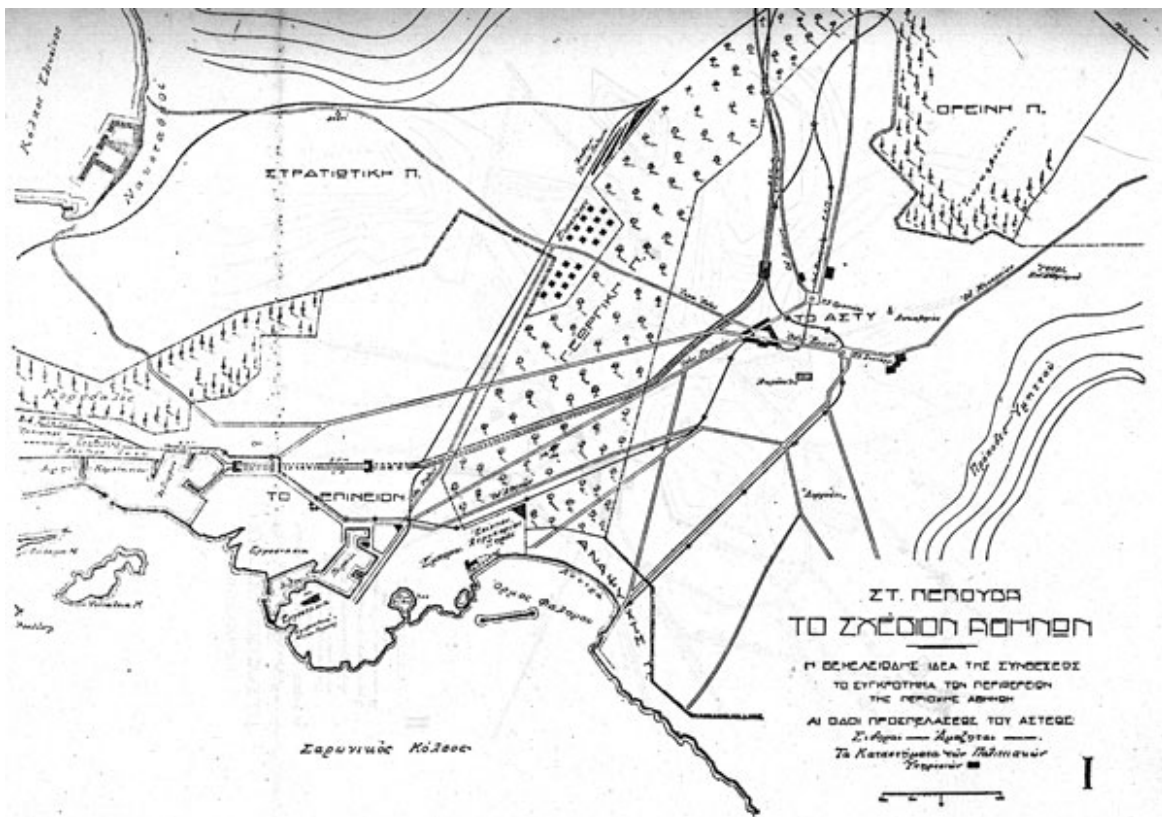


Αριστερά: **σχέδιο Επιτροπής Σταυρίδη, 1860.** **πηγή : Λεύκωμα του ΥΔΕ, οπ.παρ.** Στρατιωτικοί μηχανικοί εκπονούν πολεοδομικά σχέδια για την Αθήνα

Δεξιά: **η Αθήνα στον 19<sup>ο</sup> αιώνα** **πηγή : Κατάλογος Εκθεσης ΥΠΠΟ «Το Αττικό Τοπίο» (τμήμα «η**

**νομοτέλεια της εξέλιξης του αττικού τοπίου» Αθήνα 1989.** Η νεοκλασική πόλη έχει ήδη διαμορφωθεί, επίσημο κέντρο, εξοχικές περιοχές αστικής τάξης (Καστέλα, Ν. Φάληρο και Κηφισιά), εργατικές συνοικίες και βιομηχανίες (Ψυρρή, Μεταξουργείο, Πειραιάς), αστικός σιδηρόδρομος.

Από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα υπήρχε η αίσθηση ότι η Αθήνα χρειαζόταν τροποποίηση του σχεδίου της, πολλοί έκαναν προτάσεις όπως ο προσκεκλημένος από τον Δήμαρχο Σπύρο Μερκούρη «τη υποδείξει» της Βασιλίσσης Σοφίας γερμανός αυλικός αρχιτέκτων Hofmann και για ισορροπία από τον Βενιζέλο ο άγγλος Mawsson. Οι δύο αυτοί ασχολήθηκαν περισσότερο με το επίσημο κέντρο και με ορισμένες αυτονόητες ρυθμίσεις (που ούτε και αυτές πραγματοποιήθηκαν, όπως η επέκταση της Λ. Αλεξάνδρας ως τον Σταθμό Λαρίσης). Το 1919 ο νομικός Στ. Λελούδας δημοσίευσε το «Αθήναι αι ευρύτεραι» (**εικ 11**) στο οποίο στοιχειωδώς σημείωνε «χρήσεις εδάφους» όπως «γεωργική περιφέρεια» (Ελαιώνας), «στρατιωτική περιφέρεια» (Ρούφ και όλη η περιοχή δυτικά των γραμμών του τραίνου έως τον κόλπο της Ελευσίνας), «το επίνειον» (Πειραιάς-Κερατσίνι), «το άστυ» (η περιοχή από Άνω Πατήσια έως το Φάληρο και από το Γουδή έως τον Ελαιώνα) και «ορεινή περιφέρεια» (από Γουδή, Τουρκοβούνια και άνω).



**η πρόταση Λελούδα 1919.** πηγή : Στ.Λελούδα, «Αθήναι αι ευρύτεραι» Αθήναι 1929. Η πολεοδομία ενός νομικού, πλήρης διαχωρισμός χρήσεων, ταξικό σχέδιο με τις αντιλήψεις της αστικής τάξης του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αλλά και προσπάθεια ορθολογισμού.

Η βενιζελική μεταρρύθμιση αναγκάστηκε να ασχοληθεί με το σχέδιο της Αθήνας, μετά την έλευση στην Ελλάδα των προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής και την Αθήνα να διπλασιάζεται, και το 1924 έχουμε το γνωστό «Σχέδιο της Επιτροπής Καλλιγιά». (**εικ.12**). Μετά το Σχέδιο Καλλιγιά, το επόμενο ήταν το Σχέδιο της Πολεοδομικής Επιτροπής του θνησιγενούς Υπουργείου Διοικήσεως Πρωτεύουσας με επικεφαλής τον Πάτροκλο Καραντινό. Το σχέδιο αυτό (**εικ.13**), σε δακτυλογραφημένο/χειρόγραφο τεύχος έβλεπε μόνο αναλυτικά την τότε κατάσταση (**εικ. 14**) και αφορούσε κυρίως ανάλυση της τότε υφιστάμενης κατάστασης και κάποιες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με την μορφή των διανοίξεων. Μην ξεχνάμε ότι η «Διοίκηση Πρωτεύουσας» ιδρύθηκε με συμβουλές του Martin Wagner τον οποίο προσκάλεσε ο τότε Δήμαρχος Κ. Κοτζιάς, ο Wagner εγκατέλειψε την ναζιστική Γερμανία και εργαζόταν ως διευθυντής της Πολεοδομικής Υπηρεσίας της

Κωνσταντινούπολης και ήταν ο εμπνευστής των τερατωδών διανοίξεων στην Πόλη, ακόμη και μέσα στο ιστορικό κέντρο, που τις υλοποίησε ο Αντναν Μεντερές το 1960.



Διανοίξεις της πρότασης Καραντινού (Διοικήσεως Πρωτεύουσας) το 1940.

*Αριστερά: το σχέδιο της Επιτροπής Καλλιγά, 1924 πηγή : Λεύκωμα του ΥΔΕ, σπ.παρ. Ο Βενιζελικός εκσυγχρονισμός στα τελευταία του βήματα, μετά από αυτό την πολεοδομία την πήραν στα χέρια τους οι επιχειρηματίες της αστικής γης (νόμος περί οριζοντίου ιδιοκτησίας και ΓΟΚ του 1929). Το σχέδιο καταργήθηκε από την δικτατορία του Πάγκαλου έπειτα από κινητοποιήσεις μικροϊδιοκτητών που θιγόταν από την επέκταση της Γ.Σεπτεμβρίου.*

*Δεξιά: διανοίξεις της Ανωτάτης Πολεοδομικής Επιτροπής, σχέδιο του Π.Καραντινού 1940 πηγή : «Εισήγησις προς το Ανώτατον Πολεοδομικόν Συμβούλιον, Αθήναι 1940. (δακτυλογραφημένο τεύχος). Προσπάθειες ενός αρχιτέκτονα να σχεδιάσει πολεοδομία, χωρίς ενιαία αντίληψη του χώρου και με εμμονή σε μικρολεπτομέρειες αλλά και σε διεθνή εργαλεία της εποχής, όπως οι διανοίξεις.*

