
**ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ
ΠΑΡΚΟ ΣΤΗΝ
ΠΥΡΚΑΛ
ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ-
ΥΜΗΤΤΟΥ**

**Αξιολογική έκθεση
για τις πολεοδομικές και
περιβαλλοντικές
επιπτώσεις**

Μάιος 2024

Εικόνα εξωφύλλου: INTIME NEWS. Πηγή: Γ. Λιάλιος, «Κυβερνητικό πάρκο ΠΥΡΚΑΛ: Η πρόκληση και ο γρίφος», εφημερίδα *Καθημερινή*, 10.01.2023.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΣΤΗΝ ΠΥΡΚΑΛ ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

Αξιολογική Έκθεση για τις πολεοδομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Πίνακας Περιεχομένων

1	Κυβερνητικό Πάρκο στην ΠΥΡΚΑΛ: Πρώτη επισκόπηση	4
1.1	Το ιστορικό της ιδέας	4
1.2	Εμπειρίες από την πρόσφατη κρίση του κέντρου της Αθήνας	5
1.3	Ζητήματα Κέντρου / Κεντρικότητας στην Αθήνα	6
1.4	Ο πολεοδομικός σχεδιασμός για την Αθήνα και η ΠΥΡΚΑΛ	7
1.5	Παράπλευρες δυναμικές στο σύστημα γης και οικοδομής	9
1.6	Ταυτότητα της έρευνας	11
2	Έλεγχος της συμβατότητας της ΣΜΠΕ με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο του υπερκείμενου χωρικού σχεδιασμού	12
2.1	Συνάφεια με τις κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ (2008)	13
2.2	Συνάφεια με τις κατευθύνσεις του ΕΠΧΣΑΑ για την Βιομηχανία (2009)	15
2.3	Συνάφεια με τις κατευθύνσεις του Νέου ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής (2014)	16
3	Επιπτώσεις στο Μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας	20
3.1	Ο διαχρονικός ορισμός του κέντρου της Αθήνας στον κεντρικό σχεδιασμό	20
3.2	Επιπτώσεις και προοπτικές της μετακίνησης της διοίκησης από το Μητροπολιτικό Κέντρο 28	
4	Επιπτώσεις στη Δημοτική Ενότητα Υμηττού του Δήμου Δάφνης-Υμηττού	33
4.1	Συνάφεια με το εγκεκριμένο ΓΠΣ της ΔΕ Υμηττού	33
4.2	Οι πολεοδομικές επιπτώσεις	33
4.3	Οι κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές επιπτώσεις	39
4.4	Αστοχίες στα σενάρια παρέμβασης	47
5	Αστοχίες στα συμπεράσματα της ΣΜΠΕ	52
6	Επίλογος	55

1 Κυβερνητικό Πάρκο στην ΠΥΡΚΑΛ: Πρώτη επισκόπηση

1.1 Το ιστορικό της ιδέας

Στις 3 Απριλίου 2021 ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης εξήγγειλε σε ειδική εκδήλωση, μπροστά στο ιστορικό εργοστάσιο της ΠΥΡΚΑΛ στον Υμηττό, την υλοποίηση της παλιάς απόφασης για απομάκρυνση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων από τον αστικό ιστό και τον μετασχηματισμό του χώρου. Συγχρόνως όμως εξήγγειλε και μια πολύ σημαντική νέα και εντελώς καινοφανή απόφαση: την απόφαση δημιουργίας «Κυβερνητικού Πάρκου» στη θέση τους, με την ονομασία «Ανδρέας Λεντάκης». Σε αυτό είχε αποφασιστεί να μεταφερθούν η Πρωθυπουργική έδρα, 9 Υπουργεία και 4 Ανεξάρτητες Αρχές και, παράλληλα, οι τωρινές δραστηριότητες του χώρου να μετεγκατασταθούν σε ιδιόκτητη έκταση των Ελληνικών Αμυντικών Συστημάτων (ΕΑΣ) στο Λαύριο.

Πρόκειται αναμφισβήτητα για εξαγγελία υλοποίησης ενός σύνθετου προγράμματος. Καταρχήν επειδή έχει ως προϋπόθεση τις σημαντικές μετακινήσεις των σημερινών ενεργών, και μάλιστα με εντατικούς ρυθμούς, λειτουργιών του χώρου, που -όπως αναφέρουν σχετικά δημοσιεύματα- προϋποθέτουν τη διενέργεια διαγωνισμών, ειδικούς σχεδιασμούς κοκ., που εκ των πραγμάτων, δημιουργούν και αντιτιθέμενα συμφέροντα, επιδιώξεις σε πολλά επίπεδα και επομένως τριβές και καθυστερήσεις. Και κυρίως, επειδή το έργο της δημιουργίας Κυβερνητικού Πάρκου έχει πολύ κεντρική σημασία για την πολεοδομική οργάνωση και λειτουργία του συνόλου της Μητροπολιτικής Αθήνας και των 44 δήμων - προνομιακό πόλο λειτουργίας όλων των κυβερνητικών υπηρεσιών.

Πρόκειται, ταυτόχρονα, για την **αιφνιδιαστική εξαγγελία ενός σύνθετου πολεοδομικού εγχειρήματος χωρίς καμία προηγούμενη πρόβλεψη σε κανένα επίπεδο σχεδιασμού, και για το οποίο δεν είχε προηγουμένως πραγματοποιηθεί οποιαδήποτε διαβούλευση όπως θα ήταν επιστημονικά, θεσμικά και πολιτικά επιβεβλημένο και αναμενόμενο.**

Στα τρία χρόνια που έχουν περάσει από την αρχική εξαγγελία, η ενημέρωση για την πορεία, όχι μόνο της υλοποίησης, αλλά και της εκπόνησης των μελετών και σχεδιασμών που προ-απαιτούνται για τα βήματα υλοποίησης αυτού του σχεδιασμού, είναι εξαιρετικά φειδωλή. Και τα λίγα σχετικά δημοσιεύματα αναφέρονται ως επί το πλείστον σε δυσκολίες από τους ανταγωνισμούς των υποψηφίων για να αναλάβουν το έργο μέσω ΣΔΙΤ, όπως έχει προβλεφθεί, καθώς και κάποιες παρατάσεις προθεσμιών για διαγωνισμούς.

Παράλληλα, και σε ό,τι αφορά τον καθαυτό σχεδιασμό του Κυβερνητικού Πάρκου, εγκρίθηκε από το ΥΠΕΝ το Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΕΠΣ) για το Κυβερνητικό Πάρκο βάσει αξιολόγησης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) που το συνοδεύει.¹

Στην εισαγωγή του ΕΠΣ για το «Κυβερνητικό Πάρκο» στην περιοχή των πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων της ΠΥΡΚΑΛ, περιγράφεται ως στόχος, «η μεταστέγαση Υπουργείων και υπηρεσιών του δημόσιου τομέα, που σήμερα βρίσκονται διασκορπισμένα στην κεντρική περιοχή

¹ <https://minfin.gov.gr/perivallontiki-egkrisi-tou-eidikou-poleodomikou-schediou-eps-gia-ti-dimiourgia-kyvernitikou-parkou-me-tin-eponymia-andreas-lentakis-sto-akinito-tis-pyrkal/>

της πρωτεύουσας σε 127 συνολικά κτίρια, σε χώρους κτιριακών εγκαταστάσεων μισθωμένους από το Ελληνικό Δημόσιο (107 κτίρια), αλλά και σε ιδιόκτητα κτίριά του (20 κτίρια)».

Η απομάκρυνση ωστόσο μιας σειράς υπουργείων από το κέντρο της Αθήνας και η χωροθέτησή τους εν είδει «Κυβερνητικού Πάρκου» στον Δήμο Δάφνης – Υμηττού στον χώρο της ΠΥΡΚΑΛ, επιφέρει αλλαγές η κρισιμότητα των οποίων δεν έχει πραγματικά αποτιμηθεί ούτε για την περιοχή υποδοχής (αυτό δηλαδή που εξ ορισμού καλείται να εξετάσει η ΣΜΠΕ), ούτε για την περιοχή απ' την οποία απομακρύνονται, δηλαδή το κέντρο της πόλης.

1.2 Εμπειρίες από την πρόσφατη κρίση του κέντρου της Αθήνας

Η εμπειρία της οικονομικής κρίσης απέδειξε ότι η διακοπή λειτουργίας σημαντικών δραστηριοτήτων στο κέντρο της πόλης προκάλεσε τη νέκρωση ολόκληρων οικοδομικών τετραγώνων ως προς χρήσεις μικρής κλίμακας οι οποίες λειτουργούσαν συμπληρωματικά με τη διοίκηση στην κεντρική περιοχή (εμπόριο, εστίαση, αναψυχή). Για παράδειγμα, η εγκατάλειψη του κτιρίου του Υπουργείου Παιδείας στην οδό Μητροπόλεως, η διακοπή λειτουργίας των υπερκαταστημάτων «Φωκάς» στην οδό Σταδίου, «Μινιόν» στην Ομόνοια κ.λπ. άλλαξε ολοκληρωτικά την ταυτότητα και τη φυσιογνωμία της περιοχής.

Αντιστοίχως, η εμπειρία της μετακίνησης πυρήνων διοίκησης, με μεγάλο αριθμό απασχολούμενων και εξυπηρετούμενων σε περιοχές εκτός κέντρου, όπως χαρακτηριστικά του πολυπληθούς Υπουργείου Παιδείας στο Μαρούσι, δεν έχει επιφέρει θετική επίπτωση στις τοπικές οικονομίες των συγκεκριμένων περιοχών. Εξάλλου, η πολεοδομική οργάνωση των περιοχών υποδοχής (και δη με όρους αποστάσεων που καλύπτονται πεζή) δεν θα μπορούσε να ανταποκριθεί στην πολλαπλότητα των συμπληρωματικών χρήσεων που εξυπηρετεί τη διοίκηση όπως αυτή ιστορικά αναπτύχθηκε στο κέντρο της Αθήνας. Αντίθετα, με τη διοίκηση αποσπασμένη από την πολεοδομική οργάνωση που θα έπρεπε να την πλαισιώνει, σε μεγάλα ακίνητα πλησίον μεγάλων οδικών αξόνων σε περιοχές που δεν είχαν αναπτυχθεί με όρους «κέντρου πόλης», εμφανίστηκαν δύο αρνητικά φαινόμενα: α) διασπορά των μετακινήσεων σε άλλες θέσεις απ' αυτές που εξυπηρετούσε το ακτινικό πλέγμα μεταφορικών αξόνων που συγκροτήθηκε παράλληλα με την αναπτυσσόμενη πρωτεύουσα και ως εκ τούτου μεγάλη κυκλοφοριακή επιβάρυνση και β) αύξηση των τιμών γης στην περίμετρο των νέων χωροθετήσεων.

Εντός του κέντρου της Αθήνας, υπάρχουν τουλάχιστον εκατό κενά μεγάλα κτίρια του δημόσιου τομέα (ιδιοκτησίες φορέων κοινωνικής ασφάλισης, πανεπιστημιακών ιδρυμάτων κ.λπ.).

Χαρακτηριστικά, αναφέρεται ότι επί των οδών Σταδίου και Πανεπιστημίου υπάρχει σημαντικός αριθμός με μεγάλες ιδιοκτησίες, εγκαταλελειμμένες από χρήση για περισσότερο από μία δεκαετία (πρώην «Φωκάς», Μέγαρο Σίνα, Μέγαρο ΟΤΕ, πρώην Δικαστήρια Σανταρόζα, πρώην «Κάουφμαν», Μέγαρο Αιόλου και Σταδίου κ.λπ.). Δεκάδες δε άλλα βρίσκονται διασκορπισμένα μέσα στο ιστορικό κέντρο (πρώην Υπουργείο Εργασίας, πρώην ΙΚΑ στην οδό Πειραιώς, Μέγαρο και Στοά Εμπόρων και γειτονικά νεοκλασικά του ΕΦΚΑ στην οδό Βουλής, Ξενοδοχεία «Αμπασαντέρ», «Μπάγκειον», «Μέγας Αλέξανδρος» στην Ομόνοια κ.λπ.). Η απομάκρυνσή τους έχει επιφέρει, όπως ήταν φυσικό, κατάρρευση και των όποιων γειτονικών και συμπληρωματικών χρήσεων. **Η προσθήκη σε αυτό το ανενεργό δυναμικό άλλων 127 χώρων συνολικής επιφάνειας**

350.000 τ.μ. περίπου διπλασιάζει σχεδόν το «νεκρό» κτιριακό απόθεμα στο κέντρο της πόλης και πολλαπλασιάζει τις αντίστοιχες επιπτώσεις στο πλέγμα των χρήσεων που δίνουν στο κέντρο πόλης τον χαρακτήρα του.

Επιπλέον, από τη σκοπιά του δυναμισμού που συνιστούν οι καθημερινές μετακινήσεις και ο τρόπος που συντίθενται για πολλαπλούς σκοπούς που συνήθως εξυπηρετούνται από τη γεωγραφική τους εγγύτητα σε κάθε κέντρο (εργασία, διοίκηση, υπηρεσίες, εμπόριο, αναψυχή, κατοικία) η απομάκρυνση ενός πολύ σημαντικού πληθυσμού απασχολούμενων και συναλλασσόμενων με την κεντρική διοίκηση δημιουργεί μια δυναμική «μαύρης τρύπας». Παράλληλα, με την ίδια κίνηση, πληθυσμός (14.000 άτομα) ο οποίος αντιστοιχεί στο μέγεθος μιας πόλης² μετακινείται σε έναν δήμο με χαρακτηριστικά τοπικού κέντρου και περιοχής κατοικίας και συνολικό πληθυσμό μόλις 33.000 κατοίκων. Η αναντιστοιχία είναι προφανής. Οι καθημερινές μετακινήσεις που θα πρέπει να διευθετηθούν (από πλευράς κίνησης, διέλευσης, στάθμευσης) από οδικούς και συγκοινωνιακούς άξονες, μπορεί και να ξεπερνούν τις 40.000, γεγονός που δεν μπορεί παρά να υποβαθμίσει δραματικά τις συνθήκες κυκλοφορίας στην ευρύτερη περιοχή υποδοχής της παρέμβασης.

1.3 Ζητήματα Κέντρου / Κεντρικότητας στην Αθήνα

Η θέση ότι τα κέντρα πόλης της Αθήνας και του Πειραιά αποτελούν «πυκνωτές», στοιχεία δηλ. θεμελιώδη για τη συγκέντρωση και απόδοση ενέργειας, για την ανάπτυξη του συνόλου του οικιστικού συγκροτήματος του Λεκανοπεδίου Αθήνας/Πειραιά, αποτελεί μια «σταθερά», ένα είδος γνώμονα όχι μόνο σε όλα τα ως σήμερα ρυθμιστικά ή άλλα πολεοδομικά σχέδια, αλλά και σε όλη τη συζήτηση για την πολιτική που αφορά ιστορικά στην πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους όπως και τις ευρωπαϊκές πολιτικές. Και μάλιστα σε όλες τις συγκυρίες, από την εγκατάσταση της πρωτεύουσας του κράτους στην Αθήνα, ως σήμερα.

Αναμφισβήτητη η «θέση» αυτή πηγάζει από τη σημασία που είχαν οι τόποι -η Αθήνα και ο Πειραιάς ως δίπολο άστεος-επινείου και ως αποτυπώματα της αρχαίας ιστορίας, η οποία επαναβεβαιώθηκε στη φάση της ίδρυσης του νέου ελληνικού κράτους. Επικράτησε δε, παρά τη διατύπωση έντονων αντιθέσεων από ομάδες ή άτομα σε κάποιες επί μέρους ιστορικές φάσεις. Έχει όμως ενδιαφέρον να τονιστεί ότι το δίπολο απέδειξε την ανθεκτικότητα και κατά τον καταστροφικό Β'ΠΠ αλλά και κατά την φάση της μεταπολεμικής ανασυγκρότησης, η οποία χαρακτηρίστηκε από πολύ υψηλούς ρυθμούς αστικοποίησης, μεγάλες πληθυσμιακές καθώς και γεωπολιτικές, κοινωνικοπολιτικές και τεχνολογικές ανακατατάξεις. Και, κυρίως ίσως, ανακατατάξεις στην πολεοδομική θεωρία, και τις αντιλήψεις για τα κέντρα πόλης και την πολεοδομική πολιτική που έθεσαν στο επίκεντρο την παρέμβαση του κράτους και προώθησαν πολλά νέα εργαλεία για την ανασυγκρότηση και οργάνωση των πόλεων, μεταξύ των οποίων και τον επανασχεδιασμό / ανάπτυξη των κέντρων τους.

Το κέντρο της σύγχρονης Αθήνας συγκροτείται στην ίδια θέση εδώ και διακόσια χρόνια. Ιστορικό και λειτουργικό αποτύπωμα και ταυτόχρονα εργαλείο της συγκρότησης του κέντρου

² Με βάση τα στοιχεία εκτιμάται ότι ο πληθυσμός απασχολούμενων και συναλλασσόμενων μπορεί να ξεπερνά τις 20.000 σε καθημερινή βάση.

και των ολοένα και πιο απομακρυσμένων από αυτό, περιοχών της νέας πρωτεύουσας, είναι το ακτινικό οδικό δίκτυο των μεγάλων οδικών αρτηριών της Αθήνας και κατ' επέκταση και των συγκοινωνιακών αξόνων της, από το Μετρό μέχρι τις λεωφορειακές γραμμές κορμού. Πρόκειται για ένα τυπικό Central Business District μιας πόλης της βιομηχανικής περιόδου, στο οποίο η γεωγραφική πυκνότητα των χρήσεων είχε νόημα ώστε να εξυπηρετήσει τη διοίκηση, τις υπηρεσίες, το εμπόριο, την παραγωγή αγαθών γνώσης και πολιτισμού, την πολλαπλή αλληλεπίδραση των ανθρώπων (κατοίκων, εργαζόμενων, επισκεπτών), όλα όσα εν τέλει προσδίδουν ταυτότητα κέντρου πόλης.

Πάνω σ' αυτό το αναπαραγόμενο επί δύο αιώνες ανθεκτικό ακτινικό σχήμα του κέντρου της πόλης, πραγματοποιούνται επενδύσεις εδώ και διακόσια χρόνια, ανάλογα με τις προτεραιότητες της εκάστοτε εποχής όπως λ.χ. ανέγερση μεγάρων και μνημείων, δημοσίων ιδρυμάτων, αναβάθμιση οδικών αξόνων και κόμβων, επέκταση χρήσεων μεγάλης επιφάνειας κατά μήκος τους (όπως λ.χ. τα νοσοκομεία), αναβάθμιση και πύκνωση του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου στην κεντρική περιοχή προκειμένου να εξυπηρετήσει την πολλαπλότητα των χρήσεων και να απαλλάξει το κέντρο από μεγάλο ποσοστό μετακινήσεων με οχήματα ΙΧ που το βάρυνε ιδιαίτερα τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες.

Κι ενώ ο σχεδιασμός των μεταφορικών υποδομών επένδυε πάντα αναγνωρίζοντας την πυκνότητα ζήτησης που παράγει το κέντρο ως τέτοιο, μεμονωμένα συμβάντα απομάκρυνσης από αυτό μεγάλων υπερτοπικών λειτουργιών κατά τις τελευταίες δεκαετίες (όπως υπουργεία, εμπόριο, εκπαίδευση) ή παραγωγικών πόλων (εμπορικές «πιάτσες», βιοτεχνικοί θύλακες) φάνηκε πως δεν συνέβαλαν σε τίποτε άλλο παρά μόνο στη φθορά της οικονομίας του ως τόπου συμπύκνωσης θεσμών, ιστορίας, παραγωγής και πολιτισμού και στην ανάδειξη θυλάκων είτε ακραίας εγκατάλειψης και υποβάθμισης είτε αποκλειστικά τουριστικού χαρακτήρα. Επιτείνοντας δηλαδή την μονοκαλλιέργεια στο κέντρο μιας πόλης με μοχλό κεντρικότητας, κάποτε, την πολυλειτουργικότητά του.

1.4 Ο πολεοδομικός σχεδιασμός για την Αθήνα και η ΠΥΡΚΑΛ

Στον απόηχο ακριβώς αυτών των διαπιστώσεων, που είχαν ήδη λάβει χώρα και συζητηθεί εκτεταμένα μεταξύ επιστημόνων και φορέων κατά την περασμένη δεκαετία, **το de jure πιο έγκυρο για την Αθήνα θεσμικό κείμενο χωρικού σχεδιασμού, το ισχύον Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο για την Αθήνα-Αττική (Ν. 4277/2014) αναγνωρίζει και υπερασπίζεται την πολυλειτουργικότητα και την τόνωση της κεντρικότητας του κέντρου της Αθήνας, του λεγόμενου «Μητροπολιτικού Κέντρου», καθώς και του «συζυγούς διπόλου ιστορικών κέντρων Αθήνας-Πειραιά».**

Στον αντίποδα, αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι στο ισχύον ΡΣΑ, από τη σκοπιά της «κεντρικότητας», η περιοχή της Δάφνης-Υμηττού) **αναγνωρίζεται ως ένα «Τοπικό», ούτε καν «Διαδημοτικό», κέντρο.** Είναι δηλαδή ισότιμο και με ανάλογο βάρος με τα υπόλοιπα πενήντα πέντε δημοτικά κέντρα της Αθήνας-Αττικής. Δεν ταυτίζεται δε με κανένα από τα κέντρα των αναπτυξιακών πόλων του ΡΣΑ (Αθήνα, Πειραιάς, Ελαιώνας, Μαρούσι/Αττική Οδός, Ελληνικό, Λαύριο, Θριάσιο/Αττική Οδός).

Αξίζει να επιμείνει κανείς ειδικά στο ΡΣΑ για δύο λόγους:

- Αφενός γιατί στο σημαντικότερο -ή μοναδικό- ως τώρα υλικό τεκμηρίωσης που έχει κυκλοφορήσει για το υπό συζήτηση Κυβερνητικό Πάρκο, δηλαδή την ΣΜΠΕ του ΕΠΣ, γίνεται προσπάθεια να τεκμηριωθεί θεσμικά και νομικά η σκοπιμότητα δημιουργίας Κυβερνητικού Πάρκου και η ακριβής θέση στην περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ με στήριξη στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ΡΣΑ)
- Αφετέρου γιατί η απόπειρα στήριξης οποιωνδήποτε παρεμβάσεων τέτοιας κλίμακας σε ένα επίπεδο σχεδιασμού όπως αυτό του ΡΣΑ είναι η επιστημονικά δόκιμη και πολιτικά επιβαλλόμενη και ορθή πρακτική. Τα Ρυθμιστικά Σχέδια Πόλεων στην ελληνική και διεθνή παράδοση, αποτελούν σχέδια των οποίων οι προβλέψεις και ρυθμίσεις, στηρίζονται σε πολύπλευρη εκτίμηση των παραμέτρων που καθορίζουν, ιστορικά και σε παρόντα χρόνο, την ανάπτυξη και λειτουργία των δραστηριοτήτων των πόλεων και των άμεσων περιοχών τους. Η επεξεργασία δε των προβλέψεων και ρυθμίσεων που προτείνουν περιλαμβάνει εξ ορισμού και εκτεταμένη διαβούλευση με τους αντίστοιχους εμπλεκόμενους κοινωνικούς φορείς τους, πρακτική που ενισχύει την εγκυρότητα των σχεδίων αυτών.