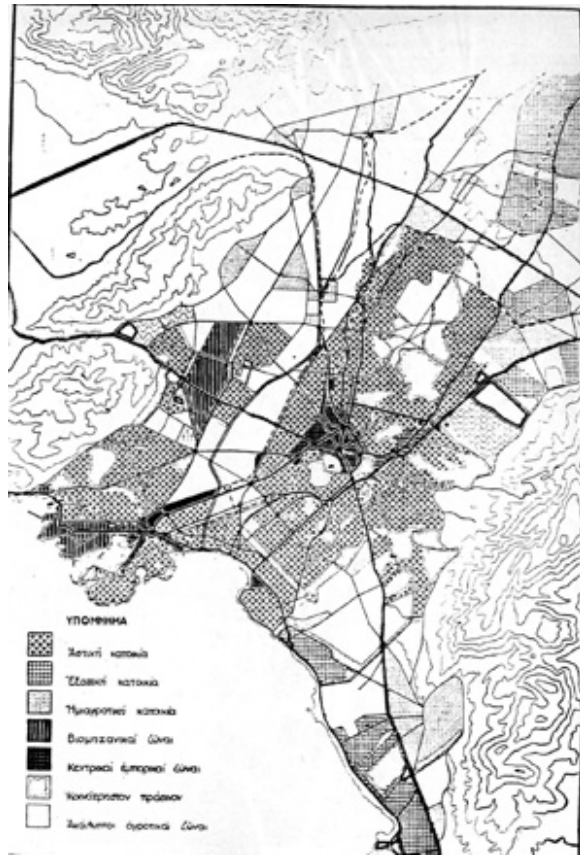


*το Λεκανοπέδιο στον Μεσοπόλεμο πηγή : Κατάλογος έκθεσης ΥΠΠΟ Οι μεγάλες αλλαγές, πρόσφυγες και συνοικισμοί από την μια και εμπορευματοποίηση της κατοικίας με τις εκτεταμένες πολυτελείς πολυκατοικίες από την άλλη.*

Μετά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο, εμφανίζονται τα πρώτα ολοκληρωμένα σχέδια από δύο πηγές, τον Δήμο Αθηναίων και το Υφυπουργείο Ανοικοδομήσεως: του Κώστα Μπίρη (Διευθυντής της Πολεοδομικής Υπηρεσίας του Δήμου Αθηναίων) (**εικ. 15**) και του Κωνσταντίνου Δοξιάδη (Υφυπουργός Ανοικοδομήσεως) (**εικ. 16**) σχεδόν ταυτόχρονα σε έναν αγώνα δρόμου ανάληψης αρμοδιοτήτων (1946-7). Ο Κ. Μπίρης πρότεινε και σχέδια γενικότερα όπως το «σχέδιο Μεγαρίς» (**εικ. 17 και 18**). Το 1959 ξεσπά αρκετός σάλος από τις προτάσεις του ΥΔΕ για διανοίξεις στο κέντρο των Αθηνών, οι διανοίξεις ήταν κοινή πρακτική όπως είδαμε από τον Μεσοπόλεμο, αλλά ευτυχώς οι υψηλές τιμές γης μας έσωσαν από αυτές. (**εικ. 19.20.21**)



5. Η πρόταση του Κ. Μπίρη το 1946. Βασικά ασχολείται με τις διανοήσεις των οδών του κέντρου, αλλά ήδη η πολεοδομική υπηρεσία του Δήμου έχει απογυμνωθεί από τις αρμοδιότητες της επάνω στο γενικό σχέδιο των Αθηνών.  
Πηγή: Υπ. Δημ. Εργων, Λεύκωμα «Ρυθμιστικά Σχέδια Αθηνών», Αθήνα, χ.χ.



Αριστερά: *σχέδιο για την Αθήνα του Κ.Μπίρη, 1945* πηγή : *Κ.Μπίρης, Αι Αθήνα,..οπ.παρ.* Ο Κώστας Μπίρης, ως Διευθυντής της Πολεοδομικής Υπηρεσίας του Δήμου, ασχολήθηκε κατ' αρχήν με το κέντρο των Αθηνών

Δεξιά: *σχέδιο Υφυπουργείου Ανοικοδομήσεως, Κ.Δοξιάδης 1947.* πηγή : *Λεύκωμα του ΥΔΕ, οπ.παρ.* Από τα πρώτα μεταπολεμικά σχέδια ολικής θεώρησης του Λεκανοπεδίου, πολλές από τις προτάσεις του εφαρμόστηκαν μετά 40 έτη (Αττική οδός κ.α)



Αριστερά: *σχέδιο Μεγαρίδος του Κ.Μπίρη (1945-1960)* πηγή : *Κ.Μπίρης «Αι Αθήναι», Αθήναι 1960.* Στα ίχνη του Λελούδα, αλλά και με προσπάθεια χωροθέτησης γενικών χρήσεων (αεροδρόμιο, σιδηρόδρομος)

Δεξιά: *σχέδιο Μεγαρίδος του κ.Μπίρη, λεπτομέρεια.* πηγή : *Κ.Μπίρης, οπ.παρ.* Διακρίνεται ο νέος οικισμός της «Μεγαρίδος» αποκλειστικά για δημοσίους υπαλλήλους



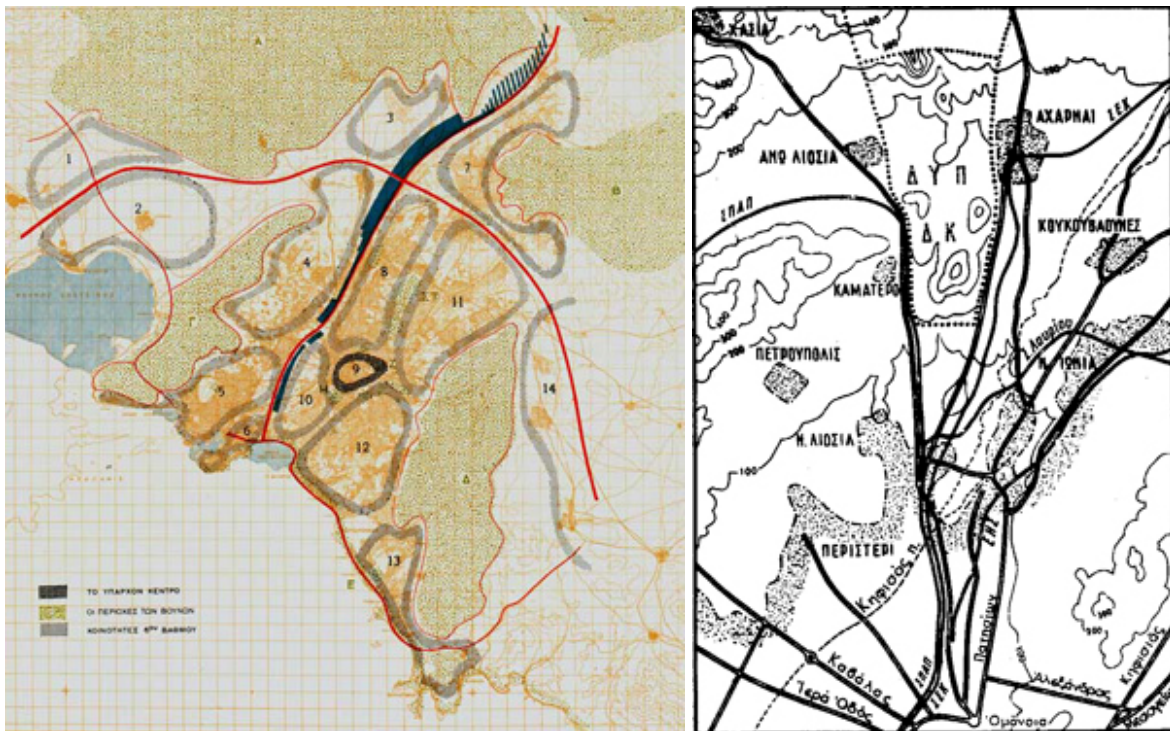
Αριστερά: **διανοίξεις του ΥΔΕ 1959**, εμπορικό κέντρο, **πηγή : Τεχνικά Χρονικά, Γεν.Εκδ. 179-180/1959.**  
Πολεοδομικές πρακτικές του Μεσοπολέμου (Martin Wagner για την Κωνσταντινούπολη το 1938). Διανοίξεις για τις διανοίξεις, πολλές δεν έχουν ούτε λογική καν.  
Δεξιά: **διανοίξεις, πρόταση ΥΔΕ 1959**, **πηγή : Τεχνικά Χρονικά , σπ.παρ.** Οι διανοίξεις ήταν η μόνη λύση στο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό εκείνη την εποχή.





*διανοίξεις πρόταση Κ.Μπίρη 1959, πηγή : Τεχνικά Χρονικά , σπ.παρ. Ομοίως ως άνω !*

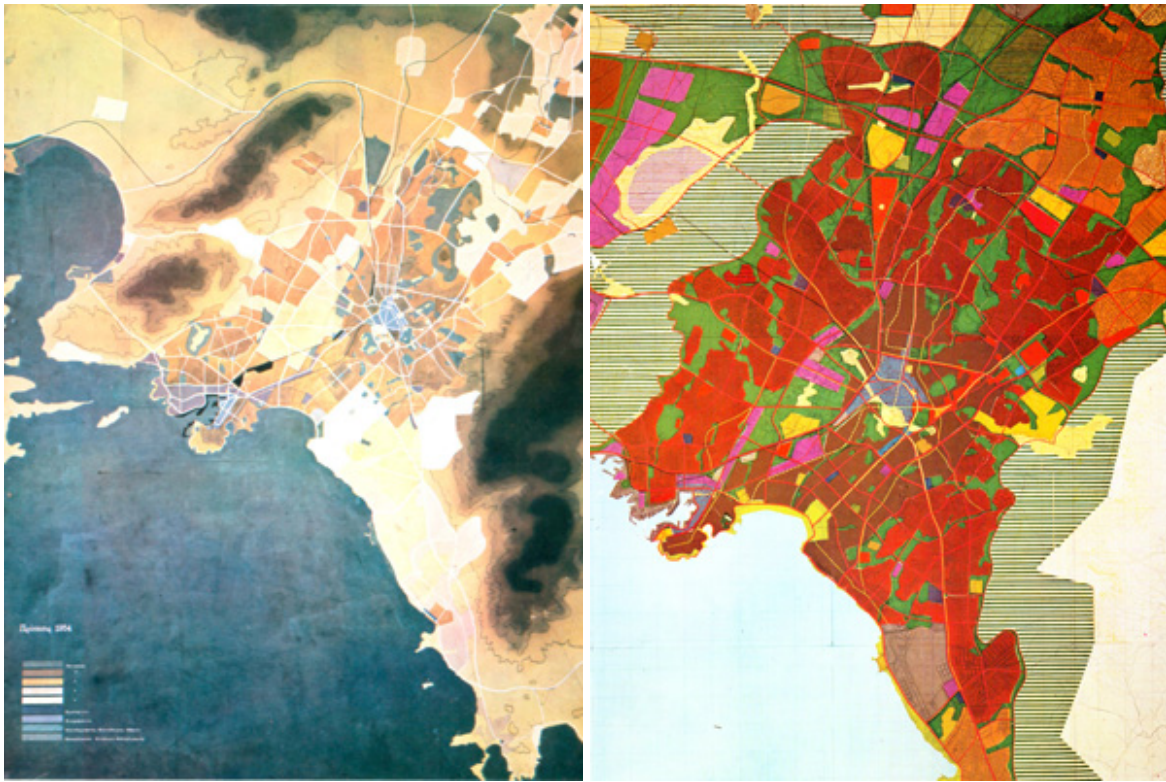
Το 1960 ο Δοξιάδης κάνει την εντυπωσιακή και πολύ καλά οργανωμένη παρουσίαση του σχεδίου του για την Αθήνα-Οικουμενόπολη, με το νέο κέντρο της στο Τατόϊ, **(εικ. 22)** όμως τέσσερα χρόνια πριν ο τοπογράφος Α. Σιώκος είχε δημοσιεύσει παρόμοια πρότασή του για νέο κέντρο επί του Κηφισού και γύρω του την «δημοσιούπαλληλική πόλη» των Αθηνών **(εικ. 23)**. Στο Σχέδιο του Σώκου, υπάρχουν οι βασικοί άξονες που υλοποιήθηκαν μεταγενέστερα, όπως η Εθνική Οδός, και η Αττική Οδός, τα οποία είχαν εμφανιστεί στο Σχέδιο Δοξιάδη του 1945.



Αριστερά: **ΡΣΑ Δοξιάδη 1960** πηγή : **Κ.Δοξιάδη, Η πρωτεύουσά μας και το μέλλον της, Αθήναι 1960.** Η επάνοδος του Δοξιάδη στα ελληνικά πράγματα με το σχέδιο για την μεταφορά του κέντρου στο Τατόϊ, αλλά και προτάσεων που εφαρμόστηκαν 40 έτη αργότερα και που είχαν διατυπωθεί από το 1947 από τον ίδιο, όπως η Αττική οδός (τότε «λεωφόρος ΝΑΤΟ» επειδή είχε προταθεί από το ΝΑΤΟ για στρατιωτικούς σκοπούς), η περιφερειακή Ύμηττου κ.α

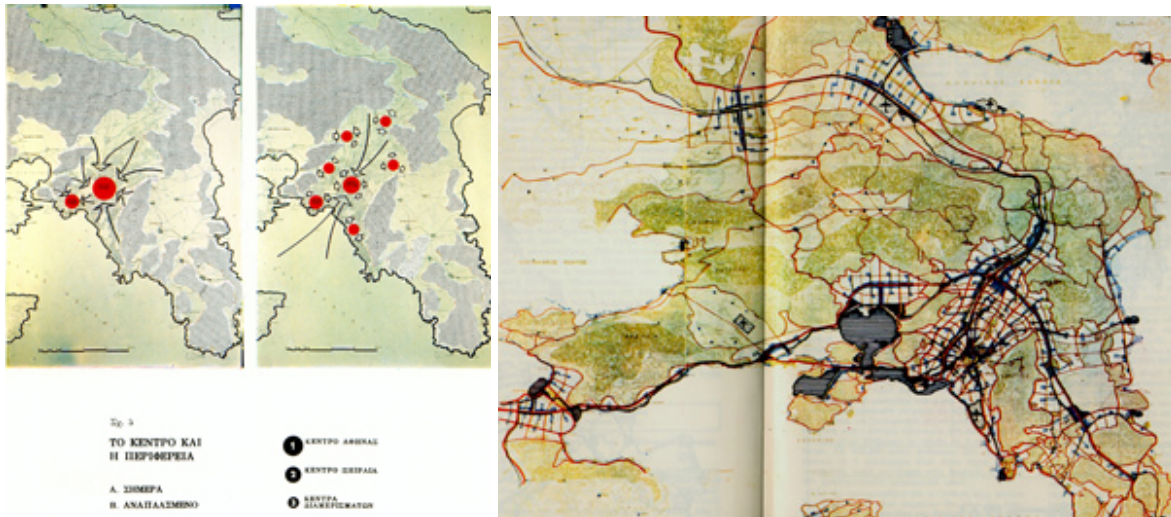
Δεξιά: **Πρόταση Α.Σώκου 1956** πηγή : **Α.Σώκου, Διοικητικόν Κέντρον και Δημοσιοῦπαλληλική πόλις. «Επιστημονικά Χρονικά» 14-16, Αθήναι 1956.** Ο Ανδρέας Σώκος ήταν τοπογράφος μηχανικός, διετέλεσε καθηγητής στο ΕΜΠ στην Εδρα Φωτογραμμετρίας και είχε διατυπώσει πολλές προτάσεις για την Αθήνα.

Στην διάρκεια μέχρι το 1980 εκπονούνται συνεχώς «Ρυθμιστικά Σχέδια» από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων το οποίο ανέλαβε τελικά την αρμοδιότητα, αφήνοντας στον Δήμο Αθηναίων ελάχιστα θέματα κυρίως μικροεφαρμογών: το 1954, (**εικ. 24**) και στο Συνέδριο του ΣΑΔΑΣ το 1965 (**εικ. 25**). Παράλληλα στο ίδιο Συνέδριο (Ιαν. 1965) η ΕΜΟΚΑ με επικεφαλής τον Γρηγόρη Διαμαντόπουλο το δικό της ως «αριστερή απάντηση» (**εικ.26**) και ο Δοξιάδης παρουσιάζει το δικό του ΡΣ (**εικ. 27**) και. Το Σχέδιο του ΥΔΕ γνωστό ως «Σχέδιο Βασιλειάδη» και της ΕΜΟΚΑ ταυτίζονται σχεδόν στο θέμα της διάρθρωσης των Αθηνών σε «διαμερίσματα» των 500.000 κατοίκων περίπου το ένα.



Αριστερά: **ΡΣΑ του ΥΓΕ 1954** πηγή : *Λεύκωμα του ΥΓΕ, σπ.παρ.* Κορίως ασχολείται με το κυκλοφοριακό και με χωροθέτηση κάποιων γενικών χρήσεων

Δεξιά: **ΡΣΑ ΥΓΕ 1965** πηγή : *Πρακτικά του Ε.Πανελληνίου Συνεδρίου ΣΑΔΑΣ, Αθήνα 1974*  
Επικαιροποιημένη έκδοση του σχεδίου του 1954

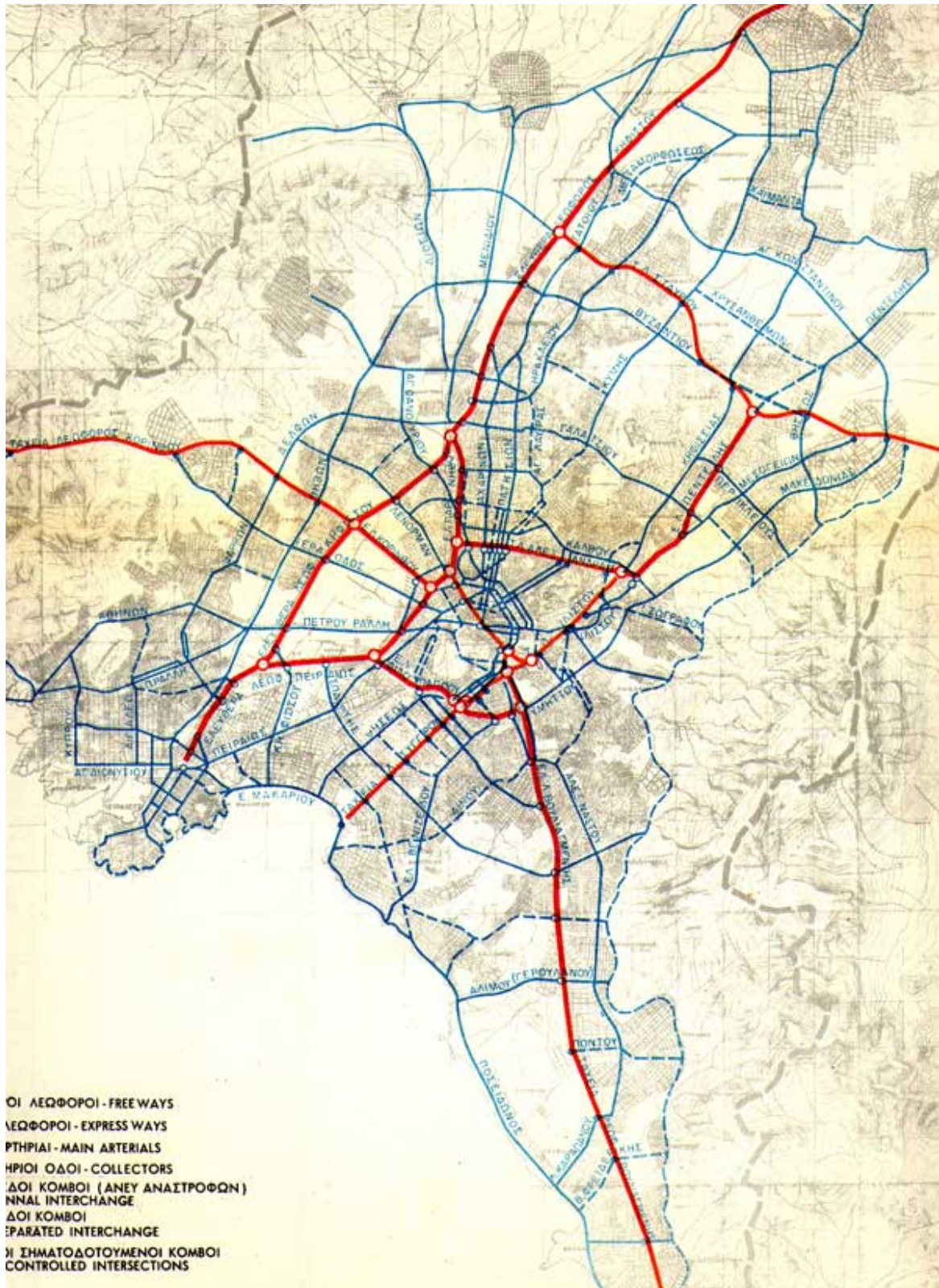


Αριστερά: **ΕΜΟΚΑ 1965** πηγή : *Πρακτικά του Ε.Πανελληνίου Συνεδρίου ΣΑΔΑΣ, Αθήνα 1974.* Βασικό της στοιχείο, η οργάνωση του Δεκανοπεδίου σε μεγάλες ενότητες

Δεξιά: **σχέδιο Δοξιάδη 1965** πηγή : *Πρακτικά του Ε.Πανελληνίου Συνεδρίου ΣΑΔΑΣ, Αθήνα 1974.* Η νέα πρόταση Δοξιάδη για την «οικουμενόπολη Αθήνα», προχωρημένη έκδοση του σχεδίου του 1960.