Το πρόβλημα που εντοπίζεται όμως, είναι, ότι οι αναφορές στο ΡΣΑ γίνονται με τρόπους εντελώς ανακριβείς: Δηλαδή εύκολα γίνεται κατανοητό ότι **οι προβλέψεις και διατυπώσεις του ισχύοντος ΡΣΑ δεν έχουν καμία αναφορά σε δημιουργία νέου Κυβερνητικού Πάρκου**. Και επομένως **η εισαγόμενη και υποστηριζόμενη από τη ΣΜΠΕ δημιουργία Κυβερνητικού Πάρκου, δεν έχει απολύτως καμία συνάφεια με το ΡΣΑ**.

Αυτός είναι και ο λόγος που η παρούσα «Αξιολογική Έκθεση» εξετάζει συστηματικά τις αναφορές του κειμένου της ΣΜΠΕ στον υπερκείμενο σχεδιασμό -στο πλαίσιο του οποίου το ΡΣΑ έχει την πιο αποφασιστική σημασία. Συμπεραίνεται δε, ότι αυτές χαρακτηρίζονται από ανακρίβειες και τεκμηριώνεται το γεγονός ότι η πρόταση για τη δημιουργία Κυβερνητικού Πάρκου, δεν έχει καμία σχέση - μάλλον διαστρέφει όλες τις θεσμικές προβλέψεις, σε όλα τα επίπεδα του υπερκείμενου σχεδιασμού.

Πέρα όμως από την απουσία συνάφειας του ΡΣΑ με τη συζητούμενη παρέμβαση στην ΠΥΡΚΑΛ, έχει νόημα να σχολιάσει κανείς και την ουσία της παρέμβασης. Αυτό λοιπόν που συνιστά η δημιουργία Κυβερνητικού Πάρκου στην ΠΥΡΚΑΛ είναι ένα πρωτοφανές εγχείρημα: η μεταφορά του πυρήνα της κεντρικότητας του αθηναϊκού κέντρου πόλης, **πυλώνας της οποίας είναι η Διοίκηση**, από το πραγματικό γεωγραφικό και ιστορικό κέντρο της Αθήνας στην περιφέρεια της άκρης μιας μόλις ακτίνας του (αν θεωρήσουμε ως τέτοια το ζεύγος λεωφόρων Βουλιαγμένης – Ηλιουπόλεως), σε μια θέση χωρίς βάθος ενδοχώρας, με φυσικό όριο τον ορεινό όγκο Υμηττού, ένα από τα «ανελαστικά» όρια του Λεκανοπεδίου. Σε μια θέση η πρόσβαση στην οποία δεν διαθέτει άλλες εναλλακτικές παρά το ζεύγος των αξόνων λεωφόρου Βουλιαγμένης-Ηλιουπόλεως και μάλιστα στο σκέλος τους το οποίο βρίσκεται εντός του πυκνότερου αστικού ιστού όπου και έχει το μικρότερο πλάτος του. Το νέο διοικητικό κέντρο δηλαδή χωροθετείται σε μια θέση που δεν θα μπορούσε ποτέ να γίνει κέντρο, και μέσα σε πολεοδομικό ιστό ο οποίος αντιστοιχεί σε μία πυκνοδομημένη προσφυγική συνοικία - περιοχή κατοικίας μόλις εκατό ετών, με δίκτυο δρόμων πλάτους 7-7,5μ. Το εγχείρημα συνοψίζεται σε μια **τεχνητή αποξένωση του κέντρου απ' το πιο χαρακτηριστικό της κεντρικότητας που είναι η Διοίκηση και μια εγκατάσταση ενός**

τεχνητού πόλου επιτελικής διοίκησης εκεί που, όχι τυχαία, δεν υπήρξε ποτέ, ερήμην του εγκεκριμένου σχεδιασμού και σε αντίθεση με τις δυναμικές που εκφράζονται στους πραγματικούς χώρους, και η οποία δεν μπορεί παρά να επιφέρει ανυπολόγιστα αρνητικές συνέπειες και στα δύο άκρα αυτής της μετατόπισης.

Εξίσου ανησυχητικό με τον αιφνιδιαστικό προγραμματισμό μιας τόσο μείζονος παρέμβασης σε πλήρη απουσία δημόσιας διαβούλευσης, ερήμην τόσο της πραγματικότητας όσο και του θεσμικού πλαισίου το οποίο προσχηματικά επικαλείται (το ΡΣΑ), είναι το γεγονός ότι για όλες τις πολύ βάσιμες και κρίσιμες επιπτώσεις της παρέμβασης αυτής τόσο στην περιοχή της Δάφνης (τις οποίες υποτίθεται ότι πραγματεύεται η ΣΜΠΕ) όσο πολύ περισσότερο στον Δήμο της Αθήνας, στο κέντρο της πρωτεύουσας της χώρας, πρακτικά δεν γίνεται καν λόγος. Ταυτόχρονα, εντύπωση προκαλούν τα θεσμικά πρωθύστερα στα βήματα της όλης μεθόδευσης: την αιφνιδιαστική εξαγγελία δια στόματος πρωθυπουργού, διαδέχεται ο καθορισμός δια νόμου³ χρήσεων, όρων και περιορισμών δόμησης που προηγείται του ΕΠΣ προκαταλαμβάνοντάς το, ενώ η διαβούλευση περιορίζεται στις επιπτώσεις της παρέμβασης στην περιοχή της Δάφνης – Υμηττού (λες και επρόκειτο για μια τυχαία οργανωμένη ανάπτυξη που αφορά μόνο τη Δάφνη και όχι την Αθήνα) που συζητήθηκαν όσο συζητήθηκαν στο πλαίσιο της ΣΜΠΕ.

Συνολικά, η διαδικασία «ωρίμανσης» στη δημόσια και πολιτική σφαίρα του προγράμματος για δημιουργία Κυβερνητικού Πάρκου στην ΠΥΡΚΑΛ αναδεικνύεται ως μια θεσμική και πολιτική πρακτική απολύτως αναντίστοιχη με τη σημασία και την κλίμακα του εγχειρήματος, ιδιαίτερα δε αν λάβει κανείς υπόψη την ομόφωνη αντίθεση όλων των επιστημονικών φορέων καθώς και των εμπλεκόμενων Δήμων (στον βαθμό που τους δόθηκε έστω και καθυστερημένα το βήμα να εκφράσουν τις απόψεις τους έναντι της ΣΜΠΕ).⁴

1.5 Παράπλευρες δυναμικές στο σύστημα γης και οικοδομής

Είναι χαρακτηριστικό ότι από το μοναδικό διαθέσιμο υλικό τεκμηρίωσης (τη ΣΜΠΕ του ΕΠΣ) εκτός από την απουσία σχολιασμού των επιπτώσεων αυτού του εγχειρήματος στην περιοχή του κέντρου της Αθήνας απ' όπου και προγραμματίζεται η απομάκρυνση τόσων κρατικών υπηρεσιών όσο και στις ίδιες τις υπηρεσίες, **απουσιάζει εντελώς και οποιαδήποτε αναφορά στις ανάγκες και λόγους που έρχεται να καλύψει αυτή καθαυτή η «δημιουργία Κυβερνητικού Πάρκου»** (πέραν ορισμένων τετριμμένων και διόλου επαρκών αιτιολογικά αναφορών «στα ενοίκια που πληρώνονται για στέγαση των κυβερνητικών υπηρεσιών σε ακίνητα του κέντρου της Αθήνας»). Σε ό,τι αφορά τούτο το τελευταίο επιχείρημα, αναφέρθηκε ήδη πιο πάνω η ύπαρξη δεκάδων νεκρών εμβληματικών κτιρίων στην κεντρική περιοχή της Αθήνας τα οποία δεν αξιοποιούνται την τελευταία εικοσαετία.

³ Ν. 4864/2021, άρ. 92 «Δημιουργία χώρων διοίκησης και ελεύθερου χώρου αστικού πρασίνου στον χώρο της ΠΥΡΚΑΛ»

⁴ Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (ΣΕΠΟΧ), Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων (ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ) - Τμήμα Αττικής, Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού (ΕΛΛΕΤ), Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΕΜΠΧΠΑ), Δ/ση Σχεδίου Πόλεως και Αστικού Περιβάλλοντος Δήμου Αθηναίων.

Από αυτή τη σκοπιά, μία συμπληρωματική σε όσα προαναφέρθηκαν, παραλειπόμενη στην τρέχουσα συζήτηση, όψη των μεταλλαγών που εισάγονται με το «Σχέδιο οικοδόμησης νέου Κυβερνητικού Πάρκου στο ακίνητο της ΠΥΡΚΑΛ» εικονογραφείται από τον ίδιο τον διακηρυγμένο στόχο του Προγράμματος για την «εγκατάσταση των 127 χώρων Κυβερνητικής διοίκησης, σε υφιστάμενες κτιριακές εγκαταστάσεις επιφανείας 350.000 τ.μ., σε οκτώ νέα κτίρια που θα κατασκευασθούν εντός του ακινήτου της ΠΥΡΚΑΛ». Είναι σαφές ότι οι 127 αυτοί χώροι αποτελούν τη σημερινή αποκρυστάλλωση μιας μακράς πορείας εγκαταστάσεων, μετακομίσεων, ίδρυσης νέων ή μετατροπής λειτουργίας και μεγέθους υφιστάμενων μονάδων κρατικών υπηρεσιών. Και ότι αυτή η χωρική οργάνωσή τους αντανακλά τον κυρίαρχο ως σήμερα τρόπο οικοδόμησης σε άνισα μεν, αλλά γενικά μικρά οικοπέδα, εντός αστικού ιστού, ιδιοκτησίας του κράτους ή ιδιωτών σύμφωνα με τις τρέχουσες διαδικασίες οικοδόμησης, με αντιπαροχή ή δημόσια παραγγελία και με θεσμοθετημένους τρόπους ανάθεσης. Χαρακτηριστική απ' αυτή την άποψη είναι η μέχρι σήμερα ανάληψη της οικοδόμησης από σχετικά μικρής οικονομικής επιφάνειας κατασκευαστικές επιχειρήσεις, που ακολουθούν βασικά το σύστημα της αντιπαροχής.

Με την κατασκευή ανάλογου κτιριακού όγκου σε οκτώ μονάδες συνολικά εντός ενιαίου γηπέδου, η κλίμακα του έργου και, κατά συνέπεια, οι διαδικασίες σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας του, μεταβάλλονται ριζικά. Πρόκειται μάλιστα για μία συγκυρία κατά την οποία προωθείται και η κατασκευή του οικιστικού συγκροτήματος στο Ελληνικό, επίσης ως μεγάλου πολεοδομικού συνόλου, ενώ έχουν ήδη κατασκευαστεί -και κατασκευάζονται και νέα με ταχείς ρυθμούς σήμερα- μεγάλα τουριστικά συγκροτήματα. Πρόκειται για οικοδομήσεις που χαρακτηρίζονται από διαφορετικά τεχνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά και αναλαμβάνονται από κατασκευαστικές εταιρίες με μεγάλη κεφαλαιακή επιφάνεια, συχνά πολυεθνικές και κατά περίπτωση σε συνεργασία με τραπεζικούς οργανισμούς, funds κοκ. Πρόκειται για τον κυρίαρχο τρόπο οικοδόμησης στις κεντρικές χώρες της ΕΕ, στη Β. Αμερική και, γενικότερα, σε κράτη και περιοχές περισσότερο ανεπτυγμένες από την άποψη της κεφαλαιακής συγκρότησης των κατασκευαστικών εταιριών και των τεχνικών μέσων και τρόπων οικοδόμησης που χρησιμοποιούν.

Οι εισαγόμενες ή μάλλον επιταχυνόμενες και μέσα από το προγραμματιζόμενο έργο του Κυβερνητικού Πάρκου στην ΠΥΡΚΑΛ μεταλλαγές στο σύστημα γης και οικοδομής, αποτελούν βασικής σημασίας παράπλευρη επιδίωξη, συνυφασμένη με τον προβαλλόμενο και επιδιωκόμενο επιχειρηματικό προσανατολισμό μίας πολυεθνικής χρηματιστηριακής οικονομίας η οποία πολλές φορές συγκρούεται με τη βιώσιμη και αιεφόρο ανάπτυξη. Αν δε συνυπολογιστεί η σημασία της οικοδομικής βιομηχανίας για τη λειτουργία του τραπεζικού και χρηματιστηριακού κεφαλαίου, τα μεσαία στρώματα, την απασχόληση κοκ, δυσκολεύεται να δεχτεί τις καθοδηγούμενες, εκ πρώτης όψεως τουλάχιστον, αποκλειστικά από την κυβέρνηση, πολύ σημαντικές αυτές αλλαγές στον βαθμό που είναι εντελώς ασύμβατες με ένα πνεύμα της μεγαλύτερης δυνατής οικονομίας σε οικοδομική δραστηριότητα και πυκνότητα δόμησης, αυτό δηλαδή που προδιαγράφουν ως εξαιρετικά σημαντικό και επείγον οι Παγκόσμιες Σύνοδοι για το Κλίμα.

1.6 Ταυτότητα της έρευνας

Με αφετηρία όλους τους πιο πάνω προβληματισμούς και δεδομένου του ιδιαίτερου βάρους του προγραμματισμένου Κυβερνητικού Πάρκου στην πολεοδομική, περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική εξέλιξη της Αθήνας, συντάχθηκε τον Ιανουάριο-Απρίλιο 2024, η παρούσα Αξιολογική Έκθεση μετά από εθελοντική πρωτοβουλία ομάδας εργασίας ειδικών επιστημόνων.

Η έκθεση επιχειρεί την αξιολόγηση της διαθέσιμης τεκμηρίωσης βάσει των στοιχείων που περιλαμβάνονται στη ΣΜΠΕ και στο ΕΠΣ για το Κυβερνητικό Πάρκο, στο θεσμικό πολεοδομικό πλαίσιο (ΡΣΑ, ΓΠΣ, Σταθερότυπα), στα κυκλοφοριακά και πληθυσμιακά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και της Αττικό Μετρό, καθώς και στην υπάρχουσα επιστημονική βιβλιογραφία για την Αθήνα.

Στην ομάδα σύνταξης της έκθεσης συμμετείχαν οι:

Ελένη Ηλιοπούλου, MSc Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, **Μαρία Καλαντζοπούλου**, MSc Πολεοδόμος-Συγκοινωνιολόγος, **Ρένα Κλαμπατσέα**, Αναπληρώτρια Καθηγήτρια ΕΜΠ, Κοσμήτορας Σχολής Αρχιτεκτόνων, **Μαρία Μαντουβάλου**, Ομότιμη Καθηγήτρια ΕΜΠ, **Νίκος Μπελαβίλας**, Καθηγητής ΕΜΠ, Διευθυντής Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος, **Θεοδότα Νάντσου**, Επικεφαλής Περιβαλλοντικής Πολιτικής WWF Hellas, **Γιώργος Πατρίκιος**, Επίκουρος Καθηγητής ΔΠΘ, **Γιάννης Πολύζος**, Ομότιμος Καθηγητής ΕΜΠ, τ. Πρόεδρος ΟΡΣΑ, **Πολίνα Πρέντου**, MSc Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, ΥΔ ΕΜΠ, **Πασχάλης Σαμαρίνης**, Δρ. Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, **Λουκάς Τριάντης**, Επίκουρος Καθηγητής ΑΠΘ, Αντιπρόεδρος ΣΕΠΟΧ, **Σοφία Τσάδαρη**, Δρ. Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, μέλος ΔΣ ΣΕΠΟΧ, **Ελένη Χανιώτου**, Καθηγήτρια ΕΜΠ, Διευθύντρια Εργαστηρίου Πολεοδομικής Σύνθεσης, **Κατερίνα Χριστοφοράκη**, Δρ. Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος.

2 Έλεγχος της συμβατότητας της ΣΜΠΕ με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο του υπερκείμενου χωρικού σχεδιασμού

Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του Ειδικού Πολεοδομικού Σχέδιου (ΕΠΣ) για τη δημιουργία Κυβερνητικού Πάρκου στο ακίνητο ΠΥΡΚΑΛ του Δήμου Δάφνης-Υμηττού, αναφέρει στο κεφ. 3.4. (σ. 3-35 έως 3-37) ότι «η επικείμενη χωροθέτηση Κυβερνητικού Πάρκου εντός των εγκαταστάσεων της ΠΥΡΚΑΛ [...] εκτιμάται ότι βρίσκεται σε άμεση συνάφεια» με τις κατευθύνσεις των επιπέδων του υπερκείμενου θεσμοθετημένου σήμερα σχεδιασμού για τη Μητροπολιτική Αθήνα. Δηλαδή,

- του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) Αποφάσεις 6876/4871 και 6877/4872 της ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων, ΦΕΚ 128/Α/2008,
- του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία (ΕΠΧΣΣΑ) ΚΥΑ 11508, ΦΕΚ 151/ΑΑΠ/2009,
- των δυο Ρυθμιστικών Σχεδίων για την Αθήνα, του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΡΣΑ 1985) Ν. 1515, ΦΕΚ 18/Α/1985, καθώς και του Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας - Αττικής (Νέο ΡΣΑ 2014) Ν. 4277, ΦΕΚ 156/Α/2014.

Το παραπάνω επιχείρημα της «άμεσης συνάφειας» δεν ισχύει για κανένα από τα παραπάνω επίπεδα. Ιδιαίτερα όσον αφορά το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής (Νέο ΡΣΑ), διαπιστώνεται ευθεία σύγκρουση της συζητούμενης χωροθέτησης με τις προβλέψεις των θεσμοθετημένων στρατηγικών για την Αθήνα και τη μητροπολιτική περιοχή.

Για την ιδιαίτερη σημασία που έχει η αξιολόγηση της συνάφειας ή μη της παρέμβασης πρωτίστως με το ισχύον ΡΣΑ, ας σημειωθούν εδώ τα εξής:

α) Το ΡΣΑ είναι το κατεξοχήν επίπεδο χωρικού σχεδιασμού στο οποίο θα έπρεπε να εγγραφεται μια τέτοια παρέμβαση, καθώς επέχει θέση περιφερειακού χωροταξικού για την Αττική και θα έπρεπε να περιλαμβάνει στόχους και προβλέψεις τόσο για την απομάκρυνση της επιτελικής διοίκησης από το κέντρο της Αθήνας όσο και για τον χαρακτήρα που θα αποκτούσε ως νέος τέτοιος πόλος η περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ. Μια τέτοια μείζων παρέμβαση θα διέτρεχε όλα τα άρθρα του ΡΣΑ, πρωτίστως δε την στοχοθεσία του. Και αυτό δεν ισχύει κατ' ουδένα λόγο.

β) Το Νέο ΡΣΑ του 2014 τόσο ως περιφερειακό επίπεδο χωρικού σχεδιασμού όσο και ως άμεσα μεταγενέστερο των υπερκείμενων ΓΠΧΣΑΑ (2008) και ΕΠΧΣΣΑ (2009) είναι το κατεξοχήν χωρικό σχέδιο που συνάδει με αυτά και, ταυτόχρονα, τα εξειδικεύει στην κλίμακα της πόλης της Αθήνας. Επομένως, η αναφορά στη συνάφεια της παρέμβασης με τα ΓΠΧΣΑΑ και τα ΕΠΧΣΣΑ είναι έως και πλεονασμός στο βαθμό που εξετάζεται η συνάφεια με το ΡΣΑ.

Εντούτοις, προκειμένου για την αντιστοίχιση με την ΣΜΠΕ, ακολουθούν αναλυτικές παρατηρήσεις σχετικά με τα αναφερόμενα σε αυτήν για κάθε επίπεδο υπερκείμενου θεσμοθετημένου σχεδιασμού.

2.1 Συνάφεια με τις κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ (2008)

Η ΣΜΠΕ αναφέρει ότι «Το ΓΠΧΣΑΑ της Αθήνας δίνει σαφή κατεύθυνση ενίσχυσης του εθνικού και διεθνούς ρόλου της πόλης. Παράλληλα, σε αυτό προωθείται η ενίσχυση των δράσεων που αφορούν τη βελτίωση της λειτουργικότητας και της ποιότητας ζωής, ώστε να επιτευχθεί η «πολυκεντρική οργάνωση» της πόλης, με περιορισμό των αστικών μετακινήσεων - αποθάρρυνση των μετακινήσεων με ΙΧ και παράλληλη ενίσχυση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ). Επίσης, δίνεται έμφαση στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και του φυσικού τοπίου. Ως εκ τούτου, το προτεινόμενο σχέδιο συνάδει πλήρως με τις κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ» (ΣΜΠΕ, σ. 3-29 - 3-30).

Τα παραπάνω συγχέουν τις διαπιστώσεις, οι οποίες αναφέρονται στην Εισαγωγή, με τη στρατηγική και τις κατευθύνσεις που διατυπώνονται στα άρθρα του Νόμου.

Καμία ιδιαίτερη αναφορά δε γίνεται στο ΓΠΧΣΑΑ για την ανάγκη ενίσχυσης, περιορισμού ή μεταφοράς της επιτελικής δημόσιας διοίκησης σε άλλο σημείο εντός της Μητροπολιτικής Αθήνας ή του ευρύτερου Λεκανοπεδίου. Αντιθέτως, ο δημόσιος διάλογος και η σχετική αρθρογραφία που αναπτύσσεται σε όλη τη διάρκεια της δεκαετίας που προηγείται της έγκρισης του αποκαλούμενου και «εθνικού χωροταξικού», τονίζει την ανάγκη ακόμη μεγαλύτερης αποκέντρωσης ανθρώπων και δραστηριοτήτων προς πέντε περιφερειακούς πόλους: Πάτρα, δίπολα Λάρισας-Βόλου, Ηρακλείου-Χανίων, Κομοτηνής-Αλεξανδρούπολης και Ιωαννίνων, των αποκαλούμενων και «αντίπαλων πόλεων».

Επίσης, επισημαίνεται στο ΓΠΧΣΑΑ (κεφ. 5, σ. 2268-2269) ότι το Μητροπολιτικό Συγκρότημα της Αθήνας, που περιλαμβάνει την έννοια Μητροπολιτικό Κέντρο, να μην οφείλει να «ενισχυθεί και να εδραιωθεί ως "πόλη-πύλη" και ως περιφερειακός μητροπολιτικός πόλος της Ε.Ε.», «να προωθηθεί ως επιχειρηματικό κέντρο σύνδεσης της Ε.Ε. με τη Νότιο-Ανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή, τα Βαλκάνια και τις Παρευξείνιες χώρες», «οικουμενική πολιτιστική μητρόπολη» και «τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας», ταυτόχρονα όμως επιδιώκεται η ανάδειξή του ως «εθνικού μητροπολιτικού κέντρου και ως πόλου διάχυσης της αναπτυξιακής δυναμικής στο σύνολο του εθνικού χώρου, στο πλαίσιο της ισόρροπης και πολυκεντρικής περιφερειακής ανάπτυξης».