Στο ενδιάμεσο, ανατίθεται στο γραφείο Wilbur Smith and Association το κυκλοφοριακό και το συγκοινωνιακό σχέδιο (1964). Ο Smith, φορέας αμερικανικών αντιλήψεων και συμφερόντων πρότεινε ένα τυπικά αποδεκτό οδικό κυκλοφοριακό σχέδιο το οποίο εφαρμόζεται ακόμη και σήμερα, **(εικ.28)** αλλά στα συγκοινωνιακά οι προτάσεις του, ήταν τουλάχιστον ανεπαρκείς, σε τρόπο που ουσιαστικά ευνοούσαν την χρήση του ΙΧ. Πρέπει να σημειωθεί κάτι που δεν είναι ευρύτερα γνωστό, ότι την ίδια εποχή, το Γραφείο Smith εκπόνησε κυκλοφοριακό και συγκοινωνιακό σχέδιο και για το Ελσίνκι, όπου πρότεινε την αποξήλωση του δικτύου τραμ και την αντικατάστασή του από λεωφορεία και από μία γραμμή μετρό, όμως οι Φιλανδοί πολεοδόμοι απέρριψαν

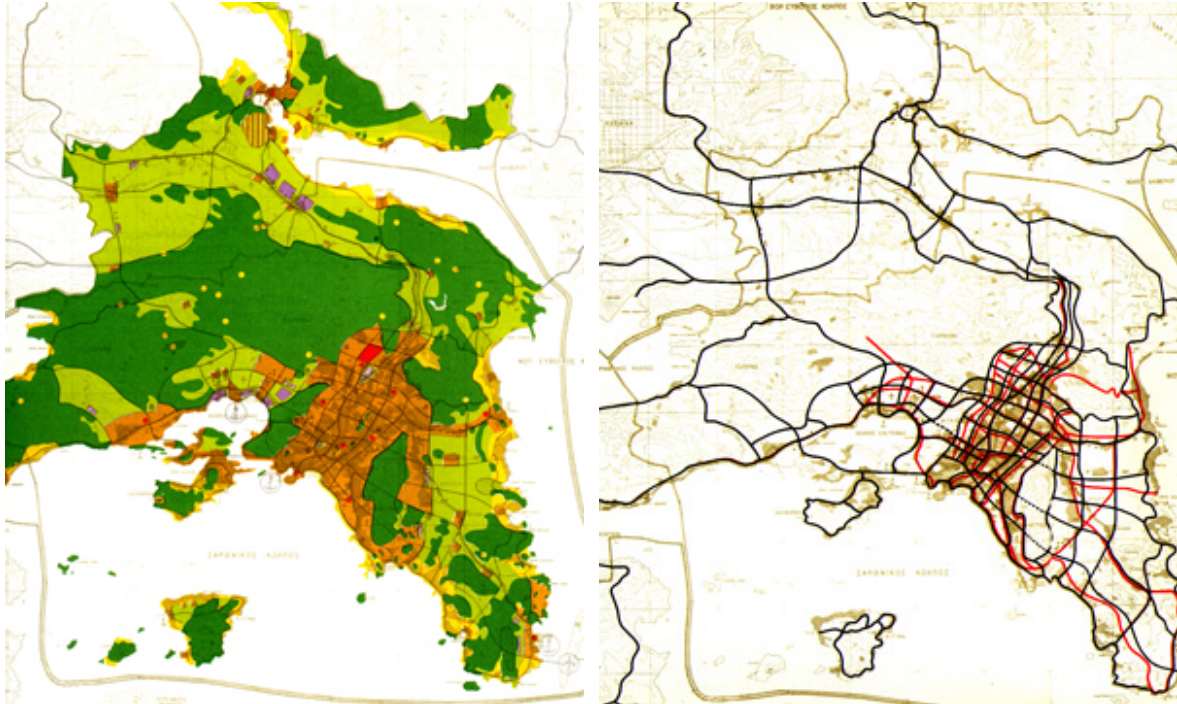
ασυζητητί τις προτάσεις του -στην Αθήνα τον είχε προλάβει ο Εθνάρχης και είχε αποξηλώσει τα τραμ από το 1955.



*σχέδιο Smith 1964 πηγή : W.Smith and Ass. Ερευνα και μελέτη κυκλοφορίας Λεκανοπεδίου Αθηνών, Αθήνα 1964. κλασική αντιμετώπιση στο οδικό δίκτυο (πρβλ Buchanan report του 1960 και σχέδια Δοξιάδη και ΥΔΕ με τις κυνέλες εσωτερικής κυκλοφορίας) αλλά τα υπόλοιπα ρυθμίζονται με βάση την κίνηση και εξυπηρέτηση των ΙΧ*

Το 1972 ανατίθενται από το ΥΔΕ σε ιδιωτικά γραφεία μια σειρά κλαδικών σχεδίων (πράσινο, μεταφορές -ζανά στον Smith-, κ.α)

Το 1973 ανατίθεται στον Δοξιάδη το «χωροταξικό σχέδιο Πρωτευούσης» το οποίο παραδίδεται επισήμως το 1976. (εικ.29), οι διαφορές του από το ΥΔΕ τουλάχιστον στο κυκλοφοριακό έχουν εκμηδενιστεί (εικ.30), ενώ από το κέντρο στο Τατόι έχουν μείνει λίγα στοιχεία, η πορεία προς την οικουμένη πόλη όμως επιβεβαιώνεται με την ανάπτυξη των Αθηνών προς την Κόρινθο και την Θήβα-Χαλκίδα.



Αριστερά: *σχέδιο Δοξιάδη 1976* πηγή : *Γραφείο Δοξιάδη, Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Περιοχής Πρωτευούσης, Αθήνα 1976*. Η τελευταία πρόταση Δοξιάδη για την Αθήνα, ρεαλιστικότερη αλλά χωρίς την επαναστατικότητα του 1960

Δεξιά: *επαλληλία βασικού οδικού δικτύου ΥΔΕ και Δοξιάδη* πηγή : *οπ.παρ.* Η απόδειξη ότι στο γενικό κυκλοφοριακό δεν υπάρχουν σε έναν χώρο όπως η Αθήνα δυνατότητες για διαφορετικές λύσεις

Το χαρακτηριστικό όλων αυτών των σχεδίων είναι ότι δομούνται σε ευρωπαϊκά επίπεδα αλλά επί ελληνικού εδάφους, δηλαδή αποτελούν σχέδια χρήσης εδάφους και προτάσεων εξέλιξης της πόλης, χωρίς όμως να υπάρχουν οι ευρωπαϊκές προϋποθέσεις εφαρμογής. Υπάρχει δηλαδή μια ουσιώδης διαφορά Ελλάδας από Ευρώπη: Η ισχύς και η θέση στην Οικονομία του αστικού εδάφους είναι πολύ διαφορετική στην Ελλάδα από τη Ευρώπη, με βασικό και κύριο αποτέλεσμα στην Ευρώπη τα σχέδια όχι μόνο να είναι άνετα και σε σωστές σχέσεις ελευθέρων χώρων με τους οικοδομημένους (και στο ποσό της οικοδόμησης όπως αυτή εκφράζεται με τον ΣΔ) αλλά και να εφαρμόζονται. Το βλέπουμε αυτό στην κορυφή του παγόβουνου, το δημόσιο πράσινο, και ξέρουμε πόσο και σε τι κατανομή υπάρχει στο Βερολίνο, την Βιέννη, το Ελσίνκι, το Λονδίνο και σε τι ποσοστό και τι κατάσταση στην Αθήνα. Αυτό είναι προφανές δεδομένης της σχέσης ιδιωτικού και δημόσιου χώρου, πιο απλά τον βαθμό εκμετάλλευσης του αστικού χώρου από το ιδιωτικό μικρομεσαίο κεφάλαιο, που δεν υπάρχει (ακόμη) στην Ευρώπη, ή που υπάρχει σε άλλους χώρους και πεδία.

Στην Ελλάδα για παράδειγμα, όλη η γη θεωρείται «εν δυνάμει πολεοδομήσιμη γη», τόσο από το μικρό όσο και από το μεσαίο κεφάλαιο, το μεγάλο κεφάλαιο, εκτός μικρών εξαιρέσεων, μπήκε στην αγορά γης στο τέλος του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Στην Ευρώπη με τον αστικό χώρο ως εμπόρευμα ασχολείται μόνο το μεγάλο κεφάλαιο και επιλέγει χώρους άλλους, παλιές βιομηχανικές περιοχές, παλιές λιμενικές εγκαταστάσεις, υποβαθμισμένες περιοχές κατοικίας κ.α. όπου κατευθύνει σε μεγάλο όγκο επενδύσεις με τρόπο που έχει και μεγάλη κερδοφορία. Τέτοια παραδείγματα έχουμε στο Βερολίνο (Potsdamer Platz), την Βιέννη (Gasometer), το Ελσίνκι (Pasila), το Παρίσι (Defance), το Λονδίνο (Docklands), το Αμβούργο, το Αμστερνταμ και το Ρότερνταμ στον χώρο των παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων, κ.α. Στην Αθήνα υπάρχουν «πιέσεις» και «επιθυμίες» της Εθνικής Τράπεζας για μια τέτοιου τύπου ανάπτυξη στην Δραπετσώνα αλλά ακόμη το επενδυτικό κλίμα δεν είναι ώριμο για τέτοιες επεμβάσεις και είμαστε ακόμη στα «σχέδια». Φυσικά στην Αθήνα, στο στόχαστρο είναι και το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού, με την πώληση του οποίου προσδοκάν οι κυβερνήσεις την κάλυψη μέρους του Δημόσιου Χρέους.

Το τελευταίο, είναι ψευδές επιχείρημα και λέγεται μόνο για «ευρεία κατανάλωση» απευθυνόμενο σε εκείνους που εκ των προτέρων πρόκειται να πιστέψουν κάθε κυβερνητική αιτιολογία και εξαγγελία, και αναφέρομαι σε κυβερνήσεις και των δύο κομμάτων εξουσίας. Αλλού είναι η πηγή του Δημόσιου χρέους (φοροαπαλλαγές του πολύ μεγάλου Κεφαλαίου, εισφοροδιαφυγή και φοροδιαφυγή επίσης του πολύ μεγάλου Κεφαλαίου, πολεμικές δαπάνες και άλλα πολλά και γνωστά, και βεβαίως η πώληση του Ελληνικού την οποία πρώτος είχε προτείνει ο Σύμβουλος του τότε πρωθυπουργού Σημίτη και στέλεχος της Διεθνούς Τραπεζής Ιωάννης Σπράος, είναι σταγόνα στον ωκεανό του Δημοσίου Χρέους, απλά η πώλησή του θα ευνοήσει τον ιδιώτη που θα το αγοράσει και μόνον. (όπου «ιδιώτης» διάβαζε «τεράστια τραπεζικά επενδυτικά συμφέροντα»).

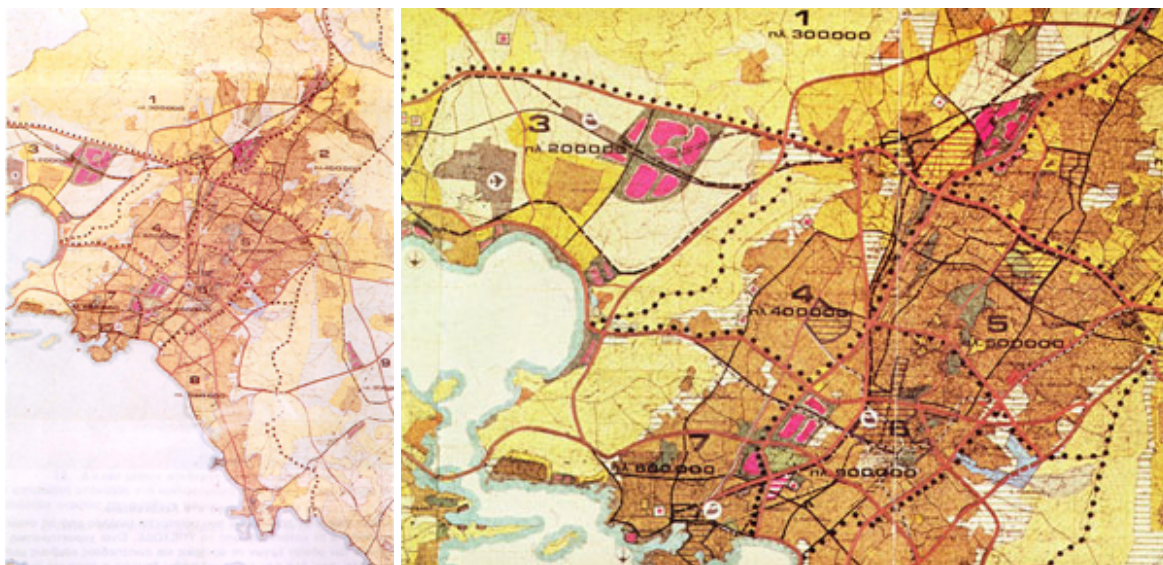
Δεν αναφερόμαστε βέβαια στις πρώην σοσιαλιστικές χώρες όπου δεν υπήρχε ιδιοκτησία γης και όπου το πράσινο ήταν αυτονόητο, και όπου όχι μόνο από επιστημονική σκοπιά αλλά και εξ ιδεολογίας πριμοδοτούνταν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και δή σταθερής τροχιάς, αλλά αυτό είναι μια άλλη ιστορία.

Έτσι, στην Ελλάδα, όλα τα Ρυθμιστικά Σχέδια που εκπονήθηκαν μέχρι το 1980, από της Επιτροπής Καλλιγά του 1924 μέχρι του Μάνου το 1980, ήταν προορισμένα να παραμείνουν «ασκήσεις επί χάρτου».

Το αίτιο δεν ήταν η ανικανότητα των αιθεροβαμόνων πολεοδόμων αλλά το ότι εκπονούνταν σχέδια εκτός της οικονομικής βάσης, έτσι κανένας δεν τους έπαιρνε στα σοβαρά υπ' όψιν και τα σχέδιά τους περνούσαν απλά στην ιστορική βιβλιογραφία. Ρυθμιστικά Σχέδια εκπονήθηκαν κατά συρροήν στο διάστημα 1960-1967 σχεδόν για όλες τις μεγάλες ελληνικές πόλεις, και βέβαια όλα παρέμειναν επίσης στο συρτάρι. Κανένας δεν ασχολήθηκε, όχι για να εκπονήσει ένα «οικονομικά αυτοχρηματοδοτούμενο σχέδιο» το οποίο θα ήταν ολέθριο και κυριολεκτικά στα νύχια του μεγάλου Κεφαλαίου, αλλά για να επισημάνει τις οικονομικές διαστάσεις ενός Ρυθμιστικού Σχεδίου και να αποδώσει τις αρμοδιότητες και ευθύνες του κράτους στην εξασφάλιση των πόρων για την υλοποίησή του ή ακόμη για να εμποδίσει την κερδοσκοπία επάνω στην αστική γή. Πρέπει να σημειωθεί ότι η εμπορευματοποίηση της αστικής γης είναι σύμφυτη με κάθε αποσυντιθέμενο κοινωνικοοικονομικό σύστημα (Αρχαία Ρώμη, Απολυταρχία, σημερινός Καπιταλισμός), αν η Ευρώπη έχει σήμερα υποδειγματικές πόλεις σε δημόσια συγκοινωνία και πράσινο και σε εξοπλισμό σε κοινωνικές εξυπηρετήσεις (κατοικία, σχολεία κλπ), αυτό το οφείλει στην ανάπτυξη των πόλεων στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα όπου η αστική τάξη και το κεφάλαιο δεν κερδοσκοπούσε ακόμη με ένταση στην αστική γη αλλά στην βιομηχανία, και στο κάτω-κάτω οι ευρωπαϊκές χώρες ήταν κυρίαρχες σε μεγάλο μέρος του πλανήτη με τις αποικίες τους με αποτέλεσμα να υπάρχει συσσωρευμένος πλούτος μέρος του οποίου έγινε δυνατό να διατεθεί για ένα «κράτος προνοίας» (συνήθως κάτω από την πίεση επαναστατικών κινημάτων στις αρχές του Μεσοπολέμου). Βέβαια στην σημερινή εποχή, καταρρέουν και το σκανδιναβικό, και το αυστριακό και το βρετανικό μοντέλο, αλλά αυτό είναι μια άλλη ιστορία.

Ακόμη και Νόμοι με αντικείμενο την νομική θωράκιση του ΡΣ που δημοσιεύθηκαν επί Δικτατορίας (το Νομοθετικό Διάταγμα 1003/71 «περί ενεργού πολεοδομίας» και το Νομοθετικό Διάταγμα 1262/1972 «περί Ρυθμιστικών Σχεδίων Αστικών Περιοχών») παρέμειναν και αυτά ανενεργά, επρόκειτο για Νομικά κείμενα που είτε ευνοούσαν τα μεσαία και μεγαλύτερα συμφέροντα ιδιωτών τα οποία όμως λόγω της κατάστασης δεν ευδοκίμησαν πλην ελαχίστων περιπτώσεων είτε θέσπιζαν την έννοια του πολεοδομικού σχεδιασμού για μεγάλα συγκροτήματα, που πάλι όπως φαίνεται ήταν ακόμη νωρίς για το μεγάλο επενδυτικό κεφάλαιο.