Τελικό δε στόχο του ΓΠΧΣΑΑ συνιστά (κεφ. 5, σ. 2266) «η πολυκεντρική οργάνωση του [χώρου], με το μετασχηματισμό του διπολικού μοντέλου σε πολυκεντρικό και τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλέγματος αστικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης».

Η έννοια της πολυκεντρικότητας αναφέρεται ρητά στην άρση του υδροκεφαλισμού της χωροταξικής δομής σε εθνικό επίπεδο, με ενίσχυση των περιφερειακών πόλεων-κέντρων τα οποία αναφέρθηκαν και όχι στη διάλυση του μητροπολιτικού χωρικού κέντρου της αθηναϊκής πρωτεύουσας.

Αναλυτικά το ΓΠΧΣΑΑ (2008) αναφέρει:

«III. Εκτιμώντας ιδίως τα ακόλουθα σε ό,τι αφορά την Ελλάδα

Γ.2. Ως προς τη χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης.

1. Διαπιστώνεται ότι κύριοι εθνικοί πόλοι ανάπτυξης παραμένουν τα μητροπολιτικά συγκροτήματα της Αθήνας και Θεσσαλονίκης, καθώς αποτελούν τα βασικά διοικητικά κέντρα της χώρας [...]

E.11. Διαπιστώνεται ότι ο τομέας των υπηρεσιών συγκεντρώνεται με απόλυτο τρόπο στις ευρύτερες περιοχές των δύο μητροπολιτικών κέντρων [...]

«Άρθρο 5. Χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης, καθώς και των διεθνών και διαπεριφερειακών εισόδων-πυλών και συνδέσεων της χώρας

B. Πόλοι ανάπτυξης της ηπειρωτικής χώρας, της Κρήτης και των πλησίον αυτών νησιών

1. Μητροπολιτικά κέντρα: Περιλαμβάνουν τα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης που αποτελούν και τους κύριους αστικούς πόλους-πύλες σε διεθνές επίπεδο. Για καθένα από τα κέντρα αυτά επιδιώκεται ειδικότερα:

Αθήνα:

- Η ενίσχυση και εδραίωση του ρόλου της Αθήνας ως «πόλης-πύλης» και ως περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της Ε.Ε..

- Η προώθηση του ρόλου της ως επιχειρηματικού κέντρου σύνδεσης της Ε.Ε. με τη Νότιο-Ανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή, τα Βαλκάνια και τις Παρευξείνιες χώρες, σε δικτύωση με τις αντίστοιχες μητροπόλεις με σκοπό τη συγκρότηση ευρύτερων δυναμικών ζωνών οικονομικής ολοκλήρωσης.

- Η βελτίωση της ελκυστικότητάς της, με την απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος.

- Η λειτουργική εξειδίκευση του αναπτυξιακού ρόλου της, στη βάση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της, για την κατάκτηση ευδιάκριτης ταυτότητας στο σύστημα των ευρωπαϊκών μητροπόλεων.

- Ο προσδιορισμός και η ενίσχυση δραστηριοτήτων διεθνούς εμβέλειας, η συγκέντρωση σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (χρηματοπιστωτικό σύστημα, ασφάλειες, ναυτιλία), η ανάδειξή της σε διεθνή κόμβο μεταφορών και διαμετακομιστικού εμπορίου, σε κέντρο έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, σε οικουμενική πολιτιστική μητρόπολη, σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας με πολυσχιδή ταυτότητα (με έμφαση στον πολιτιστικό και συνεδριακό τουρισμό, αλλά και με δυνατότητες παραθεριστικού τουρισμού σε παράλιες περιοχές της Αττικής και πλησίον νησιά), σε κέντρο παροχής υπηρεσιών υγείας και σε προορισμό μεγάλων αθλητικών εκδηλώσεων.

- Η ανάδειξη του ρόλου της Αθήνας ως εθνικού μητροπολιτικού κέντρου και ως πόλου διάχυσης της αναπτυξιακής δυναμικής στο σύνολο του εθνικού χώρου, στο πλαίσιο της ισόρροπης και πολυκεντρικής περιφερειακής ανάπτυξης.»

«Άρθρο 8: Χωρική διάρθρωση του αστικού δικτύου

2.1. Ειδικές κατευθύνσεις για τη ρύθμιση του χώρου στα μητροπολιτικά κέντρα

Υιοθετούνται οι ακόλουθες ειδικές κατευθύνσεις:

γ) ενίσχυση των δράσεων που αφορούν στη βελτίωση της λειτουργικότητάς τους και της ποιότητας ζωής [...]

2.2 Συνάφεια με τις κατευθύνσεις του ΕΠΧΣΑΑ για την Βιομηχανία (2009)

Η ΣΜΠΕ (σ. 3.36) επικαλείται τον σκοπό του ΕΠΧΣΑΑ για την Βιομηχανία «περί χωρικής διάρθρωσης του εθνικής σημασίας τομέα της βιομηχανίας προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης». Αναφέρεται ότι «Η λειτουργία της ΠΥΡΚΑΛ στην περιοχή Δ. Δάφνης Υμηττού, όπου κυρίαρχη χρήση είναι η κατοικία, δημιουργεί αδυναμίες κυρίως ως προς την ασφάλεια και την υγεία των κατοίκων της περιοχής και την ποιότητα ζωής των κατοίκων (συγκρούσεις χρήσεων γης, υποβάθμιση κυκλοφοριακής ικανότητας)» όπως επίσης στην «ανάγκη επανάχρησης αξιόλογων βιομηχανικών κτιρίων και αξιοποίηση μεγάλων πρώην βιομηχανικών χώρων για την κάλυψη ελλείψεων κοινόχρηστων χώρων ή την χωροθέτηση άλλων εγκαταστάσεων μεγάλης κλίμακας».

Είναι σαφές ότι η πολιτική απομάκρυνσης των οχλουσών βιομηχανιών από την Αθήνα και τον Πειραιά, στόχος ο οποίος υπηρετείται με συνέπεια από το τέλος της δεκαετίας του 1970 από όλα τα ρυθμιστικά και πολεοδομικά σχέδια, είχε ως κύριο κίνητρο την μείωση των αέριων ρύπων όπως και την αποφυγή γεγονότων τύπου Σεβέζο. Είχε δε και έχει ως στόχο την ανάκτηση αυτών των χώρων με στόχο την περιβαλλοντική αναβάθμιση του αστικού ιστού, τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου με παράλληλη εγκατάσταση ήπιων υποδομών και χρήσεων (εκπαίδευση, πολιτισμός, υπηρεσίες, αναψυχή).

Είναι ξεκάθαρο ότι αυτές ήταν οι μέχρι τώρα πολιτικές για την απομάκρυνση της βιομηχανίας από τον αστικό ιστό και για τούτο ο χώρος της ΠΥΡΚΑΛ (ΟΤ 188) προ της απόφασης χωροθέτησης του Κυβερνητικού Πάρκου, ορθά, στη ρυμοτομία της περιοχής, είχε χαρακτηριστεί «Χώρος Ανέγερσης Σχολείου».⁵

Στη συγκεκριμένη περίπτωση οι συγκεκριμένοι στόχοι επομένως της βιώσιμης ανάπτυξης και της βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος, όχι μόνο δεν εξυπηρετούνται αλλά ανατρέπονται. Ειδικότερα, η κατασκευή των τεράστιων κτιριακών όγκων με ύψος σε 28,00 μ. αντί του σημερινού μέγιστου των 13,00 μ., με υπερδιπλασιασμό δηλαδή του ύψους⁶ κατά 44% και πρόσθεση 4-5 επιπλέον ορόφων, η αύξηση της κυκλοφορίας και των μετακινήσεων από και προς την περιοχή έως και 50%, η δέσμευση τεράστιων χώρων για τη στάθμευση χιλιάδων ιδιωτικών οχημάτων, η επακόλουθη αέρια ρύπανση και ηχορύπανση όχι μόνο δεν θα βελτιώσει τις συνθήκες του αστικού περιβάλλοντος της κατοικίας η οποία περιβάλλει τον χώρο της ΠΥΡΚΑΛ, αλλά θα τις επιδεινώσει επί το χείρον.

Αναλυτικά, το ΕΠΧΣΑΑ για την Βιομηχανία (2009) αναφέρει:

«Άρθρο 1. Σκοπός και περιεχόμενο

Σκοπός του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία είναι ο μετασχηματισμός της χωρικής διάρθρωσης του εθνικής σημασίας τομέα της βιομηχανίας προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία περιλαμβάνει τρεις διαστάσεις: την προστασία του περιβάλλοντος, την κοινωνική ισότητα και συνοχή και την

⁵ Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών <http://gis.epoleodomia.gov.gr/v11/#/23.7433/37.9517/17>

⁶ Ο μέγιστος αριθμός ορόφων στην περιοχή 3 και το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος ορίζεται από ΥΑ του 2005 (ΦΕΚ 912/Δ/2005) στα 13 μέτρα.

οικονομική ευημερία.»

«Άρθρο 4. Εθνικό πρότυπο χωροταξικής οργάνωσης της βιομηχανίας

A. Εθνικό επίπεδο

2. Περιοχές εντατικοποίησης, επέκτασης, ποιοτικής αναδιάρθρωσης και στήριξης της βιομηχανίας

γ) περιοχές ποιοτικής αναδιάρθρωσης

[...] Παροχή δυνατότητας διατήρησης και επανάχρη- σης αξιόλογων βιομηχανικών κτηρίων, και αξιοποίηση μεγάλων πρώην βιομηχανικών χώρων για την κάλυψη ελλείψεων κοινόχρηστων χώρων ή για τη χωροθέτηση άλλων εγκαταστάσεων μεγάλης κλίμακας.»

2.3 Συνάφεια με τις κατευθύνσεις του Νέου ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής (2014)

Η ΣΜΠΕ (σ. 3.36) επικαλείται τον ρυθμιστικό ρόλο του ΡΣΑ και σημειώνει «σημαντικό είναι, η προτεινόμενη ανάπτυξη να συγκλίνει και να ακολουθεί τις κατευθύνσεις του [ΡΣΑ], οι οποίες συνοψίζονται στην ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας, στη βιώσιμη χωρική ανάπτυξη και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Σημαντική κατεύθυνση του ΡΣΑ 2014 αποτελεί η διατήρηση του ρόλου των κέντρων Αθήνας και Πειραιά, ως κέντρων επιτελικών και διοικητικών υπηρεσιών.

Από τα παραπάνω, συμπεραίνεται ότι η δημιουργία ενός οργανωμένου πόλου επιτελικών λειτουργιών στην ευρύτερη κεντρική μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, αποτελεί διαχρονική κατεύθυνση του χωροταξικού σχεδιασμού. Ειδικότερα, το ακίνητο της ΠΥΡΚΑΛ, ως περιοχή, που επηρεάζεται αναπτυξιακά από το Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών, που διαθέτει ικανή έκταση για να ενταχθεί σε ένα σχέδιο ανάπτυξης και που εξυπηρετείται σήμερα από Μέσα Σταθερής Τροχιάς, διαθέτει τα χαρακτηριστικά εκείνα ώστε να μπορέσει να αποτελέσει πόλο επιτελικών διοικητικών λειτουργιών, υλοποιώντας μια κατεύθυνση του σχεδιασμού που έρχεται από το ΡΣΑ του 1985».

Το «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής (Ν. 4277/2014, ΦΕΚ 156/Α/2014)» αποτελεί σύμφωνα με το άρθρο 1 «το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που προβλέπονται από τον νόμο αυτό ως αναγκαίων για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης». Ταυτόχρονα, το ΡΣΑ επέχει στην ιεραρχία των επιπέδων χωρικού σχεδιασμού (Ν.4447/16, ΦΕΚ 21/Α/2016) και θέση Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου Αττικής. Σύμφωνα δε με το άρθρο 6, «Τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια και τα Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια που εγκρίνονται σε κάθε Περιφέρεια πρέπει να εναρμονίζονται με τις αντίστοιχες κατευθύνσεις, ανά δήμο ή δημοτική ενότητα, του οικείου Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου».

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του νέου ΡΣΑ, ορίζεται ως βασικός στόχος η «διατήρηση του ρόλου των κέντρων Αθήνας και Πειραιά, ως κέντρων επιτελικών και διοικητικών υπηρεσιών». Ακόμη, στο άρθρο 12, παρ. 4α, με τίτλο «Κατευθύνσεις Πολεοδομικής Οργάνωσης για το Μητροπολιτικό κέντρο» (σ. 4912), ορίζεται ως βασικός στόχος η «τόνωση [των κέντρων Αθήνας και Πειραιά] ως κέντρων επιτελικής διοίκησης και συγκέντρωσης γραφείων και η οργάνωση και επέκτασή τους». Στη δε παρ. 4β αναφέρεται ότι «για το κέντρο της Αθήνας προβλέπονται [...] ανάδειξη

του πολυδιάστατου χαρακτήρα του [...] προτεραιότητα στην αναζωογόνησή του [...] διατήρηση της πολυδιάστατης λειτουργικότητας». Τέλος, στο Παράρτημα (σ. 4951) αναφέρεται ότι «στα Πολεοδομικά Κέντρα επιδιώκεται χωροθέτηση μικτών χρήσεων, για να εξασφαλιστεί πολυλειτουργικότητα [...] καθώς και ισορροπία μεταξύ χρήσεων δημοσίου και ιδιωτικού, εμπορικού χαρακτήρα».

Οι παραπάνω διατυπώσεις είναι σαφείς ως προς τον χωρικό προσδιορισμό, αλλά και ως προς τον στόχο. Αναφέρονται ρητά στο «κέντρο της Αθήνας», με τον σημερινό του ρόλο ως κέντρο επιτελικό και διοικητικό, ως τόπο «συμπύκνωσης των πολιτικών θεσμών», ενώ και οι όροι της «διατήρησης» και της «τόνωσης» δεν αφήνουν περιθώριο παρερμηνείας: Περιγράφουν μια περιοχή που επιτελεί σήμερα αυτόν τον ρόλο που δεν πρέπει να απωλέσει, αλλά αντίθετα να ενισχύσει.

Η προτεινόμενη από το συγκεκριμένο ΕΠΣ μαζική απομάκρυνση, κρίσιμων σε σημασία και μέγεθος, διοικητικών, επιτελικών λειτουργιών εκτός του κέντρου της Αθήνας, έρχεται επομένως καθαυτή (ανεξαρτήτως του πού μετεγκαθίστανται αυτές) σε προφανή σύγκρουση με τη στρατηγική κατεύθυνση του ΡΣΑ, με την οποία βάσει του Ν. 4447/16 όφειλε να εναρμονίζεται.

Επιπλέον, γίνεται σαφές από τις διατυπώσεις του ΡΣΑ 2014, ότι **το «κέντρο της Αθήνας» και το «Μητροπολιτικό Κέντρο της Πρωτεύουσας» δεν πρέπει να συγχέονται με τη «Χωρική Υποενοότητα Κεντρικής Αθήνας»** η οποία είναι μια πολύ ευρύτερη χωρική ενότητα που περιλαμβάνει οκτώ δήμους (Αθηναίων, Φιλαδέλφειας-Χαλκηδόνας, Γαλατσίου, Ζωγράφου, Καισαριανής, Βύρωνα, Ηλιούπολης και Δάφνης-Υμηττού). Προφανώς, το σύνολο αυτής της ενότητας δεν αποτελεί το «κέντρο της Αθήνας», ούτε έχει γενικά τον χαρακτήρα Μητροπολιτικού Κέντρου, αφού περιλαμβάνει περιοχές με τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά (περιοχές αμιγούς ή μικτής κατοικίας, τοπικά κέντρα μικρής εμβέλειας, κοκ.). Πρόκειται για διακριτούς όρους (άρθρα 10, 11 και 12), ενώ από τις διατυπώσεις του ΡΣΑ 2014, όπου αναφέρεται το «Μητροπολιτικό Κέντρο της Αθήνας» περιγράφεται ως ένας χώρος με ισχυρή κεντρικότητα, εμβέλεια και συγκέντρωση επιτελικών και διοικητικών λειτουργιών, με ιστορικό βάθος, πολυμορφία και πολυλειτουργικότητα. Η δε διατύπωση του ΡΣΑ «ο πόλος Αθήνας – Πειραιά έχει δυναμικά συστατικά στοιχεία τα Μητροπολιτικά κέντρα Αθήνας και Πειραιά» καθιστά σαφές, σε συνδυασμό με τα παραπάνω, ότι ο όρος αναφέρεται στο υπάρχον επιτελικό κέντρο και δεν περιλαμβάνει τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού.

Σημειώνεται, επίσης, ότι σύμφωνα με το ΡΣΑ, στο άρθρο 12 για το δίκτυο πολεοδομικών κέντρων, **το κέντρο της Αθήνας προφανώς είναι και διακριτό από το κέντρο του Δήμου Δάφνης-Υμηττού, και ανήκει σε πολύ διαφορετική κατηγορία ως προς την εμβέλεια και τη δυναμική του.**

Το κέντρο του Δήμου Δάφνης-Υμηττού χωροθετείται στον σχετικό χάρτη στην Δάφνη και είναι Δημοτικό, ούτε καν Διαδημοτικό κέντρο. Πρόκειται για ένα καθαρά τοπικής εμβέλειας κέντρο, αφού σύμφωνα με την περιγραφή του ΡΣΑ για τα δημοτικά κέντρα (άρθρο 10.3),

«κατεύθυνση είναι η ενίσχυση της επάρκειάς του για την κάλυψη των τοπικών αναγκών σε υπηρεσίες και αγαθά, χωρίς την προσθήκη κυκλοφοριακών φόρτων, καθώς και για την πρόσβαση σε εξυπηρετήσεις των κατοίκων που δεν έχουν δυνατότητα χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου. Η πολυλειτουργικότητά τους είναι στρατηγικής σημασίας για τη λειτουργία της πολυκεντρικής Περιφέρειας».

Η προτεινόμενη παρέμβαση αίρει απολύτως τον χαρακτήρα του τοπικού δημοτικού κέντρου της Δάφνης, καθώς προσθέτει κυκλοφοριακούς φόρτους, επιδεινώνει αντί να βελτιώνει την εξυπηρέτηση κατοίκων που δεν έχουν δυνατότητα χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου και βέβαια επιδεινώνει συνολικά τις συνθήκες κατοίκησης ως προς τους αέριους ρύπους και την ηχητική όχληση στο εσωτερικό των συνοικιών αμιγούς κατοικίας οι οποίες περιβάλλουν το συγκρότημα ΠΥΡΚΑΛ.

Επομένως, **δεν είναι μόνο η μαζική απομάκρυνση επιτελικών λειτουργιών διοίκησης από το κέντρο της Αθήνας που είναι ασύμβατη με τις κατευθύνσεις του νέου ΡΣΑ, αλλά και η μετεγκατάσταση στην περιοχή της Δάφνης-Υμηττού, για την οποία το ΡΣΑ περιγράφει με σαφήνεια άλλες στρατηγικές κατευθύνσεις.**

Αναλυτικά, στο Νέο ΡΣΑ του 2014 γίνεται αναφορά στον ρόλο και τον χαρακτήρα του Μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας, ιδιαίτερα δε στα παρακάτω αναφερόμενα Άρθρα.

- Άρθρο, 1. παρ.4. α) Ως εξειδίκευση των στρατηγικών στόχων του Νόμου:

«διατήρηση του ρόλου των κέντρων Αθήνας και Πειραιά, ως κέντρων επιτελικών και διοικητικών υπηρεσιών»,

- Άρθρο 10. Οικιστικό Δίκτυο και Δίκτυο Πολεοδομικών Κέντρων

«3.1. Μητροπολιτικά Κέντρα Αθήνας – Πειραιά

Τα κέντρα αυτά αποτελούν διπολικό σύστημα και λειτουργούν ταυτόχρονα σε τρία ιεραρχικά επίπεδα: ως Μητροπολιτικό Κέντρο του εθνικού χώρου, της Περιφέρειας Αττικής και ως κέντρο της Χωρικής Ενότητας Αθήνας – Πειραιά.»

Στα Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας της παρ. 3.2. δεν περιλαμβάνεται ο δήμος Δάφνης-Υμηττού.

- Άρθρο 11, παρ.3.1. Πόλοι διεθνούς και εθνικής εμβέλειας

«α) Πόλος Αθήνας – Πειραιά, δυναμικά συστατικά στοιχεία του οποίου αποτελούν:

αα) Το Μητροπολιτικό Κέντρο Αθήνας – Μητροπολιτικό Κέντρο Πειραιά.

Αποτελούν το παραδοσιακό επιτελικό και οικονομικό κέντρο της Περιφέρειας και της χώρας με πολυδιάστατο φάσμα δραστηριοτήτων ολοκληρωμένου χαρακτήρα: επιτελική διοίκηση, εκπαίδευση, πολιτισμός, γραφεία, έδρες επιχειρήσεων, [...]»

- Άρθρο 12 παρ.4. «α) Το Μητροπολιτικό Κέντρο της Πρωτεύουσας συγκροτείται από τα κέντρα Αθήνας και Πειραιά, που αποτελούν τη σημαντικότερη συνιστώσα του διεθνούς και εθνικής εμβέλειας αναπτυξιακού πόλου της Αττικής. Βασικός στόχος για τα κέντρα Αθήνας και Πειραιά, είναι η ολοκληρωμένη ανασυγκρότηση, [...] με παράλληλες συντονισμένες δράσεις [...], που αξιοποιούν το ιστορικό βάθος και την πολυμορφία.

β) Κύριοι άξονες πολιτικής για την ανασυγκρότηση των κέντρων Αθήνας και Πειραιά, είναι οι εξής:

αα) Διατήρηση του ρόλου τους, ως τόπων συμπύκνωσης των κοινωνικών και πολιτικών θεσμών, με την τόνωσή τους ως κέντρων επιτελικής διοίκησης και συγκεντρώσεων γραφείων και την οργάνωση και επέκτασή τους. [...]