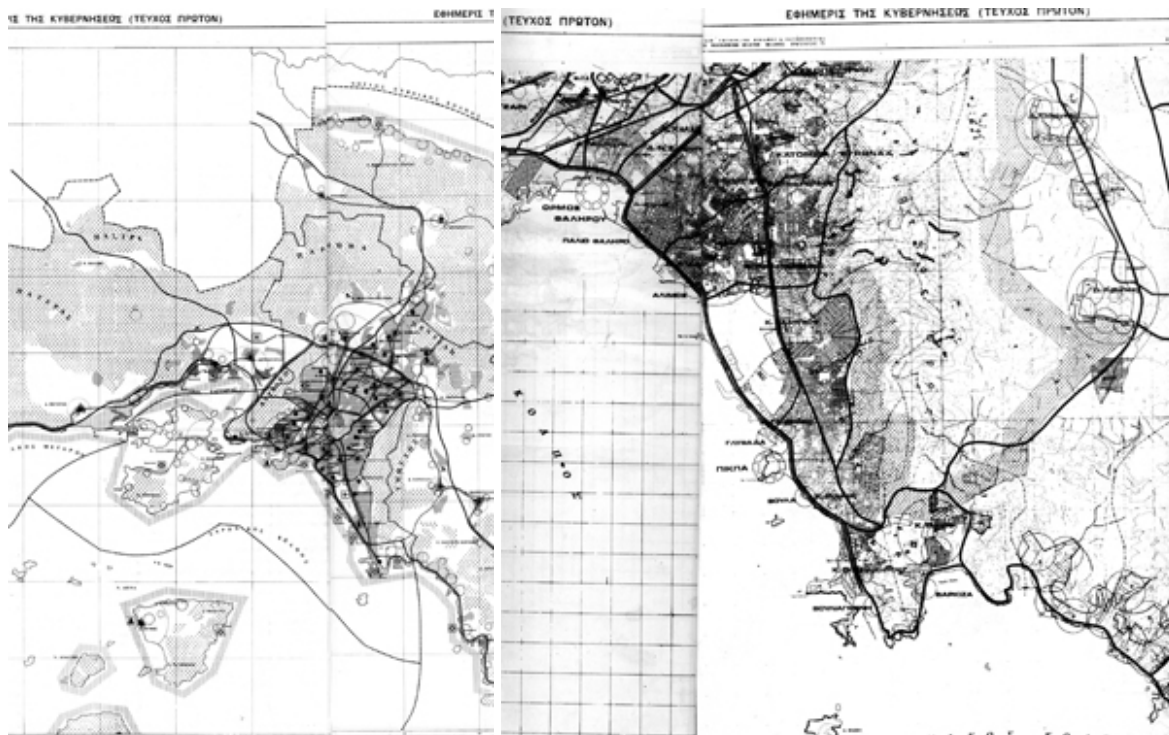
Το 1979 δημοσιεύεται ο Νόμος 947/79 (υπουργός Στέφανος Μάνος) ο οποίος για πρώτη φορά στην Ελλάδα προσπαθεί να αντλήσει πόρους για την εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου από την ίδια την εφαρμογή του, και αμέσως μετά δημοσιεύεται για πρώτη φορά σε ΦΕΚ (341B/2.4.1980) το σχέδιο «Αθήνα 2000» (υπουργός Στ. Μάνος) (εικ. 31, 32). Αν διαβάσει κανείς προσεκτικά το κείμενο, πρόκειται για περιγραφή του σχεδίου, διατυπώνεται η συμφωνία σ' αυτό προσωπικοτήτων και φορέων, πλην όμως δεν θεμελιώνεται καμία νομική κατοχύρωσή του με κανέναν τρόπο, και η δημοσίευσή του σε ΦΕΚ δεν του προσδίδει καμία απολύτως νομική υπόσταση.



Αριστερά: *σχέδιο Μάνου «Αθήνα 2000», 1979 πηγή : ΦΕΚ 341<sup>B</sup>/2.4.1980. εξελεγμένο σχέδιο του ΥΔΕ και της ΕΜΟΚΑ του 1965, όπου η οργάνωση σε «διαμερίσματα» γίνεται το κυρίαρχο του σχεδίου. Νομικά όμως το σχέδιο είναι διάτρητο και η δημοσίευσή του στο ΦΕΚ δεν του προσδίδει καμμία κατοχύρωση. Από την άλλη μεριά οι ατέλειές του στο σύνολό του το καθιστούν ούτως ή άλλως ένα ακόμη σχέδιο-άσκηση επί χάρτου.*  
 Δεξιά: *σχέδιο Μάνου «Αθήνα 2000», 1979, λεπτομέρεια. πηγή : οπ.παρ.*

Επί της ουσίας, πρόκειται για εξελεγμένες και επικαιροποιημένες θέσεις του Υπουργείου Δημοσίων Έργων που πρέσβευαν από την εποχή Βασιλειάδη (1965 και 1972) την οργάνωση των Αθηνών σε μεγάλα «διαμερίσματα» (όπως είχαν αυτά παρουσιαστεί στο Συνέδριο του ΣΑΔΑΣ το 1965 από το ΥΔΕ και την ΕΜΟΚΑ).

Αμέσως μετά την κυβερνητική αλλαγή του 1981 δημοσιεύεται ο Νόμος 1337/83 (υπουργός Αντώνης Τρίτσης) με τις ίδιες αλλά βελτιωμένες κατευθύνσεις του Νόμου 947/79. Αυτοί οι δύο νόμοι, εισάγουν την έννοια της δικαιότερης κατανομής του δημιουργούμενου κέρδους από την υπερτίμηση της αστικής γης που προκύπτει από την ένταξή της στο Σχέδιο Πόλης. Τέλος, το 1985 δημοσιεύεται ο Ν 1515/85 (υπουργός Αντώνης Τρίτσης) για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών (**εικ. 33, 34**). Τόσο η οικονομική βάση των νέων σχεδίων, η οποία είχε νομικά θωρακιστεί με τους Νόμους 947/79 και 1337/83, αλλά και με έκδοση και άλλων νομοθετημάτων τα οποία κατοχύρωναν αυτές τις οικονομικές διαδικασίες (Πράξεις Εφαρμογής, είσπραξη εισφορών σε γη ή σε χρήμα κλπ), όσο και η δημοσίευση σε νόμο του Ρυθμιστικού Σχεδίου (Νόμος 1515/85) κατέστησαν δυνατή για πρώτη φορά την στοιχειώδη εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας αλλά και άλλων πόλεων (η Θεσσαλονίκη απέκτησε επίσης δικό της αντίστοιχο Νόμο για το ΡΣ της ενώ οι άλλες πόλεις με την «Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση»).

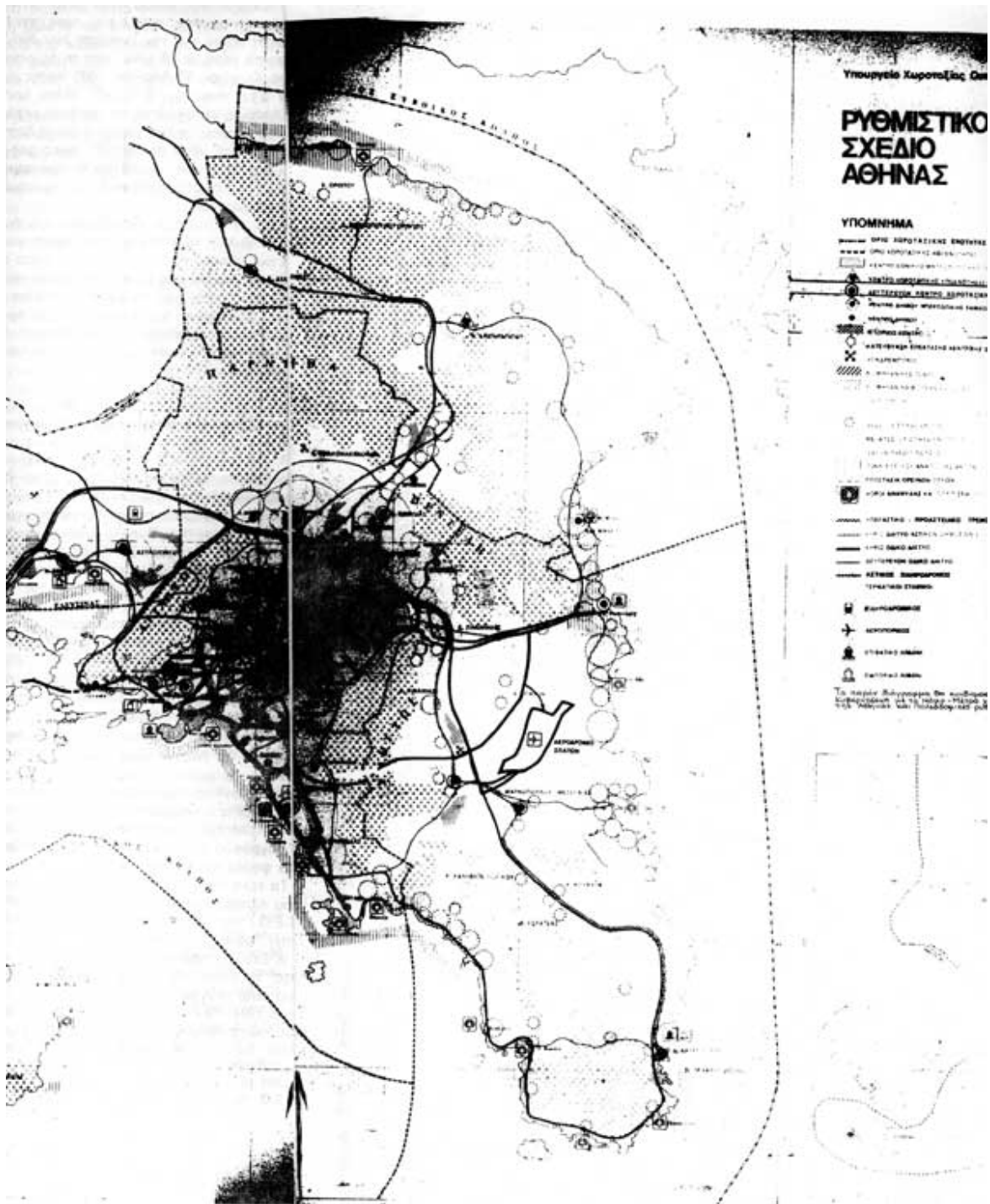


Αριστερά: **ΡΣΑ 1985 του Τρίτη, Νόμος 1515/1985 πηγή : ΦΕΚ 18<sup>Α</sup> /18.2.1985.** Το ουσιαστικά πρώτο Ρυθμιστικό Σχέδιο, και πολεοδομικά οργανωμένο και ερευνημένο, αλλά και νομικά κατοχυρωμένο. Είναι σχέδιο που «έχει άποψη», με την οποία μπορεί κανείς να μην συμφωνεί εν όλω ή εν μέρει, όμως έχει συνέπεια.  
 Δεξιά: **ΡΣΑ 1985 του Τρίτη, Νόμος 1515/1985, λεπτομέρεια. πηγή : οπ.παρ.**

Έτσι, θεσμοθετήθηκε και έγινε εφαρμόσιμος ο πολεοδομικός σχεδιασμός των ΡΣ στην Ελλάδα μετά το 1980.