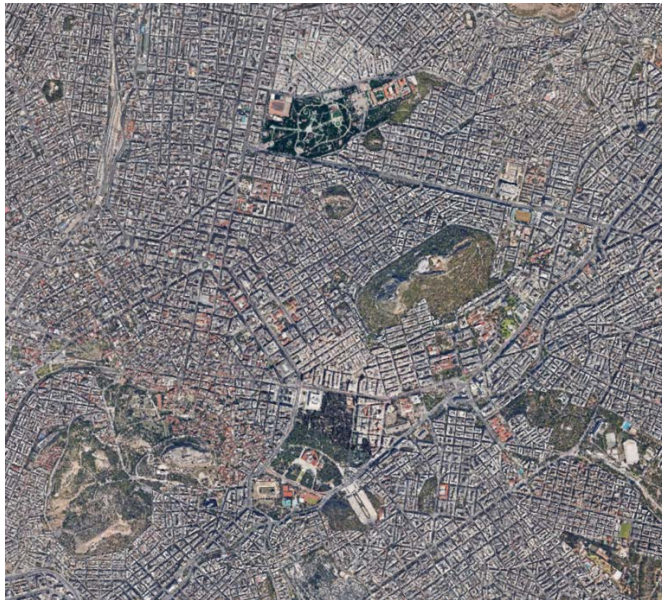
δ) Για το κέντρο της Αθήνας προβλέπονται τα εξής: αα) Προωθείται η ανάδειξη του πολυδιάστατου χαρακτήρα του, [...] ββ) Για τη διατήρηση της πολυδιάστατης λειτουργικότητας, προωθούνται συνδυασμένες ενέργειες [...] »

- Παράρτημα, Άρθρο 12 παρ. 5. Κατευθύνσεις σχεδιασμού χρήσεως γης στον αστικό χώρο «στα Πολεοδομικά Κέντρα επιδιώκεται χωροθέτηση μικτών χρήσεων, για να εξασφαλιστεί πολυλειτουργικότητα [...] καθώς και ισορροπία μεταξύ χρήσεων δημοσίου και ιδιωτικού, εμπορικού χαρακτήρα».

3 Επιπτώσεις στο Μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας

3.1 Ο διαχρονικός ορισμός του κέντρου της Αθήνας στον κεντρικό σχεδιασμό

Διαχρονικά, από την ανακήρυξη και τον επανασχεδιασμό της Αθήνας ως πρωτεύουσας της Ελλάδας το 1833 και του αττικού διπόλου Αθήνας-Πειραιά, στην ίδια θέση και ως συνέχεια της αρχαίας πόλης και του επιπέδου της, κέντρο της πρωτεύουσας ορίζεται βάσει σχεδιασμού και αναπτύσσεται στη συνέχεια η περιοχή του ιστορικού τριγώνου (Σύνταγμα, Ομόνοια, Κεραμεικός), πλαισιωμένη από τις όμορες ιστορικές συνοικίες (Κολωνάκι, Εξάρχεια, Μεταξουργείο, Θησείο) και το σύμπλεγμα των ιστορικών πάρκων, κήπων και λόφων (Φιλοπάππου, Ακρόπολη, Αγορά, Εθνικός Κήπος, Ζάππειο, Αρδηττός, Στρέφη, Πεδίο Άρεως, Λυκαβηττός), όλα εντός των ορίων του Δήμου Αθηναίων. Η δε σχέση του διπόλου Αθήνας-Πειραιά παραμένει και σήμερα η ίδια με τα «συζυγή» κέντρα τους όπως περιγράφονται πιο κάτω.



Εικόνα 3-1. Δορυφορική εικόνα του κέντρου της Αθήνας. Πηγή: Google Earth.



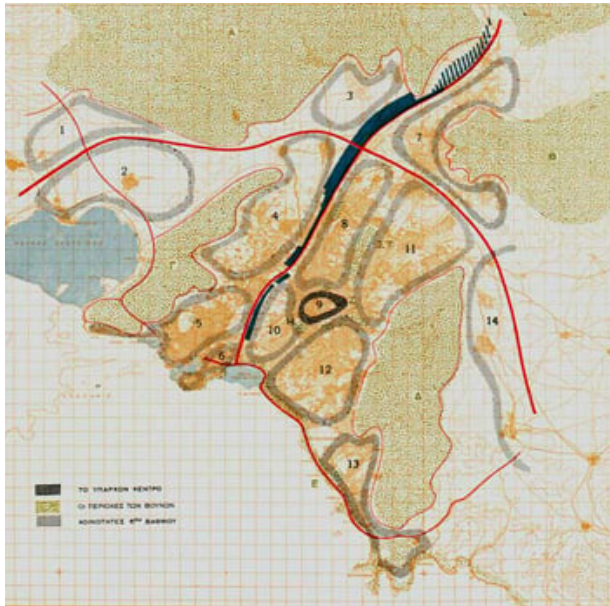
Χάρτης 3-1. Το κέντρο της Αθήνας, όπως ορίζεται στον Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό Ιδεών «Ανάπλαση Κέντρου Αθήνας» της «Ανάπλαση Αθήνας Α.Ε.» (2019). Διακρίνονται το Ιστορικό Τρίγωνο, οι αρχαιολογικοί χώροι και οι χώροι πρασίνου, όπως και το όριο του Ιστορικού Κέντρου. Πηγή: Ανάπλαση Αθήνας Α.Ε., 2019.

Κατά τη μεταπολεμική περίοδο, οπότε και εντείνονται οι ανακατατάξεις που πραγματοποιούνται στο Λεκανοπέδιο στο πλαίσιο της διαδικασίας ανασυγκρότησης / ανοικοδόμησης της πρωτεύουσας, εμφανίζονται και στην Ελλάδα συζητήσεις που αντανακλούν τη διεθνή συζήτηση στον χώρο της πολεοδομικής θεωρίας για την παρέμβαση του κράτους στην οργανωμένη ανάπτυξη πόλεων και κεντρικών περιοχών με βάση νέα σχετικά εργαλεία.

Είναι γεγονός ότι κατά τις δεκαετίες 1950 και 1960 είναι πολύ ισχυρή η ιδέα της οργανωμένης προσέγγισης των υψηλών ρυθμών αστικοποίησης με την κατασκευή «Νέων Πόλεων» που θα είχαν ως ισχυρό στοιχείο, «πυκνωτή», νέα οργανωμένα Κέντρα πόλης. Ενδεικτικά ας αναφέρουμε τα πολύ γνωστά και συζητημένα παραδείγματα των «Νέων πόλεων» στην Αγγλία, που σχεδιάστηκαν σε συνάρτηση με πολυλειτουργικά, επιμελώς σχεδιασμένα τοπικά κέντρα πόλης (27 Νέες πόλεις, 1946-1980) και η κατασκευή της νέας πρωτεύουσας της Βραζιλίας (Brasília 1956-1960). Μπορούν εδώ να αναφερθούν ενδεικτικά επίσης και ορισμένες μεγάλες επιχειρήσεις νέων επιχειρηματικών/διοικητικών κέντρων, όπως π.χ. η πρώτη «Επιχειρηματική Συνοικία» της Défense, σχεδιασμένη με επιμέλεια, σε επέκταση κεντρικής ιστορικής λεωφόρου στο Παρίσι, που ξεκινάει το 1958, κατασκευάζεται κατά την δεκαετία του 1960 και αναπτύσσεται με επεκτάσεις, νέες λειτουργίες πόλης και σύγχρονες πολεοδομικές πολιτικές έως και σήμερα. Αντίστοιχα, σε αυτή την κατεύθυνση κινήθηκαν οι αναπλάσεις των Docklands στο Λονδίνο και του HafenCity στο Αμβούργο.

Όπως θα ήταν αναμενόμενο, ανάλογες συζητήσεις εμφανίζονται και στην Ελλάδα, με σημαντικότερη, ίσως, την ιδέα υλοποίησης στην Αττική της «θεωρίας για την Οικουμενόπολη» του Κωνσταντίνου Δοξιάδη, που αποτελούσε πειραματική εικονογράφηση στα καθ' ημάς, της γενικότερης θεωρίας του για την Οικουμενόπολη. Επρόκειτο για την ιδέα ενός επεκτάσιμου κέντρου κατά μήκος του αναπτυσσόμενου άξονα Πειραιά – Κηφισού – Εθνικής Οδού Αθηνών-Θεσσαλονίκης. Ακόμη και στο πλαίσιο αυτής της ιδέας, το ιστορικό «τρίγωνο» κέντρο της Αθήνας

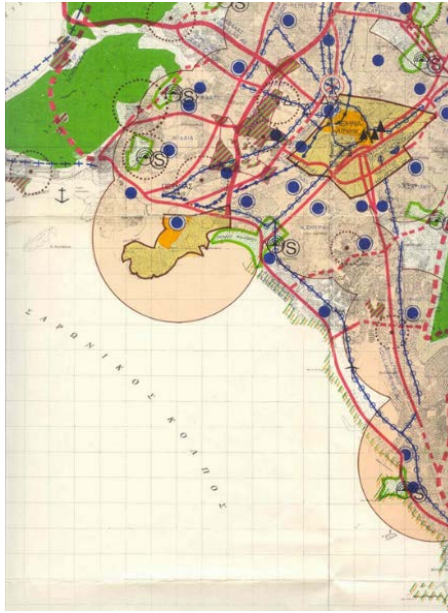
παρέμενε ενεργό και δυναμικό με σαφές όριο όπως φαίνεται και στον αντίστοιχο χάρτη με τον αρ.9, η δε επίμαχη περιοχή των νοτιοανατολικών προαστίων ανατολικά της λεωφόρου Συγγρού με αρ. 12, συμπεριλαμβανομένης της Δάφνης-Υμηττού, χαρακτηριζόταν οικιστική ζώνη κατοικίας και όχι κέντρου. Το κέντρο της πρωτεύουσας όπως προαναφέρθηκε βρισκόταν επί του γραμμικού, διαγραμμισμένου με μαύρο χρώμα, άξονα του Κηφισού (Χάρτης 3-2). Εντέλει, τόσο η ιδέα της Οικουμενόπολης όσο και διάφορες άλλες με ήσσονα επεξεργασία ή σημασία, δεν αποτέλεσαν ποτέ αντικείμενο ευρύτερης συζήτησης.



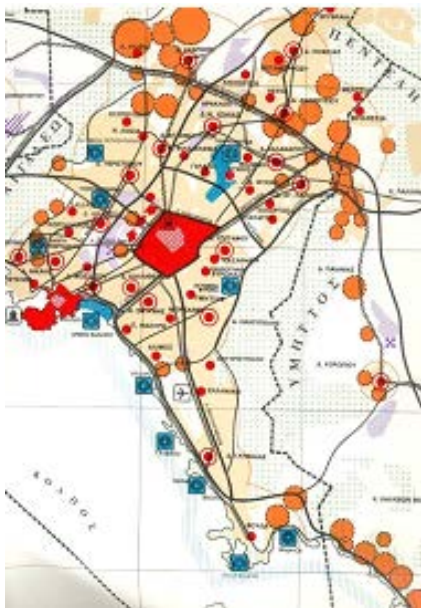
Χάρτης 3-2. Οι τάσεις επέκτασης του Λεκανοπεδίου Αττικής. Διακρίνεται στο κέντρο του χάρτη με μαύρο περίγραμμα (αρ. 9) το μεταπολεμικό κέντρο πόλης, στα νοτιοανατολικά της λεωφόρου Συγγρού και στη Δάφνη-Υμηττό, η οικιστική περιοχή κατοικίας (αρ.12) και με μαύρη γραμμική διάταξη η προτεινόμενη ανάπτυξη κατά μήκος του Κηφισού και της ΕΟ Αθηνών-Θεσσαλονίκης προς βορρά. Η πρόταση αυτή εγκαταλείφθηκε μετά το 1985. Πηγή: Κωνσταντίνος Δοξιάδης, 1960.

Από τη δεκαετία του 1980, το κέντρο εντοπιζόταν πλέον με όρια προς βορρά τη λεωφόρο Αλεξάνδρας, προς νότο τη Χαμοστέρνας, προς ανατολάς τον άξονα Συγγρού, Καλλιρόης, Βασιλέως Κωνσταντίνου, Κηφισίας και προς δυσμάς την οδό Κωνσταντινουπόλεως. Αυτή η διάταξη παρέμεινε κοινή σε όλες τις περιπτώσεις σχεδιασμού των Ρυθμιστικών Σχεδίων της Αθήνας (1985, 2014) και του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Αθηναίων (1988), είναι δε χαρακτηριστικό ότι αυτό είναι και το όριο του κυκλοφοριακού δακτυλίου της Αθήνας.

Κατά την ίδια περίοδο, στο πλαίσιο των επεξεργασιών για τη διατύπωση και θεσμοθέτηση του πρώτου Ρυθμιστικού Σχεδίου για την Αθήνα, η ιδέα του Δοξιάδη περί γραμμικά επεκτάσιμου κατά μήκος του άξονα της Κηφισού κέντρου έχει εγκαταλειφθεί. **Στο ΡΣΑ του 1985 (Ν. 1515/1985) η θέση του κέντρου επαναβεβαιώνεται και ισχυροποιείται, (ιδιαίτερα με όρους προστασίας λ.χ. από την περιβαλλοντική υποβάθμιση, και ανάδειξης),** ενώ αναπτύσσεται η ιδέα των δορυφορικών υπερτοπικών και των τοπικών κέντρων τα οποία όμως έπαιζαν συμπληρωματικό ρόλο στα διακριτά και ορισμένα με σαφή περιγράμματα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά. Σε αυτά δεν ανήκει η περιοχή Δάφνης-Υμηττού (Χάρτης 3-3 και Χάρτης 3-4).



Χάρτης 3-3. Τα μητροπολιτικά κέντρα Αθήνας και Πειραιά με σαφή οριοθέτηση, τα υπερτοπικά κέντρα με διπλούς κύκλους και τα τοπικά κέντρα με μονούς κύκλους στο ΡΣΑ 1985. Πηγή: Ν. 1515/1985 (ΦΕΚ 18/Α/1985). Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας.

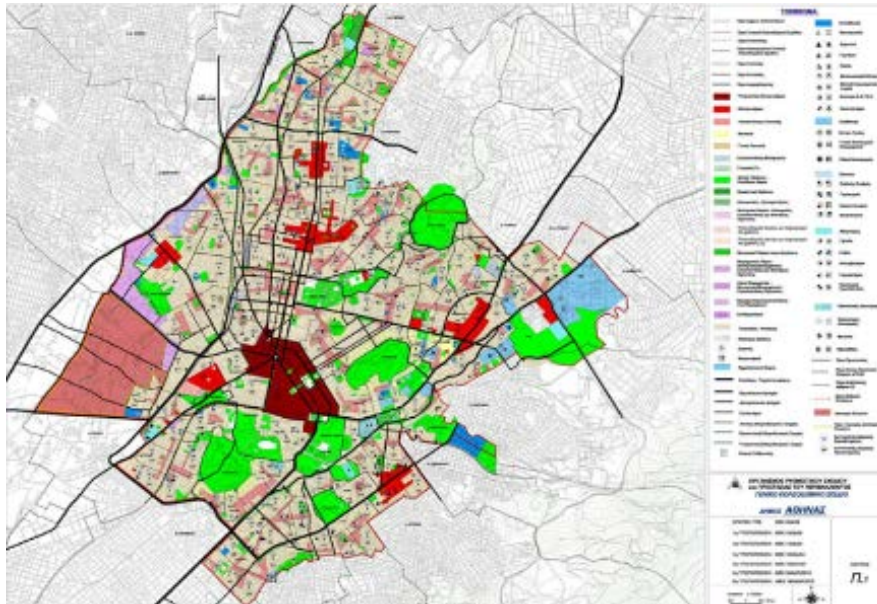


Χάρτης 3-4. Παραλλαγή του προηγούμενου χάρτη με σαφώς ορισμένα τα μητροπολιτικά κέντρα Αθήνας-Πειραιά (κόκκινο) όπως και τα υπερτοπικά (διπλοί κόκκινοι κύκλοι) και τοπικά κέντρα (απλοί κόκκινοι κύκλοι) στο ΡΣΑ 1985. Πηγή: Ν. 1515/1985 (ΦΕΚ 18/Α/1985). Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας.

Το ίδιο επιβεβαιώθηκε και από το ΓΠΣ Δήμου Αθηναίων του 1988⁷ (Χάρτης 3-5), όπου εκεί, όπως και στο αντίστοιχο του Πειραιά, ορίζονται με σαφές περίγραμμα τα ιστορικά κέντρα τα οποία ταυτόχρονα είναι και τα κέντρα πόλης με μητροπολιτική σημασία. Μάλιστα, **στο ΓΠΣ του Δήμου**

⁷ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Αθηναίων, ΥΑ 255/45 (ΦΕΚ 80/Δ/1988)

Αθηναίων προβλέπεται η δημιουργία ενός νέου πόλου διοίκησης και χώρων υποδοχής κεντρικών λειτουργιών εντός των ορίων του Δήμου, προς τα δυτικά, στον Ελαιώνα, με άξονα οργάνωσης την Ιερά Οδό και στόχο την αναβάθμιση των δυτικών περιοχών.

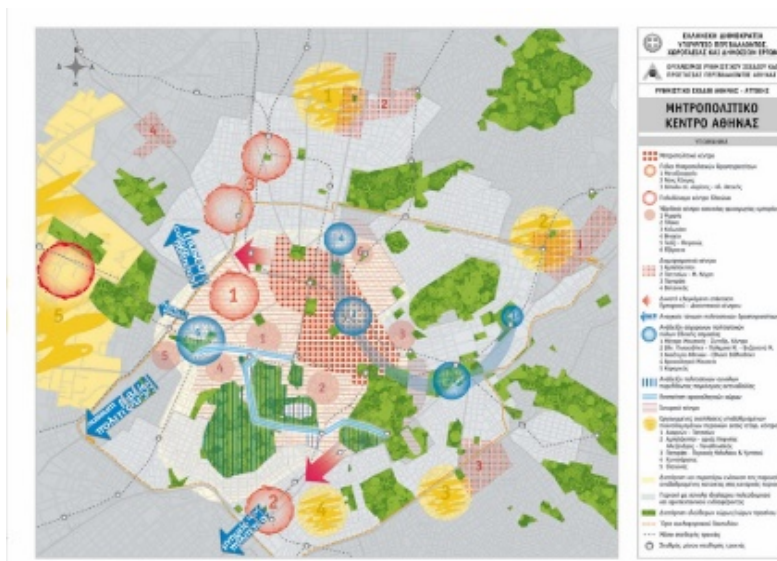


Χάρτης 3-5. ΓΠΣ Δ. Αθηναίων (ΥΑ 255/45, ΦΕΚ 80/Δ/1988). Το ιστορικό κέντρο και κέντρο πόλης με μητροπολιτική σημασία ορίζεται με σαφές περίγραμμα

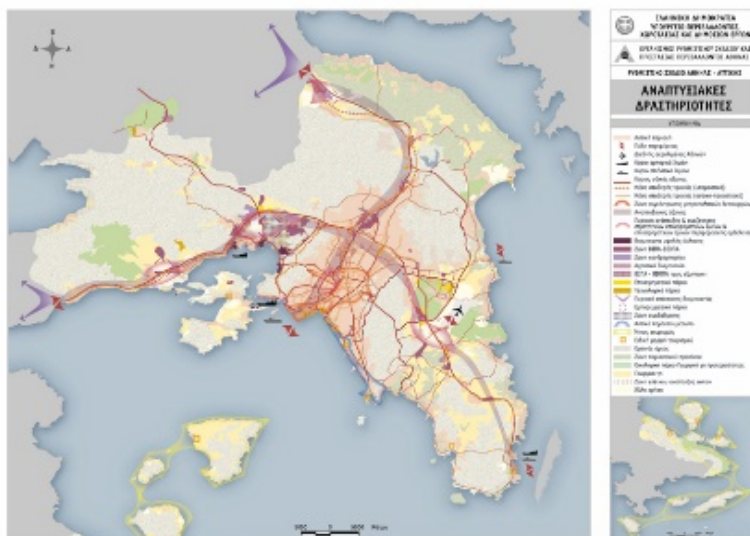
Μετά το 1985, ουδέποτε διατυπώθηκε άλλη πρόταση (πλην του Ελαιώνα) απομάκρυνσης των χρήσεων κορμού (Διοίκηση, Υπηρεσίες, Εμπόριο) από το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας, παρά μόνο αυτή της αποφόρτισης από νέες υπερτοπικές χρήσεις ή της μετακίνησης ορισμένων εκ των παλαιών χρήσεων της διοίκησης. Στις περιπτώσεις δε αυτές, με πλέον emblematicές τις απομακρύνσεις των Υπουργείου Περιβάλλοντος (λεωφόρος Μεσογείων), Υπουργείου Μεταφορών (λεωφόρος Μεσογείων), Υπουργείου Παιδείας (Αττική Οδός), Υπουργείο Μεταναστευτικής Πολιτικής (κόμβος Θηβών-Πέτρου Ράλλη), Περιφέρεια Αττικής (λεωφόρος Συγγρού) και τις προγενέστερες των Υπουργείων Δικαιοσύνης και Δημόσιας Τάξης (λεωφόροι Μεσογείων και Κατεχάκη), οι μετακινήσεις είχαν γίνει σε μεγάλες κενές εκτάσεις επί κεντρικών μητροπολιτικών κυκλοφοριακών αξόνων. Παραδοσιακά επίσης, από τα μεταπολεμικά χρόνια, τα δύο υπουργεία, της Εθνικής Άμυνας και της Ναυτιλίας βρίσκονταν εκτός του κέντρου της Αθήνας, στο Πεντάγωνο και στον Πειραιά, όπως και οι διοικήσεις των Ενόπλων Δυνάμεων και τα περισσότερα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της Αθήνας (Ζωγράφου, Αιγάλεω, Συγγρού, Καλλιθέα, Πειραιάς). Οι σχολές αξιωματικών βρίσκονται επίσης στον Πειραιά και τα Μεσόγεια.

Αυτές οι χωροθετήσεις, οι οποίες στην πλειοψηφία τους προκύπτουν από σχεδιασμούς των δεκαετιών 1950-1980 έχουν σταδιακά αποφορτίσει το κέντρο της Αθήνας από μεγάλο βάρος διοικητικών και άλλων χρήσεων, από δεκάδες χιλιάδες εργαζόμενους, φοιτητές κ.ά. Ταυτόχρονα, όμως, κατά τη σύνταξη του ΡΣΑ 2014 διαπιστώθηκε ότι η απορφάνιση του κέντρου από όλες αυτές τις χρήσεις και η μετακίνηση του αντίστοιχου πληθυσμού, ο οποίος επιδρούσε θετικά στη λειτουργία της πόλης (εμπόριο, υπηρεσίες, πολιτισμός, αναψυχή, κατοικία) στην περιφέρεια υπήρξε μία από τις αιτίες της κρίσης του κέντρου.

Αξίζει να σημειωθεί ωστόσο ότι και κατά την ενδιάμεση μεταξύ 1985 και 2014 περίοδο, στο πλαίσιο επεξεργασιών για την επικαιροποίηση του ΡΣΑ του 1985 μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, τον Απρίλιο του 2009 δόθηκε στη δημοσιότητα, από το τότε ΥΠΕΧΩΔΕ, ένα πρώτο σχέδιο νόμου για την αναθεώρηση του ΡΣΑ 1985, το οποίο συνοδευόταν από 12 χάρτες, μεταξύ των οποίων και οι ακόλουθοι 3-6 και 3-7 για το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας και τους άξονες και κέντρα αναπτυξιακών δραστηριοτήτων στο Λεκανοπέδιο. Και στις επεξεργασίες αυτές αφενός καθίσταται με συνέπεια σαφές το όριο του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας αφετέρου δεν προβλέπεται ούτε στους χάρτες ούτε στο κείμενο η περιοχή της Δάφνης ή του Υμηττού να αποκτούν αναβαθμισμένο ρόλο σε μητροπολιτικό επίπεδο.

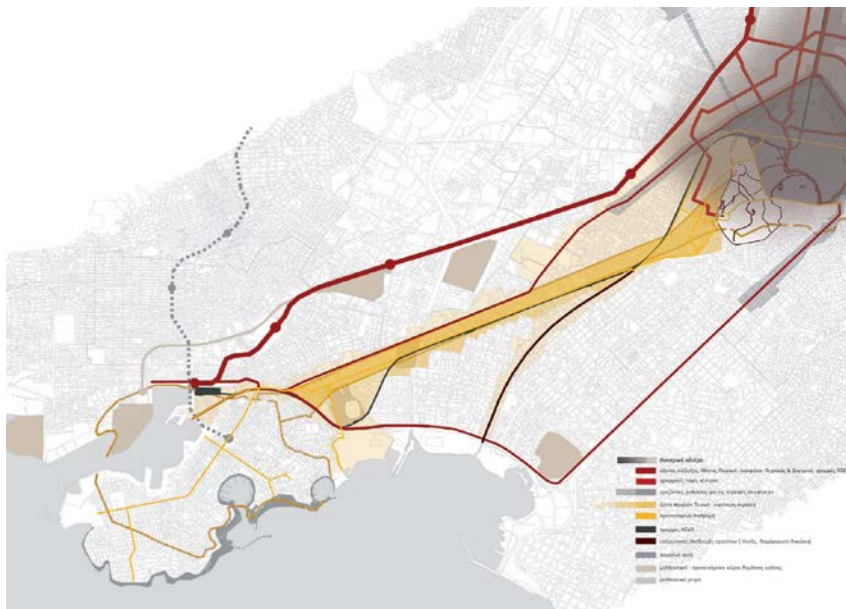


Χάρτης 3-6. Το Μητροπολιτικό Κέντρο Αθήνας. Κεντρικότητες και τάσεις ανάπτυξης. Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Περιβάλλοντος Αθήνας, «Σχέδιο Νόμου. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (ΡΣΑ)», 2009.



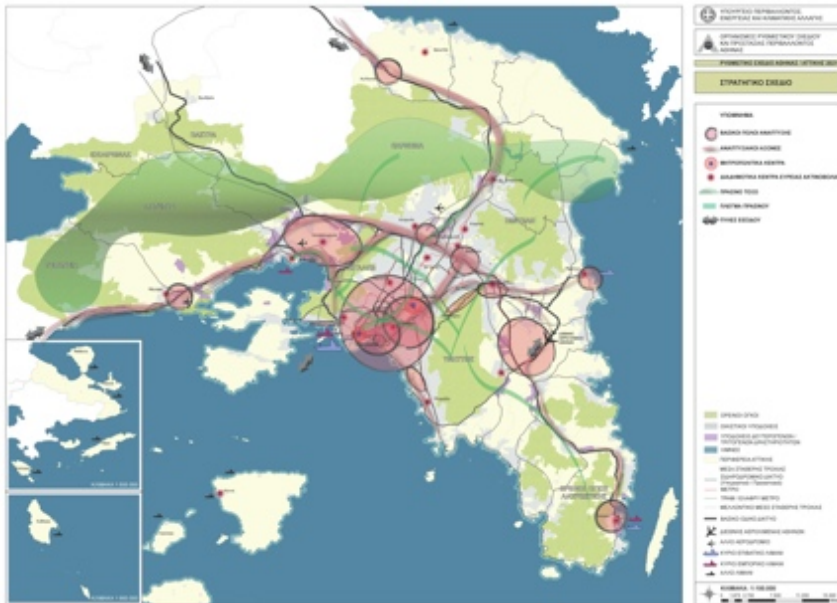
Χάρτης 3-7. Άξονες και κέντρα αναπτυξιακών δραστηριοτήτων στο Λεκανοπέδιο. Τα μητροπολιτικά κέντρα ορίζονται με περιγράμματα και βαθύτερο χρωματισμό όπως και ο δυναμικός αναπτυξιακός άξονας ο οποίος προέκυψε μετά το 2004 Κηφισού-Αττικής Οδού. Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Περιβάλλοντος Αθήνας, «Σχέδιο Νόμου. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (ΡΣΑ)», 2009.

Στη συνέχεια, σε μια συγκυρία κατά την οποία μεταξύ άλλων η οικονομική κρίση έδειχνε ότι θα αποτελέσει παράγοντα καθοριστικής σημασίας σε πολλαπλά επίπεδα, ο διάλογος για τον σχεδιασμό και την ανάγκη αναθεώρησης του ΡΣΑ 1985 συνεχίστηκε σε διαφορετική κατεύθυνση σε σχέση με το σχέδιο νόμου του 2009. Από το 2010, κατά την ετοιμασία του Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου για την Αθήνα-Αττική, αναπτύσσεται μία κρίσιμη πρόταση: το συζυγές μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας-Πειραιά το οποίο περιλαμβάνει τα δύο ευρύτερα ιστορικά κέντρα και ενώνεται μέσω των δύο αξόνων Πειραιώς-Συγγρού ενσωματώνοντας και το παραλιακό μέτωπο (Χάρτης 3-8). Ακολουθώντας αυτήν τη λογική, σημαντικές χρήσεις πολιτισμού και διοίκησης εγκαταστάθηκαν κατά μήκος των δύο γραμμικών αξόνων από την Τεχνόπολη ως την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία στην οδό Πειραιώς και από την Περιφέρεια Αττικής έως το Ίδρυμα «Σταύρος Νιάρχος» στη λεωφόρο Συγγρού. Και αυτές οι χωροθετήσεις σχεδιάστηκαν σε μεγάλα κενά, επί των οδικών αξόνων, σε ισορροπία με τις, σε σχετικά ασφαλή απόσταση ευρισκόμενες, περιοχές κατοικίας.

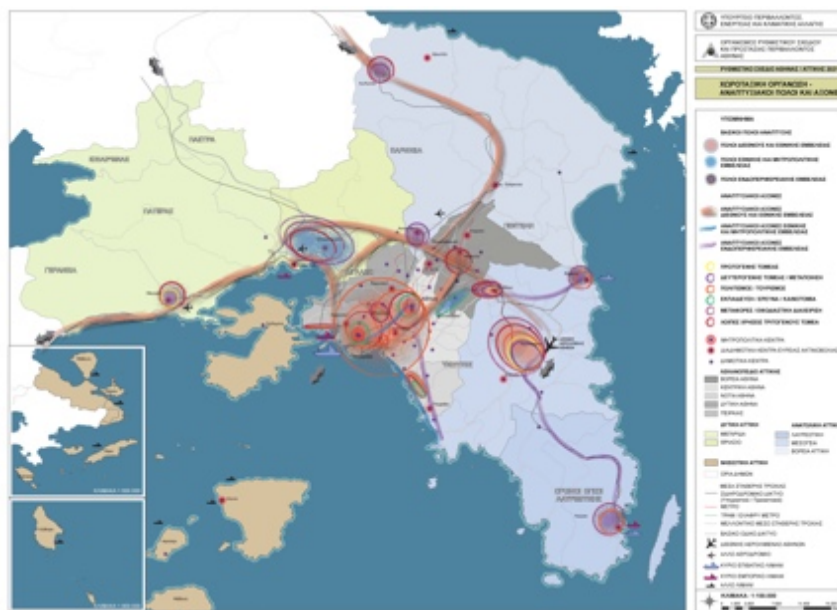


Χάρτης 3-8. Το συζυγές μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας-Πειραιά και οι άξονες σύνδεσης Πειραιώς, Συγγρού και γραμμές ΜΣΤ. Πηγή: Παναγιώτης Τουρνικιώτης (επ. υπεύθυνος), 2012.

Αυτές οι κατευθύνσεις υιοθετήθηκαν και κατά την προετοιμασία του «Ρυθμιστικού Σχεδίου/Αττικής (ΡΣΑ) 2021» κατά την περίοδο 2010-2012, οι οποίες παρήγαγαν το προοίμιο του τελικού ισχύοντος σήμερα ΡΣΑ που θεσμοθετήθηκε με νόμο το 2014. Στον πυρήνα της στοχοθεσίας τέθηκαν οι στρατηγικές επιλογές της ανάσχεσης της αστικής διάχυσης μέσω της λογικής της συνεκτικής πόλης και της στροφής προς το παραλιακό μέτωπο και τη θάλασσα. Από τους χάρτες οι οποίοι ακολουθούν φαίνεται η αντίληψη η οποία συνέχισε να καθορίζει τον σχεδιασμό της πρωτεύουσας και κατοχυρώνεται θεσμικά έως σήμερα.



Χάρτης 3-9. Στρατηγικό Σχέδιο. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/Αττικής 2021 (Ν. 4277 ΦΕΚ 156/Α/2014).



Χάρτης 3-10. Χωροταξική οργάνωση - Αναπτυξιακοί πόλοι και άξονες. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/Αττικής 2021 (Ν. 4277 ΦΕΚ 156/Α/2014).

Συνοψίζοντας, σε καμία περίπτωση δεν σχεδιάστηκε, ούτε διατυπώθηκε, εδώ και μισόν αιώνα, η πρόταση δημιουργίας μητροπολιτικού κέντρου με μεγάλο τμήμα των επιτελικών χρήσεων διοίκησης σε άλλο σημείο, πέραν του μητροπολιτικού πυρήνα της Αθήνας. Οι δε προβλεπόμενες ζώνες αποφόρτισης και δορυφορικών χωροθετήσεων ήταν και είναι επίσης ρητά ορισμένες (στον άξονα Κηφισού και τη μεγάλη προβληματική έκταση του Ελαιώνα, κατά μήκος των μητροπολιτικών κυκλοφοριακών αξόνων ή στον αναπτυσσόμενο πόλο του Ελληνικού) και βέβαια όχι εντός πυκνοδομημένων ζωνών κατοικίας σε οικοπέδα λίγων στρεμμάτων. Τέλος, όπως περιγράφεται πιο πάνω, ήδη επτά από τα είκοσι κεντρικά υπουργεία βρίσκονται εκτός του κέντρου της Αθήνας, όπως και άλλοι σημαντικοί πόλοι διοίκησης.

3.2 Επιπτώσεις και προοπτικές της μετακίνησης της διοίκησης από το Μητροπολιτικό Κέντρο

Το Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΕΠΣ) για τη δημιουργία Κυβερνητικού Πάρκου στον χώρο λειτουργίας του εργοστασίου πυρομαχικών της ΕΑΣ ΑΒΕΕ (ΠΥΡΚΑΛ), με ταυτόχρονη απομάκρυνση σημαντικών διοικητικών λειτουργιών από το κέντρο της πόλης της Αθήνας, αφορά ένα σύνθετο εγχείρημα με σημαντικές επιπτώσεις τόσο στην περιοχή εγκατάστασης, όσο και στην περιοχή απομάκρυνσης των διοικητικών λειτουργιών.

Συγκεκριμένα οι επιπτώσεις για την κεντρική περιοχή του Δήμου Αθηναίων, το κέντρο της πρωτεύουσας της χώρας, συναρτώνται:

- αφενός με το μέγεθος της παρέμβασης που αφορά στην περιοχή, αφού σύμφωνα με το ΕΠΣ απομακρύνεται ένα εξαιρετικά σημαντικό δυναμικό διοικητικών λειτουργιών εννέα (9) Υπουργείων και άλλων Υπηρεσιών του Δημόσιου Τομέα (ΑΑΔΕ, ΕΕΣΥΠ Α.Ε., ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε., ΕΤΑΔ Α.Ε.), που σήμερα στεγάζονται σε 127 χώρους κτιριακών εγκαταστάσεων και απασχολούν 14.013 εργαζόμενους
- αφετέρου, με την εξαιρετική σημασία αυτών των λειτουργιών για την κεντρική περιοχή της πρωτεύουσας και με τα προβλήματα που δημιούργησε διαχρονικά η απομάκρυνσή τους από το κέντρο της πόλης, όπως έχει διαπιστωθεί και αποτυπωθεί και σε θεσμικά κείμενα του χωρικού σχεδιασμού.

Η απομάκρυνση της διοίκησης από το κέντρο της Αθήνας αναμένεται να προκαλέσει καταλυτικές αντιδράσεις λόγω της εκκένωσης τεράστιου αριθμού ακινήτων και της απομάκρυνσης χιλιάδων εργαζομένων.

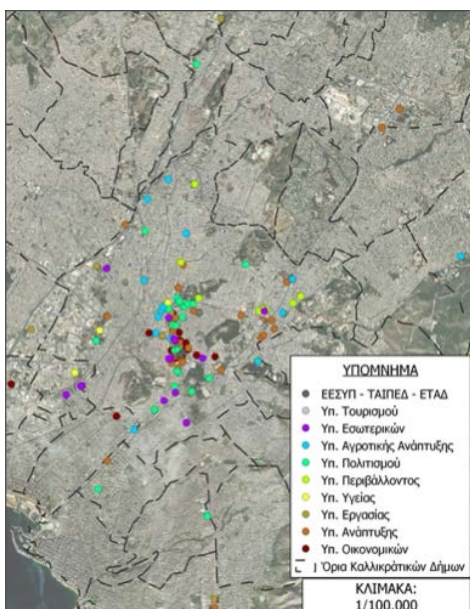
Όπως ήδη εξηγήθηκε στο κεφ.1.2 του παρόντος, στον Δήμο Αθηναίων, αυτό έχει ήδη συμβεί, καθώς κατά την περίοδο της κρίσης νεκρώθηκε μεγάλος αριθμός κτιρίων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, στοιχείο που ενέτεινε την παρακμή του κέντρου καθώς η απονέκρωσή τους παρέσυρε και τις γειτονικές ζώνες τους. Η μερική ανάκαμψη η οποία έχει επέλθει μετά το 2018, δείχνει ότι σχεδόν όλα τα πρώην εγκαταλειμμένα ακίνητα τα οποία άρχισαν να αξιοποιούνται παραλαμβάνουν πλέον χρήσεις τουρισμού (εστίαση-αναψυχή και φιλοξενία σε ξενοδοχεία ή Airbnb) ανατρέποντας την ισορροπία και τη μίξη χρήσεων που χαρακτήριζε ιστορικά την κεντρική Αθήνα.



Εικόνα 3-2. Ενδεικτικός χάρτης με τα 21 κλειστά ακίνητα των Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης (ΕΦΚΑ και ΟΑΕΔ) στο κέντρο της Αθήνας. Υπολογίζεται ότι ο συνολικός αριθμός των κλειστών κτιρίων του ευρύτερου δημόσιου φορέα στον Δήμο Αθηναίων ξεπερνάει τα εκατό. Πηγή: Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ 2023.

Οι διοικητικές λειτουργίες που προτείνεται να απομακρυνθούν στεγάζονται σήμερα σε κτίρια κυρίως στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας και στην περιοχή του κόμβου Αμπελοκήπων.

Οι πιο εμβληματικές από αυτές αφορούν τα Υπουργεία Επικρατείας και Τύπου στη λεωφ. Βασιλίσσης Σοφίας, το Υπουργείο Εργασίας στην οδό Σταδίου, το Υπουργείο Οικονομικών στο Σύνταγμα, το Υπουργείο Εμπορίου στην πλατεία Κάνιγγος, το Υπουργείο Υγείας στην οδό Αριστοτέλους, το Υπουργείο Πολιτισμού στο Μουσείο, στην πλατεία Καρύτση και στην Πλάκα. Πρόκειται για σημαντικές λειτουργίες που έχουν επηρεάσει τη σημερινή γεωγραφία του κέντρου της Αθήνας.



Εικόνα 3-3. Διασπορά των υφιστάμενων διοικητικών υπηρεσιών των Υπουργείων στην Αθήνα. Πηγή: ΕΠΣ, εικόνα 59.

Η «απελευθέρωση» 353.480 τ.μ. κτιριακών εγκαταστάσεων αναμένεται να δημιουργήσει «νεκρές ζώνες» στις περιοχές του ιστορικού κέντρου που αναφέρθηκαν ήδη.

Πίνακας 4.1-2: Στοιχεία σχετικά με αριθμό και επιφάνεια κτηρίων, και προσωπικού στα σημερινά κτήρια των Υπουργείων.

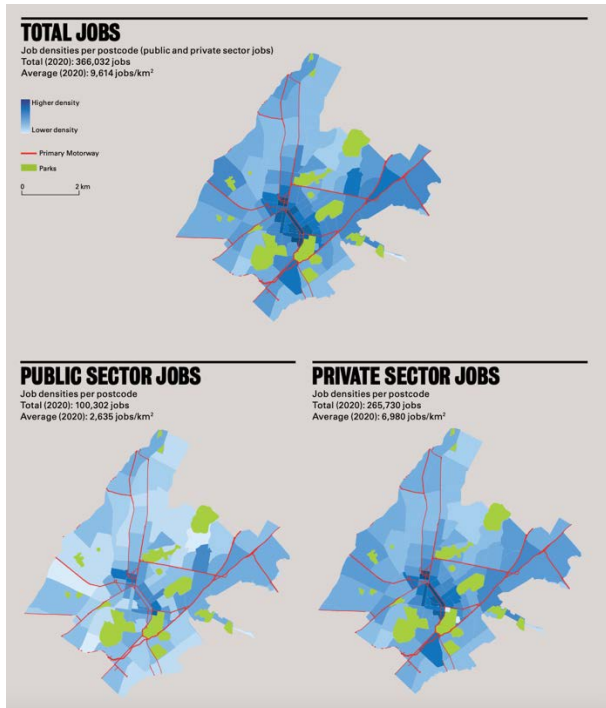
Υπουργείο / Αρχή	Κτήρια Γραφείων		
	Αριθμός Προσωπικού	Επιφάνεια κτηρίων (m ²)	Επιφάνεια διοίκησης / απασχολούμενο (m ²)
Οικονομικών & ΑΑΔΕ	2191	35.798	16,34
Ανάπτυξης & Επενδύσεων	3703	119.036	32,15
Εργασίας & Κοινωνικών Υποθέσεων	712	14.220	19,97
Υγείας	564	16.587	29,41
Περιβάλλοντος & Ενέργειας	627	21.695	34,60
Πολιτισμού & Αθλητισμού	1350	19.396	14,37
Εσωτερικών	2044	47.633	23,30
Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων	1958	61.264	31,29
Υπουργείο Τουρισμού	499	9.901	19,84
ΕΕΣΥΠ-ΕΤΑΔ-ΤΑΙΠΕΔ	365	7.950	21,78
Σύνολο (1)	14013	353.480	25,23

Πηγή: Υπουργείο Οικονομικών.

Εικόνα 3-4. Στοιχεία σχετικά με αριθμό και επιφάνεια κτηρίων, και προσωπικού στα σημερινά κτήρια των Υπουργείων. Πηγή: ΣΜΠΕ, πίνακας 4.1-2.

Από την σκοπιά της επίπτωσης που θα έχει η απομάκρυνση τόσων εργαζόμενων και συναλλασσόμενων από το κέντρο, αξίζει να αναφερθεί ότι στην έκθεση «Spatial Compendium» του LSE⁸ (2022) επισημαίνεται πως η πυκνότητα θέσεων εργασίας στο κέντρο της Αθήνας (τόσο του δημόσιου όσο και του ιδιωτικού τομέα) ενισχύει την κεντρικότητα της πόλης και το ρόλο του κέντρου της ως οικονομική δύναμη σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Είναι χαρακτηριστικό ότι στον χάρτη με τις πυκνότητες θέσεων εργασίας του δημοσίου τομέα (σελ. 17 της έκθεσης), η μέγιστη πυκνότητα αντιστοιχεί με ακρίβεια στις θέσεις των υπουργείων και δημοσίων υπηρεσιών από το Σύνταγμα έως την Ομόνοια.

⁸ ATHENS URBAN AGE TASK FORCE. A SPATIAL COMPENDIUM. © LSE Cities 2022. London School of Economics and Political Science.



Εικόνα 3-5. Η πυκνότητα θέσεων εργασίας στο δημόσιο και στον ιδιωτικό τομέα στο Δήμο Αθηναίων. Η μέγιστη πυκνότητα αντιστοιχεί με ακρίβεια στις θέσεις των υπουργείων και δημοσίων υπηρεσιών από το Σύνταγμα έως την Ομόνοια. Πηγή: LSE Cities 2022, σελ. 17.

Όπως διαπιστώνει και το Τμήμα Πολεοδομικού Σχεδιασμού, της αρμόδιας Δ/σης Σχεδίου Πόλεως και Αστικού Περιβάλλοντος του Δήμου Αθηναίων (στην από 08.02.2023 εισήγησή του προς τα όργανα του Δήμου), η ΣΜΠΕ του εν λόγω ΕΠΣ:

«περιορίζεται μονομερώς στην επίδραση που θα έχει το υπόψη εγχείρημα στην περιοχή υποδοχής των Υπηρεσιών της Κεντρικής Διοίκησης, ήτοι στη Δ.Ε. Υμηττού του Δήμου Δάφνης Υμηττού, χωρίς να εξετάζει την επίδρασή του στην περιοχή προέλευσης, το Δήμο Αθηναίων».

Βασιζόμενη, άλλωστε, σε αυτήν την έλλειψη οποιασδήποτε εκτίμησης των επιπτώσεων για το κέντρο της πρωτεύουσας, και εκτιμώντας ότι αυτές και είναι υπαρκτές και θα έχουν σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο, η αρμόδια Δ/ση του Δήμου εισηγείται τελικά αρνητικά για την απομάκρυνση των διοικητικών λειτουργιών και μετεγκατάστασή τους σε άλλο χώρο. Εισήγηση που έγινε δεκτή και οδήγησε σε σχετική απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Αθηναίων⁹. Είναι σημαντικό επίσης, όπως προκύπτει από τα πρακτικά του Δ.Σ., ότι όλες ανεξαιρέτως οι δημοτικές παρατάξεις τάχθηκαν κατά του σχεδίου.

Επισημαίνεται ότι τις ίδιες θέσεις, σχετικά με τις αρνητικές επιπτώσεις του σχεδίου απομάκρυνσης διοικητικών λειτουργιών από το κέντρο της Πρωτεύουσας, έχουν διατυπώσει και οι επιστημονικοί φορείς του χωρικού σχεδιασμού, όπως οι ΣΕΠΟΧ, ΣΕΜΠΧΠΑ και ΣΑΔΑΣ.

Η σοβαρή έλλειψη στη ΣΜΠΕ για το Κυβερνητικό Πάρκο στην ΠΥΡΚΑΛ σε ό,τι αφορά τις επιπτώσεις της απομάκρυνσης της επιτελικής Διοίκησης από το κέντρο της Αθήνας στον χαρακτήρα και στην πολυλειτουργικότητα της περιοχής αποκρύπτει την πιο ουσιώδη

⁹ 3η Συνεδρίαση Δ.Σ. Δ. Αθηναίων, 13.02.2023

ασυμβατότητα με το ΡΣΑ 2014 και αποσιωπά τον κίνδυνο μετατροπής του Μητροπολιτικού Κέντρου σε περιοχή με τουριστικό μονολειτουργικό χαρακτήρα.