Από δώ και πέρα όμως τα προβλήματα αλλάζουν και οι μεταβολές στην οικονομική δομή της Αθήνας, εκφράζονται πλέον με νόμους επί του Ρυθμιστικού της Σχεδίου, με πρώτη και σημαντικότερη η οποία σήμανε και την έναρξη μιας νέας εποχής, την αναθεώρηση του Νόμου 1515/85 από τον Νόμο 2052/1992 «Μέτρα για την αντιμετώπιση του νέφους και πολεοδομικές ρυθμίσεις» (εικ. 35), τότε Υπουργός Δημοσίων Έργων ήταν ο Αχιλλέας Καραμανλής. Η αναθεώρηση αυτή (άρθρο 11), έγκειται στην κατάργηση της διασποράς των τοπικών κέντρων σε επίπεδο δήμου που είχε θεσπίσει ο 1515/85 με το σκεπτικό να είναι ο πολίτης σε απόσταση πεζού από τις κεντρικές λειτουργίες του τόπου του, και την θεσμοθέτηση τεσσάρων μεγάλων κέντρων, τα οποία ονόμασαν «δευτερεύοντα κέντρα χωροταξικής υποεπάρκειας Λεκανοπεδίου» με το σκεπτικό της αποσυμφόρησης του κέντρου των Αθηνών και του Πειραιά. Το σκεπτικό αυτό (της αποσυμφόρησης) είχε χρησιμοποιηθεί και στον ΑΝ395/68 ο οποίος απλά μετέφερε την οικοδόμηση στην περιφέρεια ικανοποιώντας αίτημα των κατασκευαστών εκείνης της εποχής που έβλεπαν την οικοδομική δραστηριότητα στο κέντρο να φθίνει λόγω των απαράδεκτων συνθηκών διαβίωσης και υπολόγιζαν σε μια νέα οικοδομική έκρηξη και πολυκατοικιοποίηση στα προάστια, πράγμα το οποίο και έγινε.





*τροποποίηση του ΡΣΑ του 1992 (Ν.2052/1992) πηγή : ΦΕΚ 94<sup>A</sup> /5.6.1992. Οχι μόνο το σχέδιο αλλά και η ποιότητα της δημοσίευσης στο ΦΕΚ είναι πανάθλια... Πρόκειται για σχέδιο των μεγάλων real estates ομάδων.*

Τα «κέντρα» αυτά, ήταν : **Μαρούσι** (περιοχή από ΟΤΕ ως την γραμμή ΗΣΑΠ), **Χαϊδάρη** (στρατόπεδο), **Μενίδι** (δημόσιες εκτάσεις στην Αμυγδαλέζα), και **Ελληνικό** (στο πρώην αεροδρόμιο) και φάνηκε από την πρώτη στιγμή πού στόχευαν. Ήταν απλά η πίεση του μεγάλου πλέον κεφαλαίου στο να βρει επενδυτικές περιοχές εκτός του πανάκριβου κέντρου -ήδη πολλά μικρής και μεσαίας κλίμακας «εμπορικά κέντρα» της δεκαετίας του '80 είχαν αναπτυχθεί στους άξονες των ακριβών προαστίων (Λ. Κηφισίας, Λ. Ποσειδώνος κλπ) ακολουθώντας την πελατεία τους που είχε μετακινηθεί από το κέντρο στα προάστια μετά τον ΑΝ 395/1968. Η δημιουργία αυτών των μεγάλων πολυλειτουργικών κέντρων (Malls) ήταν ήδη συνήθης πρακτική του μεγάλου κεφαλαίου στις ΗΠΑ από το 1970 και στην Ευρώπη λίγο αργότερα.

Δεν είναι τυχαίο ότι τα «κέντρα» χωροθετήθηκαν σε ερημικές εν γένει περιοχές (ύπαρξη μεγάλων εκτάσεων) αλλά και ταυτόχρονα σε μεγάλους άξονες κυκλοφορίας ώστε να είναι εύκολη η πρόσβαση σ' αυτά. Ακόμη (ίσως και σημαντικότερο) χωροθετήθηκαν σε δημόσια γή, και είναι προφανής ο σκοπός : για να έχει το μεγάλο

Κεφάλαιο κρατική γη την οποία μπορούσε να δεσμεύσει για 30, 50 ή 90 χρόνια με ευτελές τίμημα ενώ του ήταν επαχθές να την αγοράσει από ιδιώτες.

Στην «μετά Τρίτση» εποχή, εκδίδονται σειρά νόμων, περισσότερο ή λιγότερο σχεδιαστικοί ή διοικητικοί για όλη την Ελλάδα, όπως ο Νόμος 2508/1997 για την «βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη...και άλλες διατάξεις» όπου καθορίζονται διάφορες έννοιες όπως ΓΠΣ, ΣΧΟΑΠ, Ανοικτές Πόλεις κ.α. άλλες από τις οποίες εφαρμόζονται με μερική εφαρμογή όπως το ΓΠΣ, ενώ άλλες έμειναν στα χαρτιά όπως τα περί ανοικτών κ.α. πόλεων, περί ευρύτερου χώρου στις πόλεις κ.α.

Στην συνέχεια, εκπονήθηκαν σχέδια για περιοχές του Λεκανοπεδίου από την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ, όπως για τον Ελαιώνα, την οδό Πειραιώς, τα Μεσόγεια, την Λαυρεωτική και αλλού, έγιναν και 2-3 Συνέδρια οργανωμένα από το ΥΠΕΧΩΔΕ («Αθήνα-Αττική, στρατηγικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη» 1996), εκδόθηκαν πολυτελή τεύχη όπως το «Αττική SOS», και το πανηγυρικό της δεκαετίας του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας το 1996 επίσης, αλλά όπως ήταν φυσικό, επρόκειτο για «ασκήσεις επί χάρτου» με μοναδική εξαίρεση την προσπάθεια του Οργανισμού Ενοποίησης Αρχαιολογικών χώρων όπου ο επικεφαλής του Γιάννης Καλαντίδης έκανε ό,τι μπορούσε και πράγματι στα ελληνικά μέτρα είχε σημαντικό αποτέλεσμα.

Η επόμενη φάση παρέμβασης στο πολεοδομικό σχέδιο της Αθήνας έγινε χωρίς έκδοση νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου: με το πρόσχημα της «εθνικής σημασίας» των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, με την επίκληση του «εθνικού» θέματος της Ολυμπιάδας, μπορούσαν να παρέμβουν στον χώρο του Λεκανοπεδίου με τρόπο και σε περιοχές που δεν θα τολμούσαν ούτε να το σκεφθούν πριν την Ολυμπιάδα. Η λαίλαπα της Ολυμπιάδας, μας άφησε, πέρα από το δημόσιο χρέος, κτηνώδεις παρεμβάσεις που αμέσως πέρασαν στο ιδιωτικό μεγάλο κεφάλαιο: το «the Athens Mall» στον σταθμό «Νερατζιώτισσα» των ΗΣΑΠ και του προαστιακού, δύο βήματα από την Λ. Κηφισίας, το γιγάντιο κτήριο του πινγκ-πόνγκ δίπλα στην Ομορφοκκλησιά (γίνεται Mall), το Κέντρο Τύπου στην Λ. Κηφισίας (CBS κ.α.) που έγιναν δεύτερο Mall του ίδιου επιχειρηματία και άλλες παρόμοιες χρήσεις, η παραλία του Αγίου Κοσμά που μετατράπηκε σε γιγάντιο χώρο ελλιμενισμού τουριστικών ή ιδιωτικών σκαφών με όλα τα συμπαρομαρτούντα, η παραλία του Φαληρικού Δέλτα, και όλες οι «ολυμπιακές εγκαταστάσεις» που είναι σήμερα εκμεταλλεύσιμες -οι λοιπές αργότερα σύμφωνα με την κίνηση της αγοράς, όπως ο Σχοινιάς, ο Φαληρικός Όρμος και το «Διεθνές Κέντρο» του Ολυμπιακού χωριού κ.α. που προς το παρόν μένουν ως επενδυτικές εφεδρείες, οι προσπάθειες του μεγάλου κεφαλαίου δημιουργούν και προϋποθέσεις για το μέλλον, όπως τα παραπάνω που τα εποφθαλμιούν επενδυτές για διάφορους σκοπούς.

Παράλληλα νομιμοποίησαν και παλαιότερες παράνομες επεμβάσεις όπως το Νέο Μουσείο της Ακρόπολης, το Μέγαρο Μουσικής, με Νόμο ο οποίος καθιστούσε την Βουλή κοινό πολεοδομικό Γραφείο, η αντισυνταγματικότητα αυτού του Νόμου (που τουλάχιστον αντίκειται στην διάκριση των εξουσιών) είναι προς το παρόν σε εκκρεμοδικία στο Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο, το Συμβούλιο της Επικρατείας.

Στο διάστημα αυτό φαίνεται ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ έχασε τον έλεγχο, αμφιταλαντευόμενο σε μικρορρυθμίσεις ή σε «ασκήσεις επί χάρτου» ιδανικών λύσεων που ποτέ δεν εφαρμόστηκαν, και η μόνη του ουσιαστική δραστηριότητα ήταν η έγκριση επεκτάσεων του Σχεδίου Πόλης, τις περισσότερες φορές στις καμένες εκτάσεις της Πεντέλης που ξεφύτρωναν βίλλες την επομένη κάθε πυρκαγιάς. Στον «σχεδιασμό» υπεισέρχεται ευκαιριακά και η Αττικό Μετρό ΑΕ η οποία για να λάβει από την ΕΕ δάνειο για επεκτάσεις του Μετρό, εκπόνησε μόνη της «ρυθμιστικό σχέδιο» επάνω στο οποίο στήριξε την Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό (την γνωστή ΜΑΜ)

Πρέπει να σημειωθεί ότι την τελευταία δεκαετία εμφανίστηκε και ένας ακόμη Νόμος που ουσιαστικά ασκεί παρέμβαση στον χώρο, ο Νόμος για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), στην συνέχεια των «συμβάσεων παραχώρησης» της δεκαετίας του '90 με βάση τις οποίες κατασκευάστηκαν η Αττική Οδός και ο Προαστιακός, η Περιφερειακή Υμηττού, κ.α.