4 Επιπτώσεις στη Δημοτική Ενότητα Υμηττού του Δήμου Δάφνης-Υμηττού

4.1 Συνάφεια με το εγκεκριμένο ΓΠΣ της ΔΕ Υμηττού

Η Υπουργική Απόφαση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Υμηττού (ΥΑ 67564/2332 ΦΕΚ 1061/Δ/96) προέβλεπε τη σταδιακή απομάκρυνση της ΠΥΡΚΑΛ, και προσδιόριζε τη δημιουργία αθλητικών εγκαταστάσεων, πολιτιστικών χρήσεων, χρήσεων πρασίνου, δημοτικής αγοράς, κέντρου Υγείας. Το ΓΠΣ αυτό τροποποιήθηκε με τον Ν. 4864/2021 και το άρθρο 92, που προβλέπει τη δημιουργία Πολεοδομικού Κέντρου (με σκοπό την εγκατάσταση χώρων Διοίκησης) και αστικού πρασίνου στον χώρο της ΠΥΡΚΑΛ, χρήσεις πολύ πιο επιβαρυντικές - δυσμενέστερες για τη δημοτική ενότητα Υμηττού, περιοχή προσφυγικών κατοικιών χαμηλού ύψους, χωρίς να προηγηθεί ο σχεδιασμός που θα αντιστοιχούσε είτε σε επίπεδο Γενικού ή Τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου είτε στο επίπεδο του Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου (που με τον ίδιο νόμο προβλέφθηκε να εκπονηθεί). Επομένως, **η τροποποίηση του ΓΠΣ της δημοτικής ΔΕ Υμηττού με τον Ν. 4864/2021 συνιστά τροποποίηση πολεοδομικού σχεδίου ερήμην νέου πολεοδομικού σχεδιασμού.**

Επίσης ας σημειωθεί ότι η επιλογή της εφαρμογής της τροποποίησης του ΓΠΣ με Νόμο, έναντι Προεδρικού Διατάγματος όπως ορίζει η συνήθης διαδικασία, «προστατεύει» τη διάταξη από την ανάγκη ελέγχου της από το Συμβούλιο της Επικρατείας πριν την έγκρισή του.

Τέλος, η χρήση του εργαλείου του ΓΠΣ για την τροποποίηση των επιτρεπόμενων χρήσεων στην υπό συζήτηση περιοχή, ακυρώνει στην πράξη μέρος της διαδικασίας του Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΕΠΣ), του επιπέδου δηλαδή που βάσει του ίδιου νόμου (Ν. 4864/2021, και την παρ. 2 του άρθρου 92) προβλεπόταν να ρυθμίσει τις παραμέτρους ανάπτυξής της. Με τη σημειακή τροποποίηση του ΓΠΣ προκαταλαμβάνεται «δια νόμου» και χωρίς την αναγκαία διερεύνηση το περιεχόμενο του ΕΠΣ κατά το σκέλος του φάσματος των χρήσεων, της κατανομής και θέσης τους καθώς και των όρων και περιορισμών δόμησης.

4.2 Οι πολεοδομικές επιπτώσεις

Σε όλη την έκταση της ΣΜΠΕ αναφέρονται πληθώρα ανακρίβειών, οι οποίες χρησιμοποιούνται κατά βούληση και κατά περίπτωση προκειμένου να στηρίξουν το εκάστοτε επιχείρημα που διατυπώνεται ανά κεφάλαιο. Οι θέσεις αυτές δε, συχνά αναιρούνται ή παραλείπονται κατά τη διαδοχή των κεφαλαίων προκειμένου να εξαχθεί το επιθυμητό ανά ενότητα συμπέρασμα. Η επίκληση στις ανακρίβειες, που θα παρουσιαστούν παρακάτω, καθιστά την ίδια τη ΣΜΠΕ, και κατά συνέπεια την ορθότητα του σχεδιασμού που αυτή προτείνει, αβάσιμη και ατεκμηρίωτη.

Αποστάσεις του νέου Κυβερνητικού Πάρκου στην ΠΥΡΚΑΛ από τους σταθμούς Μετρό και το κέντρο της Αθήνας

Το ακίνητο, όπου σήμερα λειτουργεί το εργοστάσιο πυρομαχικών της ΕΑΣ ΑΒΕΕ (ΠΥΡΚΑΛ) και αποτελεί την περιοχή επέμβασης του παρόντος ΕΠΣ, παρουσιάζεται να βρίσκεται σε «άμεση γειτνίαση με τον σταθμό «Δάφνη» του Μετρό» (ΣΜΠΕ, κεφ 2.1, Δ). Το επιχείρημα αυτό

χρησιμοποιείται σε όλη την έκταση της ΣΜΠΕ προκειμένου να απαντήσει στις απαιτήσεις εξυπηρέτησης της μετακίνησης από και προς την προς μελέτη επένδυση.

Στην πραγματικότητα, η απόσταση μεταξύ σταθμών Μετρό και νέου Πολεοδομικού Κέντρου, όπως αυτό ορίζεται και προτείνεται από την υπό συζήτηση ΣΜΠΕ, είναι 1,0χλμ. («Άγιος Ιωάννης») έως 1,7χλμ. («Άγιος Δημήτριος»). Η απόσταση αυτή, μπορεί να τεκμηριώσει εγγύτητα όχι όμως «άμεση γειτνίαση». Η ελάχιστη απόσταση του ενός χιλιομέτρου, βρίσκεται αρκετά επάνω από το επιθυμητό όριο των 400-800μ. και δεν θα εξασφαλίσει τη χρήση του σταθμού από τους περίπου 14.000 εργαζόμενους που πρόκειται να μετακινούνται προς την περιοχή, κατ' ουδένα τρόπο δε, δεν εξασφαλίζει αξιοπρεπή πρόσβαση σε ΑΜΕΑ.

Είναι βέβαιο ότι αυτή η οριακή απόσταση θα προκαλέσει περαιτέρω τάση χρήσης ΙΧ οχημάτων καθώς η εξυπηρέτηση με ΜΣΤ είναι προβληματική.

Η ίδια η ΣΜΠΕ δε, στην ίδια παράγραφο, στο ακριβώς προηγούμενο εδάφιο (ΣΜΠΕ, κεφ 2.1, Γ), αναφέρει πως η οδός Εθνικής Αντιστάσεως, μετά την οποία συναντά κανείς τον σταθμό του Μετρό, βρίσκεται απλά «σε εγγύτητα» από το ακίνητο και όχι σε «άμεση γειτνίαση» όπως ορθά αναφέρει για την Λεωφόρο Ηλιουπόλεως.

Επίσης, στην ίδια παράγραφο στο εδάφιο Ε, τοποθετεί το ακίνητο σε απόσταση «2,5χλμ. και 3χλμ. περίπου από τον Εθνικό Κήπο και την πλατεία Συντάγματος αντίστοιχα», ενώ στην πράξη οι αποστάσεις αυτές είναι 3,8χλμ. από την πλατεία Συντάγματος και 4,7χλμ. από την πλατεία Ομονοίας αντίστοιχα. Ας ληφθεί υπόψη ότι στην κτισμένη πόλη δεν είναι δυνατή η κίνηση σε ευθεία γραμμή, αλλά μέσω των διαμορφωμένων οδών η πραγματική (όχι απαραίτητα ευθύγραμμη) κυκλοφοριακή απόσταση είναι κατά πολύ μεγαλύτερη της απλής γεωμετρικής απόσταση από σημείο σε σημείο.

Η ανακρίβεια των χιλιομετρικών αποστάσεων δημιουργεί λανθασμένη εντύπωση και εκτίμηση για το αν και κατά πόσο μπορεί οποιαδήποτε νέα χωροθετούμενη λειτουργία στην περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ να λειτουργήσει σε συνάρτηση με το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας.

Επιφάνειες Νέων Χρήσεων

Σύμφωνα με την πρόταση που εξετάζει η ΣΜΠΕ, από το σύνολο της έκτασης του ακινήτου, ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) διατίθεται για τη χρήση «Ελεύθεροι Χώροι - Αστικό Πράσινο» και ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) για τη χρήση Πολεοδομικού Κέντρου.

Ωστόσο, στο 50% της έκτασης που χαρακτηρίζεται ως «Ελεύθεροι Χώροι - Αστικό Πράσινο» υφίστανται κτίρια προς διατήρηση που καταλαμβάνουν επιφάνεια περίπου 10% (περίπου 8000 τ.μ.), τα οποία δεν αφαιρούνται από κανέναν υπολογισμό επιφανειών, σε όλη την έκταση της ΣΜΠΕ (βλ. Εικόνα 4-1).

Επιπλέον, στην έκταση που χαρακτηρίζεται ως «Πολεοδομικό κέντρο», ορίζεται ποσοστό κάλυψης 60%, καθιστώντας κατά συνέπεια το 40% ακάλυπτη επιφάνεια, κατά την πολεοδομική νομοθεσία. Η ΣΜΠΕ ωστόσο χαρακτηρίζει το υπολειπόμενο αυτό ποσοστό (40%) ως ελεύθερο χώρο, διατιθέμενο για «κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους» αόριστα και χωρίς να προσδιορίζει πώς εξασφαλίζεται αυτή η δέσμευση.

Σε σχέση με τον χαρακτηρισμό των επιφανειών, αναφέρεται επίσης στο κεφ 4.1 πως «το 50% του ακινήτου, όπου θεσμοθετείται η χρήση «Ελεύθεροι χώροι – Αστικό πράσινο», σε συνδυασμό με

τους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους (της τάξης του 40%), που εξασφαλίζονται από την έκταση του «Πολεοδομικού Κέντρου», θα λειτουργήσουν σαν ένας ενιαίος υπερτοπικός χώρος πρασίνου». Σημειώνεται όμως ότι, σύμφωνα με την κείμενη πολεοδομική νομοθεσία (Ν.4067/2012, Άρθρο 17), οι κατασκευές/χρήσεις που επιτρέπονται εντός ακαλύπτου περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων πλακοστρώσεις, τραπεζοκαθίσματα, πέργκολες, εγκαταστάσεις δικτύων κ.ά. και λειτουργούν σε συνέχεια ή προς υποστήριξη των χρήσεων εντός της δομημένης επιφάνειας. Συνεπώς, **δεν υπάρχει καμία εξασφάλιση συνάφειας των χρήσεων εντός του ακαλύπτου χώρου του νέου πολεοδομικού κέντρου, με τον παρακείμενο χαρακτηρισμένο χώρο πρασίνου**, εντός του οποίου, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, διατηρούνται κτίρια που καταλαμβάνουν περίπου το 10% της επιφάνειάς του.



Εικόνα 4-1. Διατηρούμενα κτίρια ανά κατηγορία χρήσης. Πηγή: ΣΜΠΕ, Σχήμα 4.4-1.

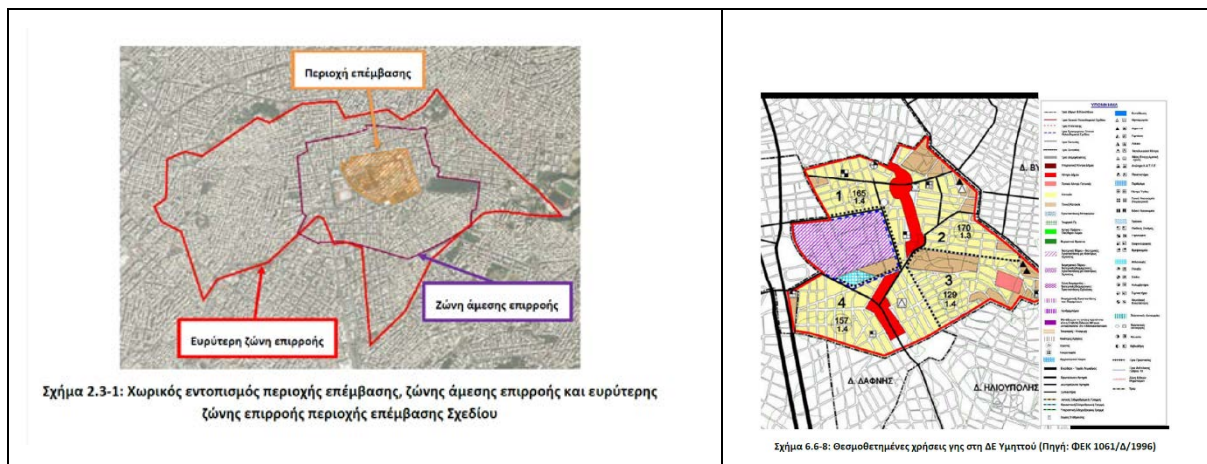
Ορισμός Περιοχής Επέμβασης

Στο κεφάλαιο 2.3 της ΣΜΠΕ ορίζεται η Περιοχή Επέμβασης, που περιλαμβάνει τα 155 στρέμματα του προς εξέταση ακινήτου, και οι Ζώνες Επιρροής της, όπου ως Ζώνη άμεσης επιρροής λογίζεται και εξετάζεται επιφάνεια 909στρ. η οποία εκτείνεται δυσανάλογα στα «βόρεια και ανατολικά σε ακτίνα 350μ. από το κέντρο του [του ακινήτου] ενώ νότια και δυτικά σε ακτίνα 600μ.».

Ο ορισμός αυτός στα βορειοανατολικά έχει περιλάβει μόνο το μισό υφιστάμενο πολεοδομικό κέντρο της Πολεοδομικής Ενότητας Υμηττού, παραλείποντας χωρίς αιτιολόγηση τη μισή πλατεία Υμηττού, η οποία βρίσκεται σε απόσταση 170μ. από το ακίνητο (βλ. Εικόνες 4-2 και 4-3). Αντίθετα, στα νοτιοδυτικά, έχει διευρυνθεί δυσανάλογα προκειμένου να περιλάβει περιοχές κατοικίας και πολύ μικρό τμήμα του Δήμου Αγίου Δημητρίου, σε απόσταση 1χλμ. από το προτεινόμενο νέο Πολεοδομικό Κέντρο, όπου βρίσκεται ο Σταθμός του Μετρό «Δάφνη».

Είναι σαφές πως ο ορισμός της Ζώνης Άμεσης Επιρροής έγινε χωρίς να λαμβάνεται υπόψιν η υφιστάμενη κατάσταση και οι θεσμοθετημένες χρήσεις της Δημοτικής Ενότητας και με

προφανή, και πιθανώς μοναδικό, στόχο τη χρήση του επιχειρήματος της εξυπηρέτησης από τη Γραμμή 2 του Μετρό στην πρόταση.



Εικόνα 4-2. Ζώνες επιρροής ΣΜΠΕ. Πηγή: ΣΜΠΕ, Σχήμα 2.3-1.

Εικόνα 4-3. ΓΠΣ ΔΕ Υμηττού. Πηγή: ΦΕΚ 1061/Δ/1996

Φέρουσα Ικανότητα

Αντίστοιχες ασάφειες εντοπίζονται και στο κεφάλαιο 4.1.10 της ΣΜΠΕ όπου η πρόταση εξετάζεται ως προς τη φέρουσα ικανότητα. Ο έλεγχος γίνεται με βάση την ΥΑ 10788 για τα πολεοδομικά σταθερότυπα (ΦΕΚ 285/Δ/2004) και μέσω αυτής προσδιορίζεται «ο ανεκτός βαθμός "ανάλωσης" του φυσικού της περιβάλλοντος και η ανεκτή αλλαγή στις συνθήκες που επικρατούν σε αυτό, με επεμβάσεις για την "οικιστική" αξιοποίησή της, χωρίς να προκαλούνται υπέρμετρες -μη αναστρέψιμες καταστροφές στο φυσικό περιβάλλον, στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης».

Σύμφωνα με τα σταθερότυπα όπως ορίζονται με την ΥΑ του 2004, για την περιοχή μελέτης πρέπει να εξασφαλίζεται η αναλογία 10-25τ.μ./εργαζόμενο, για χρήσεις που αφορούν την διοίκηση. Η ΣΜΠΕ σε αυτό το κεφάλαιο καταλήγει πως η αναλογία που θα προκύψει από την υλοποίηση της πρότασης θα είναι 10τ.μ./εργαζόμενο, τιμή που αντιστοιχεί στο ελάχιστο του αποδεκτού ορίου και επιπλέον βρίσκεται οριακά εντός ανεκτού ορίου του Κτιριοδομικού Κανονισμού, ο οποίος θεωρεί αποδεκτά τα 9τ.μ./εργαζόμενο (ΦΕΚ 3985/Β/2023, Άρθρο 4).

Από τα υπόλοιπα στοιχεία που αναφέρονται στο ίδιο κεφάλαιο της ΣΜΠΕ, σημειώνεται πως η «συνολική επιφάνεια των κτιρίων στα οποία θα μετεγκατασταθεί η διοίκηση, εντός του υπό μελέτη ακινήτου, ανέρχεται σε 130.000τ.μ. περίπου (εκ των οποίων τα 98.000τ.μ. περίπου αφορούν σε προτεινόμενα νέα κτίρια)».

Συνεπώς, για να καλύπτεται το όριο των 10τ.μ. ανά εργαζόμενο, θα πρέπει οι προς μετακίνηση υπάλληλοι να είναι 13.000. Όμως, ακριβώς στη συνέχεια, στον Πίνακα 4.1.2 οι εργαζόμενοι εμφανίζονται να είναι 14.000 και άρα η αντιστοιχία διαμορφώνεται σε 9,28τ.μ./εργαζόμενο, τιμή κάτω από τα αναφερόμενα αποδεκτά όρια της φέρουσας ικανότητας και οριακά πάνω από το επιτρεπόμενο όριο του ισχύοντος Κτιριοδομικού Κανονισμού.

Επιπλέον, οι οριακές αυτές τιμές είναι, στην πράξη, ακόμα δυσμενέστερες καθώς:

α) σε περίπτωση αύξησης του προσωπικού κατά 445 εργαζόμενους, παύει να καλύπτεται και το όριο του Κτιριοδομικού Κανονισμού,

β) για τον υπολογισμό των αναλογιών οφείλει να χρησιμοποιείται η ωφέλιμη (καθαρή) επιφάνεια των χώρων η οποία είναι αισθητά μικρότερη από τη δομημένη επιφάνεια που χρησιμοποιείται στην παρούσα και

γ) στα 130.000 τετραγωνικά των κτιρίων περιλαμβάνονται και χρήσεις επιπλέον της διοίκησης (ενδεικτικά, όπως αναφέρονται στο κεφ 4.3.1) όπως εμπόριο τοπικό και υπερτοπικό, γραφεία επιχειρήσεων, συνεργεία, εστίαση - αναψυχή, κ.ά., γεγονός που συνεπάγεται ακόμη δυσμενέστερη αναλογία εργαζόμενου/επιφάνεια διοίκησης.

Από τα παραπάνω, προκύπτει πως **τα θεσμοθετημένα σταθερότυπα βάσει της ΥΑ 10788 του 2004 και στον Κτιριοδομικό Κανονισμό του 2023, δεν εξασφαλίζονται και δεν είναι δυνατόν να ικανοποιούνται στην υπό εξέταση πρόταση ούτε πραγματικά, ούτε πιθανώς οριακά.**¹⁰ Δηλαδή με τις προτεινόμενες επιφάνειες δεν μπορεί να καλυφθεί ο αριθμός εργαζομένων ο οποίος έχει υπολογιστεί.

Αρχές χωρικής ανάπτυξης

Στο κεφάλαιο 4.2 «*Αρχές χωρικής ανάπτυξης Ακινήτου*» της ΣΜΠΕ, αναφέρεται πως «*Ένα επίσης ενδιαφέρον στοιχείο που προκύπτει από την ανάλυση που προηγήθηκε είναι ότι οι κατευθύνσεις όλων των Πλαισίων και Σχεδίων του υπερκείμενου σχεδιασμού, αλλά και οι κανονιστικές διατάξεις του ρυμοτομικού σχεδίου προσδίδουν την προοπτική ενός δομημένου περιβάλλοντος στην περιοχή επέμβασης σε συνδυασμό με εκτενείς χώρους πρασίνου*», θέση που, όπως παρουσιάστηκε στο Κεφάλαιο 2, δεν προκύπτει από τον υφιστάμενο υπερκείμενο σχεδιασμό και συνεπώς δεν αληθεύει. Τουναντίον, **η παρέμβαση όχι μόνο δεν εντάσσεται στις προβλέψεις του υπερκείμενου σχεδιασμού αλλά έρχεται και σε αντίθεση με τη βασική του στοχοθεσία, πράγμα που γίνεται ιδιαίτερα σαφές στην περίπτωση του ΡΣΑ.**

Το πλαίσιο στο οποίο στηρίζεται η πρόταση

Στο κεφάλαιο 4.4.1 της ΣΜΠΕ αναφέρεται πως η πρόταση βασίζεται σε δύο σαφή επιχειρήματα: «*α) Στην απομάκρυνση μιας επικίνδυνης και οχλούσας χρήσης από την κεντρική περιοχή του Δήμου Δάφνης-Υμηττού και σε άμεση επαφή με την κατοικία (κύρια χρήση του περιβάλλοντος αστικού ιστού).*

β) Στη συγκέντρωση και τον εκσυγχρονισμό της κεντρικής διοίκησης σε συνδυασμό με την αποφόρτιση του κέντρου από τη συγκεκριμένη χρήση, οι συνέπειες της οποίας γίνονται εντονότερες λόγω της χωρικής της πολυδιάσπασης».

Όμως:

α) η απομάκρυνση είχε ήδη θεσμοθετηθεί με το προηγούμενο ΓΠΣ της ΔΕ Υμηττού και δεν προκύπτει από κάπου η απαίτηση της πρότασης προκειμένου να εφαρμοστεί ο ισχύων σχεδιασμός, ενώ παράλληλα αποκρύπτεται το ότι στις προθέσεις του υφιστάμενου σχεδιασμού

¹⁰ Τα εξεταζόμενα μεγέθη δεν μεταβάλλονται ούτε στα προσφάτως αναθεωρημένα σταθερότυπα βάσει της Απόφασης ΥΠΕΝ/ΔΝΕΠ/32892/1414 (ΦΕΚ 200/Δ/2024)

(ΓΠΣ ΔΕ Δάφνης – Υμηττού) περί απομάκρυνσης της ΠΥΡΚΑΛ προς όφελος της κατοικίας και του κέντρου του δήμου δεν υπήρχε η αντικατάσταση της οχλούσας βιομηχανικής χρήσης με έναν υπερτοπικό πόλο επιπέδου κεντρικής διοίκησης και μητροπολιτικού κέντρου και

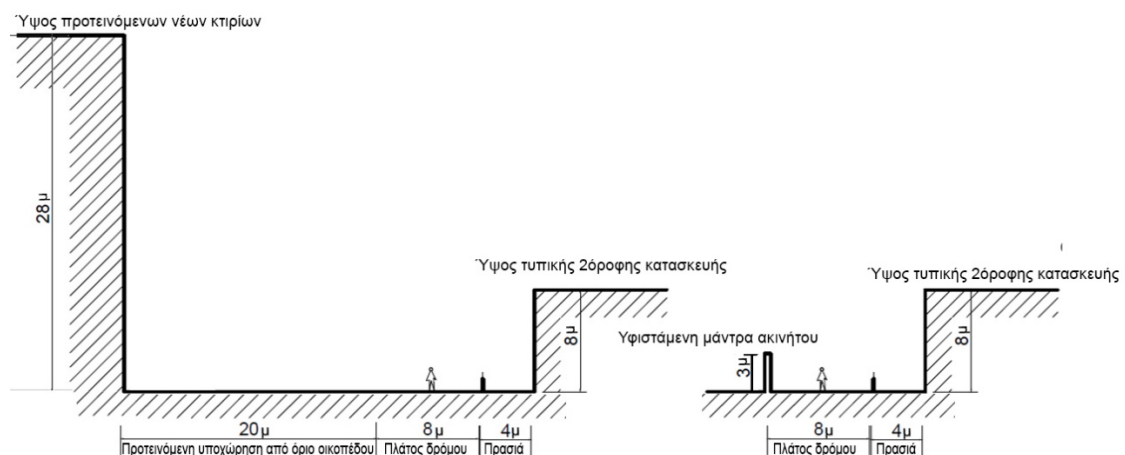
β) δεν τεκμηριώνεται πουθενά η ιδιαίτερη φόρτιση του κέντρου της Αθήνας από τη διάσπαρτη διοίκηση ούτε συναρτάται με οποιονδήποτε στρατηγικό στόχο/σχεδιασμό υφιστάμενου υπερκείμενου ή υποκείμενου επιπέδου η απομάκρυνσή της από αυτό (όπως κατ' επανάληψη έχει σχολιαστεί στο παρόν).

Συνεπώς, η βασική επιχειρηματολογία υπέρ της παρέμβασης αναδεικνύεται έωλη τόσο ως προς την περιοχή της παρέμβασης (ΠΥΡΚΑΛ) όπου υφιστάμενες προβλέψεις τροποποιούνται επί το δυσμενέστερο, όσο και ως προς την περιοχή προέλευσης της μετακίνησης (κέντρο της Αθήνας) για την οποία ποτέ δεν προβλέφθηκε τίποτε ανάλογο.

Δομημένο Περιβάλλον

Στο κεφάλαιο 4.4.5 της ΣΜΠΕ εξετάζεται η κατάσταση του δομημένου περιβάλλοντος και αναφέρεται πως «*υιοθετείται η λογική κτίρια που χωροθετούνται κοντά στα όρια του ακινήτου να τοποθετούνται σε σημαντική υποχώρηση του ορίου της περιοχής επέμβασης*», απαίτηση που προκύπτει ούτως ή άλλως από την κείμενη νομοθεσία και συγκεκριμένα τον Ν. 4067/2012 που απαγορεύει τη δόμηση εκτός ιδεατού στερεού. Συνεπώς, πρακτικά, σε αυτό το σημείο δηλώνεται απλά η συμμόρφωση του προτεινόμενου σχεδίου με την ισχύουσα νομοθεσία.

Συγκεκριμένα, ορίζεται από την πρόταση πως τα νέα κτίρια θα τηρούν απόσταση μεγαλύτερη των 20 μέτρων από το όριο της ιδιοκτησίας, με σκοπό η ζώνη αυτή να «*απαλείψει τη σημερινή κατάσταση του οπτικού και λειτουργικού φράγματος λόγω της ύπαρξης του περιμετρικού τοίχου*». Ο σημερινός τοίχος έχει ύψος κατά μέσο όρο 3μ και βρίσκεται στο όριο της ιδιοκτησίας και τα νέα κτίρια θα έχουν ύψος 28μ. και θα βρίσκονται σε υποχώρηση 20μ. Αυτό σχηματικά παρουσιάζεται ως εξής:



Εικόνα 4-4. Ενδεικτική τομή οδού στο όριο του ακινήτου. Επεξεργασία: ερευνητική ομάδα.

Στο παραπάνω σκαρίφημα γίνεται σαφές πως το οπτικό και λειτουργικό φράγμα δεν απαλείφεται, όπως αναφέρει η ΣΜΠΕ, αντιθέτως ενισχύεται, μέσω των δυσανάλογα ψηλών κτιρίων που κατασκευάζονται, σε σχέση με την υπόλοιπη περιοχή.

Αυτό που προκύπτει τέλος, για τη συνολική κατάσταση της περιοχής είναι ότι με τη χωροθέτηση ανατράπηκαν οι όροι δόμησης¹¹, στο ΟΤ 188 της ΠΥΡΚΑΛ, όπου ήταν θεσμοθετημένος ΣΔ 1,4 και ανώτατο επιτρεπόμενο ύψος 13 μέτρα (ΦΕΚ 912/Δ/2005) και η προηγούμενη πρόβλεψη του τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου, μετά την απομάκρυνση της βιομηχανίας, ήταν «Χώρος Ανέγερσης Σχολείου» επίσης με ΣΔ 1,4. Με τη νέα χωροθέτηση σε μία ευρύτατη έκταση της πόλης, θα κατασκευαστούν κτίρια ύψους 28 μ. δηλαδή η νησίδα αυτή θα έχει κτιριακούς όγκους υπερδιπλάσιου ύψους και ορόφων από την υπόλοιπη περιοχή.



Εικόνα 4-5. Δήμος Δάφνης-Υμηττού, Δημοτική Ενότητα Δάφνης. Αριθμός Οικοδομικού Τετραγώνου 188 Χρήση: «Χώρος Ανέγερσης Σχολείου». Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών <http://gis.epoleodomia.gov.gr/v11/#/23.7433/37.9517/17>.

4.3 Οι κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές επιπτώσεις

Επεμβάσεις στο οδικό δίκτυο

Σε επίπεδο αναγνώρισης, πολύ χαρακτηριστική είναι η παραδοχή που γίνεται στο πλαίσιο της κυκλοφοριακής μελέτης του ΕΠΣ (σελ. 54) : «*Η διάταξη του κυρίου οδικού δικτύου της ευρύτερης περιοχής, το οποίο διασχίζει εσωτερικά δομημένες περιοχές ή εφάπτεται σε αυτές, είναι ανελαστική, καθώς δεν υπάρχουν περιθώρια νέων χαράξεων σε νέους διαδρόμους.*» Πράγματι, τα περιθώρια παρεμβάσεων ώστε να εξυπηρετηθούν οι φόρτοι που συνεπάγεται μια τέτοια

¹¹ Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών <http://gis.epoleodomia.gov.gr/v11/#/23.7433/37.9517/17>.

χωροθέτηση είναι πρακτικά ανύπαρκτα και γι' αυτό, οι σχετικές προτάσεις της ΣΜΠΕ χαρακτηρίζονται από αδύναμες έως άστοχες.

Σε ό,τι αφορά τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, η ΣΜΠΕ περιορίζεται στην πρόταση πεζοδρόμησης τμήματος της οδού Εθν. Αντιστάσεως που καταλήγει στην λεωφόρο Ηλιουπόλεως (κεφ 4.4.8 ΣΜΠΕ), στο τμήμα μεταξύ της περιοχής επέμβασης και του ακινήτου του Τμήματος Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού (ΤΕΦΑΑ) Αθήνας. Στο ίδιο κεφάλαιο, αναφέρεται πως στο πεζοδρομημένο τμήμα θα επιτρέπεται ήπιας κυκλοφορίας και αντίθετης φοράς κίνηση οχημάτων. Συνεπώς, με την ρύθμιση αυτή διακόπτεται η διαμπερότητα της κίνησης επί της οδού Εθνικής Αντιστάσεως, μιας οδού με ήδη αυξημένη κυκλοφορία της τάξεως των 2.300 οχημάτων/ώρα τις ώρες αιχμής όπως διαπιστώνεται στην σελ. 28 της Κυκλοφοριακής Μελέτης που συνοδεύει το ΕΠΣ, η οποία διοχέτευε την κίνηση των οχημάτων στην λεωφ. Ηλιουπόλεως. Σαν αποτέλεσμα, επιβαρύνεται αναπόφευκτα η οδός Ιδωμένης μπροστά από το ακίνητο των ΤΕΦΑΑ που πλέον καθίσταται η μόνη σύνδεση των δύο αρτηριών.

Η πρόταση αυτή γίνεται παρά το γεγονός ότι η λεωφ. Ηλιουπόλεως μαζί με την λεωφ. Βουλιαγμένης παρουσιάζονται σε όλη την έκταση της ΣΜΠΕ ως κεντρικές αρτηρίες της περιοχής, και χρησιμοποιούνται ως επιχείρημα για την συνδεσιμότητα και πρόσβαση στο ακίνητο (βλ. ενδεικτικά Πίνακας 3.4-1 *Πλεονεκτήματα – Ευκαιρίες, κεφ 4.1.8 Σύστημα πρόσβασης – μεταφορική υποδομή κ.ά.*). Επιπλέον, η ΣΜΠΕ δεν προχωρά σε καθορισμό ή πρόταση για την διοχέτευση της εκτρεπόμενης από τον πεζόδρομο κυκλοφορίας.

Τα παραπάνω συμβαίνουν ενώ η ίδια η ΣΜΠΕ στο κεφάλαιο 4.6.2.3 «*Συλλογή/Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Δεδομένων*» διαπιστώνει, για την σημερινή κατάσταση στις οδούς που περιβάλλουν το εξεταζόμενο ακίνητο, πως «*Από τη συλλογή και ανάλυση των κυκλοφοριακών δεδομένων που αφορούν σε κυκλοφοριακούς φόρτους, από τις μετρήσεις που διαθέτει το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΚΔΚ) της Περιφέρειας Αττικής, προκύπτει ότι το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο είναι επιβαρυνόμενο τις καθημερινές (εργάσιμες ημέρες) καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, με διατομές που λειτουργούν με φόρτους αιχμής από τις 07:00 έως τις 22:00*».

Στη σημερινή κατάσταση του κυκλοφοριακού δικτύου γύρω από το ακίνητο υπολογίζεται πως τις ώρες αιχμής το ζεύγος λεωφ. Εθνικής Αντιστάσεως – λεωφ. Βουλιαγμένης εξυπηρετούν κατά μέσο όρο 2.500-2.300 οχήματα/ώρα αντίστοιχα, η λεωφ. Ηλιουπόλεως 1.550 οχήματα/ώρα, ενώ παράλληλα οι τοπικές συλλέκτριες οδοί μεταξύ 500-800 οχημάτων/ώρα (Κυκλοφοριακή Μελέτη ΕΠΣ, σελ. 28). Η ΣΜΠΕ δεν προχωρά, ούτε σε αυτό το κεφάλαιο, σε πρόταση ουσιαστικών μεθόδων ανατροπής της κατάστασης και προστασίας της περιοχής από την επιπλέον επιβάρυνση η οποία σύμφωνα με την παραπάνω Κυκλοφοριακή Μελέτη του ΕΠΣ, υπολογίζεται τουλάχιστον να διπλασιάσει τον φόρτο οχημάτων.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το διάγραμμα που παρουσιάζεται στην σελίδα 50 της Κυκλοφοριακής Μελέτης του ΕΠΣ, οι μετακινήσεις οικία-εργασία των εργαζόμενων (δεν υπολογίζονται οι επισκέπτες, οι φρουρούμενες μετακινήσεις υπουργών ή επισήμων κ.λπ.) στο Κυβερνητικό Πάρκο υπολογίζεται ότι θα γίνονται με ΙΧ αυτοκίνητο σε ποσοστό από 26.8% έως 48.5%. Λόγω της προβληματικής απόστασης των σταθμών του Μετρό, και λόγω του ότι ο μέσος όρος μετακινήσεων με ΙΧ αυτοκίνητο στην Αθήνα υπερβαίνει το 50%, η εκτίμηση αυτή θεωρείται υποεκτιμημένη. Θεωρείται δε ακόμα πιο υποεκτιμημένη αν σκεφτεί κανείς ότι η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μιας θέσης που δεν είναι κομβική στο δίκτυο των συγκοινωνιών, όπως είναι το

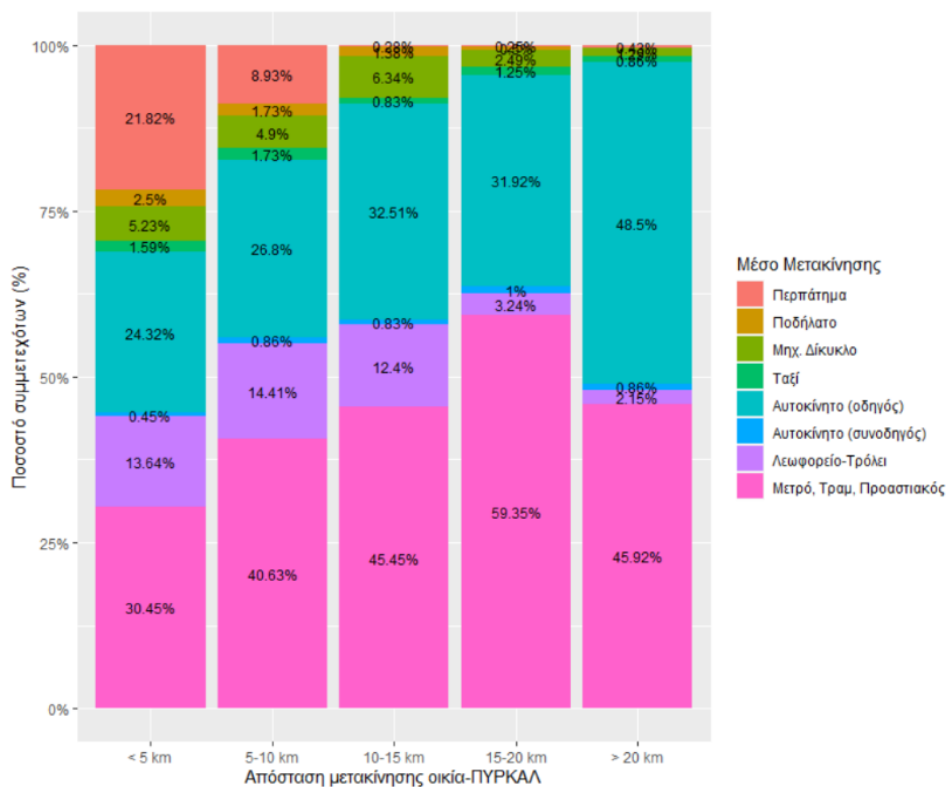
κέντρο της Αθήνας όπου συγκλίνουν όλοι οι μεγάλοι οδικοί και συγκοινωνιακοί άξονες, έχει ως αποτέλεσμα τον πολλαπλασιασμό των αναγκών μετεπιβιβάσεων, κάτι που στατιστικά συμβάλλει αποτρεπτικά στην χρήση των συγκοινωνιακών μέσων και υπέρ της χρήσης του ΙΧ.

Ακόμη όμως και αν θεωρηθεί αυτό το ποσοστό (26.8% έως 48.5%) αξιόπιστο τότε οι 14.000 εργαζόμενοι θα φθάνουν κάθε πρωί στις ώρες 7.00-9.00 και θα αναχωρούν κάθε απόγευμα στις ώρες 14.30-17.00 με έναν στόλο ιδιωτικών οχημάτων της τάξης των 3.600-6.700. Οι άξονες που οδηγούν στην ΠΥΡΚΑΛ, σήμερα εμφανίζουν φόρτους της τάξης των 2.500 -2.300 οχημάτων/ώρα για τη λεωφ. Βουλιαγμένης και 1.550 για τη λεωφ. Ηλιουπόλεως. Με απλή ωριαία αναγωγή προκύπτει ότι θα δεχθούν επιπλέον 1.800-3.350 ανά ώρα αιχμής, δηλαδή διπλάσιους και τριπλάσιους φόρτους.

Επομένως, **ακόμη και με το πλέον ευνοϊκό σενάριο το οποίο παρουσιάζει η κυκλοφοριακή μελέτη το ζεύγος της λεωφόρου Βουλιαγμένης, ως άξονας σύνδεσης των νοτίων προαστίων με το κέντρο της Αθήνας θα καταρρεύσει κυκλοφοριακά με απόλυτη βεβαιότητα στις ώρες αιχμής.**

Ε.Π.Σ. ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΣΤΟ ΑΚΙΝΗΤΟ ΠΥΡΚΑΛ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΜΑΪΟΣ 2022



Εικόνα 4-6. Μέσα μετακίνησης ανάλογα με την απόσταση της οικίας από την ΠΥΡΚΑΛ. Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη ΕΠΣ, σελ. 50.

Θέσεις στάθμευσης

Η νομοθεσία ορίζει τις απαιτούμενες θέσεις στάθμευσης ανά νέα χρήση στο ΠΔ 111/2004 (ΦΕΚ 76/Α/2004). Συγκεκριμένα, από το Άρθρο 2 προκύπτει πως η απαίτηση για την προτεινόμενη

χρήση διοίκησης είναι 1 θέση στάθμευσης/50τ.μ. Αυτό συνεπάγεται πως για τα 130.000τ.μ. που πρόκειται να υλοποιηθούν απαιτούνται 2.600 θέσεις στάθμευσης, 600 δηλαδή παραπάνω από όσες προβλέπονται να υλοποιηθούν. Ο αριθμός αυτός δε αυξάνεται κατά πολύ αν στον υπολογισμό λάβουμε υπόψιν το σύνολο των πραγματικών χρήσεων που πρόκειται να φιλοξενηθούν στα 130.000τ.μ. οι οποίες, όπως είδαμε παραπάνω, πρόκειται να περιλαμβάνουν ενδεικτικά και εμπόριο τοπικό και υπερτοπικό, γραφεία επιχειρήσεων, συνεργεία, εστίαση – αναψυχή (κεφ 4.3.1 ΣΜΠΕ). Για τις χρήσεις αυτές, η αναλογία θέσεις στάθμευσης/τετραγωνικό μέτρο είναι κατά πολύ μεγαλύτερη, αφού ενδεικτικά για τις χρήσεις εστίασης απαιτούνται 1θέση/35τ.μ., για εμπορικά κέντρα και πολυκαταστήματα 1θέση/15τ.μ., για συνεργεία 1θέση/20τ.μ. κοκ.

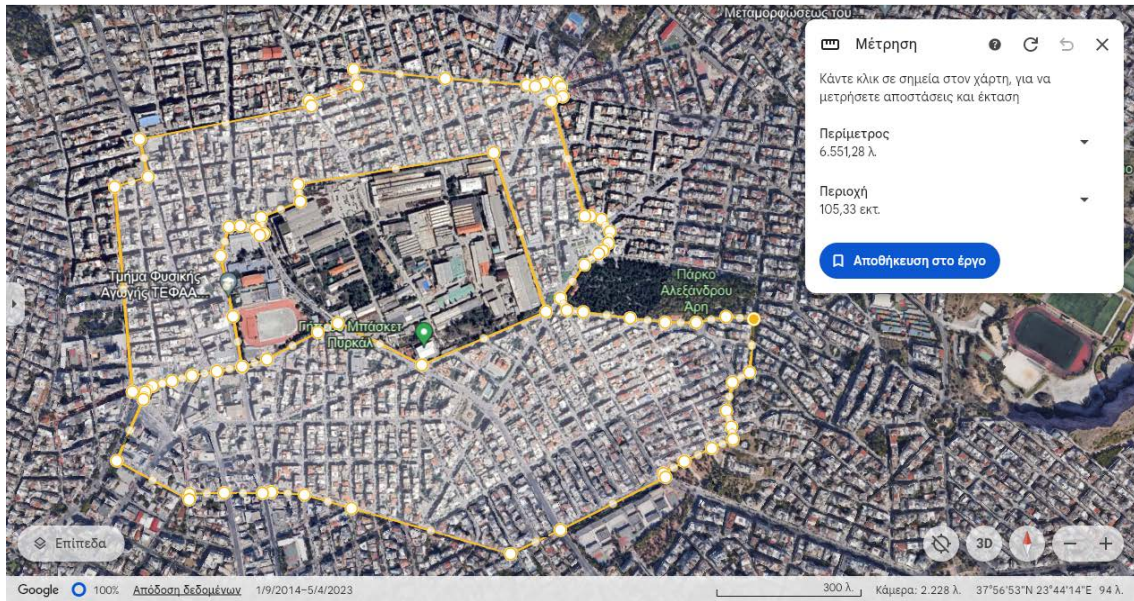
Συνεπώς, οι 2.000 θέσεις που προβλέπονται από την πρόταση που εξετάζει η ΣΜΠΕ (Πίνακας 4.6-3), ούτε επαρκούν για να εξυπηρετήσουν 14.000 εργαζόμενους προστεθειμένων των συναλλασσόμενων της δημόσιας διοίκησης, ούτε είναι εντός των αποδεκτών νόμιμων ορίων που ορίζει το ΠΔ 111/2004 (ΦΕΚ 76/Α/2004), όπως λανθασμένα αναφέρει η ΣΜΠΕ στο κεφ. 4.4.4.

Κι αυτό διότι σύμφωνα με την ίδια τη μέτρηση της κυκλοφοριακής μελέτης με ΙΧ αυτοκίνητο αναμένεται να κινηθεί ένας μέσος όρος της τάξης του 33%, δηλαδή 5.000 οχήματα των 14.000 εργαζομένων και των κατ' ελάχιστον 1.000 επισκεπτών ημερησίως.¹² Επομένως πέραν της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης αναμένεται αύξηση της ζήτησης θέσεων στάθμευσης για 3.000 οχήματα, δεδομένου ότι τα υπόλοιπα 2.000 θα καλυφθούν εντός του συγκροτήματος.

Σε σχέση με την πίεση, που αναπόφευκτα θα δεχτεί η περιοχή ως προς τη ζήτηση θέσεων στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων, και η οποία θα προστεθεί στην ήδη διαπιστωμένα επιβαρυμένη συνθήκη στάθμευσης στον Δήμο (διαπιστώνεται και από την ίδια την ΣΜΠΕ στο κεφ 4.6.2.5. *Στάθμευση*), η πρόταση της ΣΜΠΕ στο κεφάλαιο 4.4.8 περιορίζεται στην εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης γύρω από την περίμετρο του ακινήτου, με πιθανότητα διεύρυνσής της. Εξετάζοντας αυτή την προτεινόμενη ζώνη άμεσης επιρροής γύρω από το προτεινόμενο Κυβερνητικό Πάρκο παρατηρούνται τα εξής:

- Ολόκληρη η ζώνη επιρροής, όπως την προσδιορίζει το ΕΠΣ, έχει έκταση 105 εκτάρια, μέση πυκνότητα, σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, 122 κάτοικους/εκτάριο επομένως κατοικούν εκεί περίπου 12.000 άτομα.
- Ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ οχήματος στην Αθήνα ανέρχεται σε 809 αυτοκίνητα ΙΧ ανά 1.000 κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, 2020). Με βάση αυτό το μέγεθος οι κάτοικοι διαθέτουν περί τα 10.300 ιδιόκτητα αυτοκίνητα, τα οποία προφανώς καταλαμβάνουν το σύνολο των προσφερομένων παρόδιων θέσεων στάθμευσης που εξασφαλίζουν οι υπάρχουσες οδοί και επεκτείνονται αναζητώντας διαθέσιμους χώρους σε στεγασμένους ιδιωτικούς χώρους (pilotis) ή σε άλλες περιοχές λιγότερο πυκνοκατοικημένες, σε περιμέτρους πάρκων, σε νεκρά οικόπεδα ή διπλοσταθμεύουν.