Ακόμη, πρέπει να σημειωθεί ότι παρέμβαση στον χώρο ασκούν και οι «ιδιωτικοποιήσεις», και έχουμε τα τρανταχτά παραδείγματα της αντισυνταγματικής μεταβίβασης της δημόσιας περιουσίας του ΕΟΤ στην ΕΤΑ ΑΕ η οποία στην συνέχεια εκποίησε την περιουσία του ΕΟΤ σε ιδιώτες οι οποίοι πλέον παρεμβαίνουν ως «ιδιοκτήτες» μεταβάλλοντας μεγέθη, δομές και στόχους των τουριστικών συγκροτημάτων του '60 σε στυγνούς κερδοσκοπικούς φορείς.

Πάντως πρέπει να τονιστεί εδώ η συμβολή του Συμβουλίου Επικρατείας, το ΣτΕ στηρίχτηκε στον Ν1515/85 και σε σειρά άλλων νομοθετημάτων, και τελικά επέβαλε τις δικές του απόψεις δημιουργώντας Νομολογία περί ποιότητας ζωής και πολεοδομικών παρεμβάσεων διασώζοντας στο μέτρο του δυνατού μεγάλο μέρος του αστικού και του φυσικού περιβάλλοντος. Κατά συνέπεια, δεν είναι τυχαία η μήνις όλων ανεξαιρέτως των

εκάστοτε Υπουργών Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Λαλιώτης, Παπανδρέου, Σουφλιάς), αλλά και στελεχών των δύο κομμάτων εξουσίας με επαγγελματικούς δεσμούς σε υποθέσεις αστικού χώρου (Παυλόπουλος, Βενιζέλος) και οι κραυγές τους ότι «στην Ελλάδα πολεοδομεί το ΣτΕ και όχι το αρμόδιο Υπουργείο» και άλλα ηχηρά παρόμοια, όπως και οι προσπάθειες αποδυνάμωσής του στις δύο τελευταίες αναθεωρήσεις του Συντάγματος, και μάλιστα με πρωτοφανή σύμπνοια κυβερνώντος κόμματος και αξιωματικής αντιπολίτευσης.

Θα έλεγε κανείς ότι η κλασική Πολεοδομία «τελείωσε» στην χώρα μας, μια και οι σημαντικότερες παρεμβάσεις στον χώρο τα τελευταία χρόνια έγιναν με μη πολεοδομικούς νόμους και σχέδια. Φαίνεται όμως ότι το μεγάλο Κεφάλαιο ενδιαφέρεται να «νομιμοποιήσει» τις επιδιώξεις του με έναν μανδύα νομιμότητας, με απλά λόγια να έχει και ένα Ρυθμιστικό Σχέδιο στα μέτρα του ώστε να μην μπορεί πλέον να σταθεί καμία προσφυγή στο ΣτΕ, και αυτό επιδιώχθηκε με τα δύο Νομοσχέδια του ΥΠΕΧΩΔΕ (υπουργός Γ. Σουφλιάς), περί τουριστικής αναπτύξεως το ένα και του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών το άλλο. Η αποτυχία της θεσμοθέτησης των νομοσχεδίων αυτών οφείλεται και στην αντίδραση της κοινωνίας εν γένει αλλά και σε πολιτικές συγκυρίες γενικότερων θεμάτων.

Τα δύο αυτά Νομοσχέδια, ήταν απλά ένα συνονθύλευμα προτάσεων επιχειρηματικής «αξιοποίησης» σε κάθε χώρο και σε κάθε τομέα οικονομικής δραστηριότητας, από το οδικό δίκτυο, που βρέξει-χιονίσει και με όλες τις αλλαγές κυβερνήσεων αναπτύσσεται απρόσκοπτα σε βάρος των ΜΜΜ, μέχρι τις επεκτάσεις σχεδίων πόλεως για την νομιμοποίηση πολυτελών επαύλων στα πυρπολημένα δάση της Αττικής, από τις χρήσεις εδάφους που ευνοούν τις μεγάλες επενδύσεις μέχρι τις αλλαγές σε βασικά θέματα υποδομών που κατευθύνονται στις αρπαγές δημόσιας γής από επιχειρηματίες όπως το Ελληνικό, ο Σχοινιάς, ο Υμηττός κ.α.

Στο σημείο αυτό δεν μπορούμε παρά να αναφερθούμε με έμφαση στο πρόσφατο βιβλίο της κα. Μαρίας Καραμανάφ, Συμβούλου της Επικρατείας και Αντιπροέδρου του Επιμελητηρίου Περιβάλλοντος «Βιώσιμο Κράτος και Δημόσια Κτήση», Αθήνα 2010, στο οποίο αναλύεται με ενάργεια η όλη σχέση του Κράτους και των ιδιωτικών συμφερόντων τις τελευταίες δεκαετίες στην χώρα μας και οι μακροπρόθεσμες συνέπειες των ιδιωτικοποιήσεων και της εκχώρησης κρατικών αρμοδιοτήτων σε ιδιώτες.

Κάποιοι διατυπώνουν την άποψη ότι ανάμεσα σε δύο ομάδες κεφαλαιούχων υπερίσχυσε εκείνη που προτιμούσε θολό νομικό καθεστώς παρά καθορισμένο έστω και σύμφωνο με τις επιδιώξεις τους. Το θέμα δεν έχει διερευνηθεί θεωρητικά και ιστορικά ακόμη επαρκώς, και κατά την γνώμη μου είναι ακόμη νωρίς να εκφράσουμε άποψη, ποιά δηλαδή από τα δύο κακά ισχύει.

[Share](#) |

### Σχετικές Δημοσιεύσεις:

- [Πολυώροφοι πύργοι](#) ( 27 Αύγουστος, 2010 )
- [Η «ΧΑΡΤΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ» και το ιστορικό της πλαίσιο \(Α μέρος\)](#) ( 12 Δεκέμβριος, 2010 )
- [Η «ΧΑΡΤΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ» και το ιστορικό της πλαίσιο \(Β μέρος\)](#) ( 04 Ιανουάριος, 2011 )
- [Η προστασία της ιστορικής κληρονομιάς\[1\]](#) ( 31 Μάρτιος, 2011 )
- [Κέντρο της Αθήνας](#) ( 13 Σεπτέμβριος, 2011 )
- [Η χρηματοπιστωτική φάση του καπιταλισμού](#) ( 29 Οκτώβριος, 2011 )
- [Η προστασία της αρχιτεκτονικής μας κληρονομιάς](#) ( 23 Νοέμβριος, 2011 )
- [Τράπεζες και γηλά κτίρια](#) ( 19 Ιανουάριος, 2012 )
- [Μικρή κριτική στο «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών 2021»](#) ( 04 Φεβρουάριος, 2012 )
- [Μικρή κριτική στο «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών 2021»](#) ( 06 Μάρτιος, 2012 )
- [Τα έργα των περι την Ακρόπολη χώρων](#) ( 12 Μάρτιος, 2012 )
- [Si le bâtiment va bien, tout va bien \(αν η οικοδομή πάει καλά, όλα παν καλά.\)](#) ( 07 Ιούνιος, 2012 )
- [Si le bâtiment va bien, tout va bien \(αν η οικοδομή πάει καλά, όλα παν καλά\)](#) ( 12 Ιούλιος, 2012 )
- [Η Αριστερή Ιδεολογία στην Πολεοδομία στην Ελλάδα, από το 1960 ως το 1990. \(Μέρος Α\)](#) ( 10 Οκτώβριος, 2012 )
- [Η Αριστερή Ιδεολογία στην Πολεοδομία στην Ελλάδα, από το 1960 ως το 1990. \(Μέρος Β\)](#) ( 24 Ιανουάριος, 2013 )

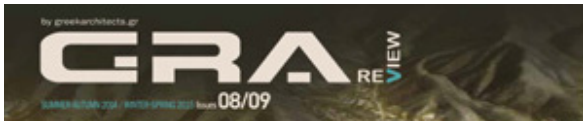
- [Η Αριστερή Ιδεολογία στην Πολεοδομία στην Ελλάδα, από το 1960 ως το 1990. \(Μέρος Γ\)](#) ( 25 Ιανουάριος, 2014 )
- [Έκθεση για τη Δημοτική Αγορά Χαλκίδας](#) ( 10 Απρίλιος, 2014 )
- [Η «Άνοιξη του '60», η αρχιτεκτονική στην Ελλάδα και η ιδεολογία της](#) ( 29 Σεπτέμβριος, 2014 )
- [Ιδεολογία και πολεοδομία](#) ( 05 Απρίλιος, 2015 )
- [Δεσποτόπουλος – Προβελέγγιος – Le Corbusier](#) ( 01 Ιούνιος, 2015 )
- [Κώστας Η. Μπίρης, βίος αφιερωμένος στην πόλη των Αθηνών](#) ( 05 Ιανουάριος, 2016 )
- [Σοσιαλιστικός ρεαλισμός ή απλά ρεαλισμός;](#) ( 10 Φεβρουάριος, 2016 )
- [Τάξη και αταξία στην πόλη](#) ( 15 Μάρτιος, 2016 )
- [Αμαλία Κωτσάκη: Η ΣΤΕΓΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ](#) ( 12 Ιούνιος, 2017 )

[πάνω](#)

[Εκτύπωση](#)

[Επιστροφή](#)

[ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΘΕΜΑΤΑ](#)



## search

Search ...  [Special Search](#)

## membership

E-mail \* :  Password \* :   [Ξεχάσατε το password? Εγγραφή νέου μέλους.](#)

## [GRA Tv](#)

34100 CLASSIC

## [Latest Videos](#)



- [Αρχιτεκτονικός Τύπος \(2\)](#)