¹² Η αθηναϊκή πραγματικότητα δυστυχώς δείχνει μετακινήσεις με ΙΧ οχήματα άνω του 50% αλλά για την αξιοπιστία της παρούσας έκθεσης λαμβάνονται υπόψη τα δεδομένα της κυκλοφοριακής μελέτης του ΕΠΣ.



Εικόνα 4-7. Η ζώνη άμεσης επιρροής του Κυβερνητικού Πάρκου σύμφωνα με την ΣΜΠΕ. Η περιοχή αυτή έχει έκταση 105 εκτάρια, μέση πυκνότητα σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ 122 κάτοικους/εκτάριο επομένως κατοικούν εκεί περίπου 12.000 άτομα. Ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ οχήματος στην Αθήνα ανέρχεται σε 809 αυτοκίνητα ΙΧ ανά 1.000 κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, 2020). Με βάση αυτό το μέγεθος οι κάτοικοι διαθέτουν περί τα 10.300 αυτοκίνητα. Πηγή: Google Earth. Επεξεργασία: ερευνητική ομάδα.

- Εξετάζοντας την ίδια τη γειτονιά της ΠΥΡΚΑΛ, δηλαδή την περιοχή ανατολικά του κυκλοφοριακού ζεύγους Βουλιαγμένης-Ηλιουπόλεως, και περί το συγκρότημα του νέου Κυβερνητικού Πάρκου, σε βάθος 3-4 οικοδομικών τετραγώνων, σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ η γειτονιά αυτή έχει πυκνότητα 185 κάτοικους/εκτάριο, δηλαδή κατοικείται από 9.900 κάτοικους οι οποίοι διαθέτουν 8.000 περίπου αυτοκίνητα.
- Τέλος, στο σύνολο του Δήμου Δάφνης-Υμηττού ο αριθμός ιδιοκτητων οχημάτων, με βάση τις πιο πάνω στατιστικές, ανέρχεται σε 27.000.

Συμπερασματικά, η οικιστική ζώνη είναι υπερκορεσμένη ήδη σε ό,τι αφορά τις θέσεις στάθμευσης. Τούτο αποτυπώνεται εμφανώς και με την εμπειρική εικόνα αυτοψιών επί τόπου στην ευρύτερη περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ.



Εικόνα 4-8. Η γειτονιά του νέου Κυβερνητικού Πάρκου σε βάθος 3-4 οικοδομικών τετραγώνων περί την ΠΥΡΚΑΛ. Η περιοχή αυτή έχει έκταση 53 εκτάρια, πυκνότητα 185 άτομα/εκτάρια επομένως εκεί κατοικούν 9.900 κάτοικοι. Ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ οχήματος στην Αθήνα ανέρχεται σε 809 αυτοκίνητα ΙΧ ανά 1.000 κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, 2020). Επομένως στην περιοχή σταθμεύουν ήδη μόνιμα περίπου 8.000 αυτοκίνητα ΙΧ. Πηγή: Google Earth. Επεξεργασία: ερευνητική ομάδα.

Μετά από διασταύρωση και επεξεργασία των δεδομένων της Κυκλοφοριακής Μελέτης του ΕΠΣ, υπολογίστηκε (στην αρχή της παρούσας ενότητας Θέσεις Στάθμευσης) πως τα επιπλέον οχήματα που θα επισκέπτονται την περιοχή καθημερινά ανέρχονται σε 5.000. Αν υποθεθεί πως εξαντλούνται οι 2.000 προσφερόμενες νέες θέσεις στάθμευσης που προβλέπει η πρόταση της ΣΜΠΕ για την εξυπηρέτηση αυτών των οχημάτων, υπολείπονται 3.000 θέσεις στάθμευσης προκειμένου να εξυπηρετηθεί το σύνολο των οδηγών. Τα οχήματα αυτά θα καταφύγουν για στάθμευσή στις περιμετρικές οδούς οι οποίες σύμφωνα με την Κυκλοφοριακή μελέτη (σελ. 30) σε ακτίνα 150 μέτρων προσφέρουν συνολικά 2.339 θέσεις στάθμευσης. Οι θέσεις αυτές όμως είναι ήδη κατειλημμένες από τα περίπου 8.000 οχήματα των κατοίκων και των εργαζόμενων στην περιοχή.

Επομένως, με βάση το σενάριο της Κυκλοφοριακής Μελέτης του ΕΠΣ,¹³ προκύπτει **ότι η ζήτηση των θέσεων στάθμευσης από τα μη στεγασμένα σε οργανωμένες θέσεις οχήματα θα ανέβει κατά 11% στην κλίμακα του Δήμου Δάφνης-Υμηττού, κατά 29% στην κλίμακα της ζώνης άμεσης επιρροής και κατά 38% στη γειτονιά των 3-4 οικοδομικών τετραγώνων (150-200 μ.) περί το Κυβερνητικό Πάρκο.** Πρόκειται για επιπτώσεις και επιβαρύνσεις του αστικού ιστού οι οποίες ουδόλως ελήφθησαν υπόψη στη ΣΜΠΕ και στις μελέτες χωροθέτησης.

Ενδεικτικά, υπολογίζοντας απαίτηση της τάξεως των 5 μέτρων οδοστρώματος για την εξυπηρέτηση μιας θέσης στάθμευσης, προκύπτει πως θα απαιτηθούν επιπλέον 15 χιλιόμετρα παρόδιας στάθμευσης στις οδούς περιμετρικά του ακινήτου της ΠΥΡΚΑΛ. Ακόμα και αν η στάθμευση πραγματοποιείται και στις δύο πλευρές της οδού, εξακολουθεί να προκύπτει

¹³ Κυκλοφοριακή μελέτη ΕΠΣ, σελ. 50.

απαίτηση της τάξεως των 7.500 μέτρων οδού προκειμένου να σταθμεύσουν τα οχήματά τους οι καθημερινοί μελλοντικοί χρήστες. Για την κατανόηση της κλίμακας, **7.500 μέτρα είναι η απόσταση μεταξύ ακινήτου ΠΥΡΚΑΛ και σταθμού Μετρό «Ελληνικό» ενώ 15.000 μέτρα είναι η απόσταση μεταξύ ΠΥΡΚΑΛ και της παραλίας «Καβούρι» στη Βούλα.** Ή αν αυτές οι θέσεις εντοπιστούν στην άμεση ζώνη επιρροής τότε θα πρέπει να διατεθούν όλες οι παρόδιες θέσεις 60 οικοδομικών τετραγώνων για μονές σειρές ή 30 οικοδομικών τετραγώνων για διπλές σειρές. Εν ολίγοις, **το σενάριο στάθμευσης του Κυβερνητικού Πάρκου ευσταθεί μόνον αν εκκενωθούν ολόκληρες γειτονιές από τα υπάρχοντα οχήματα.**

Από τα παραπάνω αποδεικνύεται πως το συμπέρασμα της Κυκλοφοριακής Μελέτης (σελ. 100) πως με εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης περιμετρικά του ακινήτου και πλήρη κάλυψη των προβλεπόμενων θέσεων στάθμευσης εντός του ακινήτου, μπορεί να εξυπηρετηθεί το επιπλέον κοινό είναι απολύτως έωλο.

Τα υπάρχοντα μεγέθη κυκλοφορίας και τα αναμενόμενα μεγέθη, ακόμη και με τα πλέον ευνοϊκά σενάρια της ίδιας της ΣΜΠΕ και της Κυκλοφοριακής Μελέτης του Κυβερνητικού Πάρκου αποδεικνύουν ότι το σχέδιο αυτό όχι μόνο θα επιβαρύνει την περιοχή της Δάφνης, αλλά είναι τεχνικά μη εφαρμόσιμο καθώς αυτός ο όγκος οχημάτων και μετακινούμενων δεν χωράει ούτε στα ΜΣΤ, ούτε στο οδικό δίκτυο της περιοχής. Επιπρόσθετα δε, θα λειτουργήσει «ντόμινο» κυκλοφοριακών και μεταφορικών προβλημάτων στο υπόλοιπο δίκτυο, καθώς ο υπερκορεσμός της Γραμμής 2 του Μετρό και του ζεύγους των κύριων κυκλοφοριακών αξόνων της νότιας Αθήνας θα απλωθεί σε όλη την ευρύτερη περιοχή.

Συγκοινωνιακή σύνδεση

- Μέσα Σταθερής Τροχιάς

Σε ό,τι αφορά την συγκοινωνιακή σύνδεση του προτεινόμενου Κυβερνητικού Πάρκου με το δίκτυο μεταφορών, οι πλησιέστεροι σταθμοί Μετρό είναι αυτοί της Γραμμής 2 («Ανθούπολη»-«Ελληνικό»). Η ΣΜΠΕ παρουσιάζει τον σταθμό «Δάφνη» του Μετρό (Γραμμή 2) ως την βέλτιστη λύση για την μετάβαση με χρήση μέσων σταθερής τροχιάς με επιπλέον εναλλακτικές τους σταθμούς «Άγιος Ιωάννης» και «Άγιος Δημήτριος». Οι σταθμοί αυτοί απέχουν αντίστοιχα 1,0χλμ., 1,5χλμ. και 2,0χλμ. με γεωμετρικούς όρους από τον χώρο που προγραμματίζεται να λειτουργήσει ως πολεοδομικό κέντρο. Η πραγματική χρονοαπόσταση όμως του πεζού από τον σταθμό «Δάφνη» του Μετρό για τις τρεις εγγύτερες διαδρομές είναι 1,4χλμ. (20 λεπτά), 1,5χλμ. (21 λεπτά) και 1,6χλμ. (22 λεπτά). Από τον σταθμό «Άγιος Ιωάννης» αντίστοιχα είναι 1,0χλμ. (13 λεπτά) και από τον σταθμό «Άγιος Δημήτριος» 1,7χλμ. (24 λεπτά). Η επιθυμητή ακτίνα άμεσης εξυπηρέτησης επιβατών από τα μέσα μαζικής μεταφοράς ορίζεται στα 400-800μ. (5-10 λεπτά). Επομένως, **οι αποστάσεις αυτές δεν κρίνονται ικανές ως προς την εξασφάλιση της χρήσης των μέσων σταθερής τροχιάς για την πρόσβαση στην περιοχή** και συνεπώς δεν τεκμηριώνεται η εξυπηρέτηση της περιοχής από αυτά, όπως επικαλείται η ΣΜΠΕ στο κεφάλαιο 4.6.2.2. Στις περιπτώσεις δε ΑΜΕΑ, οι αποστάσεις αυτές είναι απαγορευτικές για μετακινήσεις με ΜΣΤ.

Για την σύνδεση με τον πλησιέστερο σταθμό, αυτόν της «Δάφνης», η ΣΜΠΕ προτείνει την κατασκευή υπόγειας σήραγγας με έξοδο στην περιοχή του ακινήτου (κεφ. 1.3 ΣΜΠΕ «*Συνοπτική Περιγραφή Σχεδίου*»). Η σήραγγα αυτή θα πρέπει να έχει μήκος μεγαλύτερο των 1.000μ.,

διερχόμενη κάτω από τις τοπικές οδούς και ελίσσόμενη στα οικοδομικά τετράγωνα όπως και κάτω από τρεις λεωφόρους (Βουλιαγμένης, Εθν. Αντιστάσεως, Ηλιουπόλεως), και πιθανώς το ακίνητο των ΤΕΦΑΑ όπου λειτουργούν οι πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις. **Εκτιμάται πως η κατασκευή αυτής της σήραγγας θα δημιουργήσει ένα τεράστιο υπόγειο έργο ανοικτού ορύγματος μέσα σε περιοχές αμιγούς κατοικίας, με αποκοπή προσβάσεων κατά τη διάρκεια της εκτέλεσής του, αντικατάσταση των δικτύων αποχέτευσης, ύδρευσης κ.λπ.** Διότι είναι προφανές ότι δεν μπορεί να εκτελεστεί με απευθείας κατασκευή υπόγειας σήραγγας, με μηχανήματα μετωπικής διάνοιξης, κάτω από τις πολυκατοικίες. Επιπλέον η ιδέα της υπόγειας μετακίνησης πεζών σε μήκος 1 χλμ. σε μία μεσογειακή πόλη όπως η Αθήνα είναι ιδιαίτερα προβληματική. Επί της ουσίας, η πρόταση δεν είναι ρεαλιστική ή συμφέρουσα λόγω υψηλότατου οικονομικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού κόστους, με μεγάλα τεχνικά και πολεοδομικά προβλήματα. Εκτιμάται ότι το συγκεκριμένο έργο δεν μελετήθηκε ως προς την εφικτότητά του και προτείνεται μόνο για να αντικρούσει το επιχείρημα της μη εξυπηρέτησης του χώρου από ΜΣΤ.

Εξετάζοντας τη συνολική κίνηση της Γραμμής 2 Μετρό, φαίνεται, τέλος, ότι με αυτό το έργο αναμένεται μία μεγάλη αύξηση του συνόλου των μετακινούμενων με τη Γραμμή 2 Μετρό.

Οι τρεις σταθμοί Μετρό («Άγιος Ιωάννης», «Δάφνη», «Άγιος Δημήτριος») οι οποίοι εξυπηρετούν τη ζώνη της ΠΥΡΚΑΛ είχαν το 2015 κίνηση 33.000 επιβατών ημερησίως και μετά την πανδημία, το 2022 κίνηση 25.000 επιβατών ημερησίως.¹⁴ Με το προτεινόμενο σενάριο όπου το 44% θα μετακινηθεί με το Μετρό και όχι με ΙΧ οχήματα, οι τρεις σταθμοί θα δεχθούν επιβάρυνση μεταφορικής κίνησης μεγαλύτερη από 13.000 επιβάτες σε ημερήσια βάση (αύξηση >48%). Η κίνηση αυτή δε, δεν κατανέμεται ισομερώς κατά τη διάρκεια της ημέρας, αλλά επιβαρύνει τις ώρες αιχμής κατά τη μαζική άφιξη και αναχώρηση των εργαζομένων από τις υπηρεσίες τους.

-Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Στο ίδιο κεφάλαιο της ΣΜΠΕ (4.6.2.2. *Καταγραφή υφιστάμενου συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς*), παρουσιάζεται το υφιστάμενο σύστημα των αστικών συγκοινωνιών. Παρά το γεγονός ότι αναφέρεται πως «εντός του Δήμου διέρχονται συνολικά 16 λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ», στον Πίνακα 4.6-2 «*Λειτουργικά χαρακτηριστικά λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ*» παρουσιάζονται μόνο 6, οι οποίες συνδέουν την περιοχή μόνο με τους Δήμους Ηλιούπολης, Βύρωνα και Γλυφάδας, με μόνη γραμμή προς το κέντρο της Αθήνας την γραμμή Α4 που κατευθύνεται στην Ακαδημία.

Σε επίπεδο πρότασης για την δημόσια συγκοινωνία εκτός μετρό, προτείνεται, πολύ λογικά, η βελτίωση της άμεσης (χωρίς μετεπιβίβαση) λεωφορειακής σύνδεσης παρακείμενων δήμων που δεν συνδέονται ή δεν πρόκειται να συνδεθούν ικανοποιητικά με το μετρό, μέσω του σχεδιασμού νέων τοπικών διαδημοτικών γραμμών, καθώς και η λειτουργία κυκλικής λεωφορειακής γραμμής μεταξύ της περιοχής του Κυβερνητικού Πάρκου και του σταθμού μετρό «Δάφνη» (ΕΠΣ, σελ. 54 και ΣΜΠΕ 4.6.6. *Προτεινόμενες ρυθμίσεις και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις*). «Ανατίθεται» επομένως στο περιορισμένων χαρακτηριστικών οδικό δίκτυο της περιοχής να διαχειριστεί εκτός

¹⁴ Βλ. «Ποιοι σταθμοί του Μετρό έχουν τους περισσότερους και ποιοι τους λιγότερους επιβάτες» (29.03.2023), Athens transport, <https://www.athenstransport.com/2023/03/statmoi-metro-epibatiki-kinisi/>

των φόρτων των αναμενόμενων υπερπολλαπλάσιων ΙΧ και των υφιστάμενων λεωφορείων, και νέους φόρτους από νέες λεωφορειακές γραμμές. Με δεδομένη ωστόσο την παραδεδεγμένη από τους μελετητές του ΕΠΣ «ανελαστικότητα» του οδικού δικτύου της ευρύτερης περιοχής, αυτή η περαιτέρω φόρτιση του οδικού δικτύου από οδική/λεωφορειακή πυκνότερη συγκοινωνία είναι βέβαιο ότι θα ξεπεράσει κατά πολύ την κυκλοφοριακή ικανότητα του δικτύου, γεγονός που συνεπάγεται και την περαιτέρω υποβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης της ίδιας της λεωφορειακής συγκοινωνίας, υφιστάμενης ή προτεινόμενης.

Συνοψίζοντας, σε ολόκληρο το κεφάλαιο 4.6.6. της ΣΜΠΕ με τον τίτλο «*Προτεινόμενες Ρυθμίσεις και Κυκλοφοριακές Παρεμβάσεις*», προτείνονται συνολικά τέσσερις ρυθμίσεις εκ των οποίων μόνο δύο αφορούν την κυκλοφορία-συγκοινωνία (και κρίνονται ως χαμηλής αποτελεσματικότητας) και δύο άλλες αφορούν τις χρήσεις γης, με προστασία της κατοικίας και αισθητική αναβάθμιση των οδών.

Οι ρυθμίσεις που αφορούν την κυκλοφορία-συγκοινωνία περιορίζονται σε εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης πέριξ του υπό εξέταση ακινήτου και σε παρεμβάσεις για την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των ΜΜΜ μέσω α) της ενίσχυσης των γραμμών Μετρό, μέσω της μελλοντικής Γραμμής 5 (παρέμβαση που είναι πολύ μακροπρόθεσμη), β) της δημιουργίας υπόγειας σήραγγας πεζών από το Μετρό προς το ακίνητο μήκους της τάξης των 700-1000 μέτρων, γ) της πύκνωσης της εξυπηρέτησης με λεωφορεία του ΟΑΣΑ.

Οι παραπάνω προτάσεις σε σχέση με τις πραγματικές κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές επιπτώσεις της παρέμβασης και τις κυκλοφοριακές-συγκοινωνιακές συνθήκες στην περιοχή, αποδεικνύονται από ελλειπείς έως και εντελώς ακατάλληλες.

4.4 Αστοχίες στα σενάρια παρέμβασης

Η κύρια στόχευση της ΣΜΠΕ που παρουσιάζεται στο κεφ 5.2, η εξέταση δηλαδή των τριών εναλλακτικών σεναρίων για την περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ (Μηδενική παρέμβαση, Ενδιάμεση λύση και Προτεινόμενη λύση), είναι εξίσου αδύναμη, ασαφής, αυτοαναιρούμενη και ατεκμηρίωτη, όπως και όσα κεφάλαια έχουν προηγηθεί.

Αυτό συμβαίνει για τους εξής λόγους:

- **Ως μηδενική λύση (κεφ 5.2.1) αναφέρεται η παραμονή του εργοστασίου της ΠΥΡΚΑΛ σε λειτουργία στη θέση όπου βρίσκεται μέχρι σήμερα. Η απομάκρυνση όμως του εργοστασίου έχει ήδη θεσμοθετηθεί από το ΓΠΣ του Υμηττού (ΦΕΚ 1061/Δ/1996) όπως και η νέα χρήση σχολικού συγκροτήματος, γεγονός που αναφέρεται στο ίδιο κεφάλαιο, αγνοείται ωστόσο η βαρύτητά του. Λογίζεται επομένως ως μηδενική λύση η μη εφαρμογή της ήδη θεσμοθετημένης απομάκρυνσης του εργοστασίου, πράγμα που δεν συνάδει με την ήδη θεσμοθετημένη και ισχύουσα νομοθεσία αλλά αποτελεί ένα υποθετικό, επιβαρυντικό σενάριο, το οποίο κατά παραδοχή δεν εφαρμόζει τον νόμο.** Χαρακτηριστικά, το κεφάλαιο αναφέρει αυθαίρετα και καταχρηστικά πως «*Η υιοθέτηση του σεναρίου αυτού περιλαμβάνει τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία αφορά στη λειτουργία μιας συρρικνωμένης βιομηχανικής*

δραστηριότητας, μη δίνοντας ταυτόχρονα τη δυνατότητα να αναπτυχθούν νέες χρήσεις και λειτουργίες...».

- Ως ενδιαμέση λύση εξετάζεται η πολεοδόμηση του ακινήτου σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Ωστόσο, και σε αυτό το σενάριο παρουσιάζονται λανθασμένα στοιχεία καθώς αφενός στην απεικόνιση της κατανομής δόμησης του σεναρίου (Σχήμα 5.2-1 της ΣΜΠΕ), η πολεοδόμηση (υπολογισμός εισφοράς σε γη, υπολογισμός επιτρεπόμενης δόμησης κ.λπ.) γίνεται σε όλη την έκταση του ακινήτου, αγνοώντας την θεσμοθετημένη χρήση πρασίνου που ισχύει είτε στο ΓΠΣ του 1996, είτε στην τροποποίηση του 2021 (άρθρο 92, παρ. 2, ΦΕΚ 237/Α/2021 που τροποποίησε το ΦΕΚ 1061/Δ/1996). Η πραγματική εικόνα του σεναρίου αυτού θα έπρεπε να εξετάσει την εφαρμογή του ισχύοντος ΓΠΣ με υπολογισμό δόμησης και εισφοράς σε γη μόνο στην θεσμοθετημένη ως «Πολεοδομικό Κέντρο» περιοχή. Σε αυτή την περίπτωση, η εισφορά σε γη θα αντιστοιχούσε στη μισή έκταση του ακινήτου και θα μπορούσε να συλλειτουργήσει με την χρήση «Ελεύθεροι χώροι – Πράσινο».



Σχήμα 5.2-1: Ενδεικτική απεικόνιση κατανομής δόμησης σεναρίου Ε1

Εικόνα 4-9. Θεσμοθετημένο Πολεοδομικό Κέντρο 2021. Πηγή: ΑΣΠΑ, Πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης, Σημειακή τροποποίηση ΓΠΣ ΔΕ Υμηττού

Εικόνα 4-10. Πολεοδόμηση ΣΜΠΕ στο σύνολο. Πηγή: ΣΜΠΕ, Σχήμα 5.2-1.

Επιπλέον, κατά τον υπολογισμό των μεγθών των επιτρεπόμενων τετραγωνικών προς δόμηση, χρησιμοποιούνται λανθασμένα στοιχεία Συντελεστή Δόμησης και Επιτρεπόμενου Ύψους για την περιοχή. Συγκεκριμένα, ενώ αναφέρεται ορθώς η κάλυψη (ποσοστό 60% κατά Νέο Οικοδομικό Κανονισμό/ΝΟΚ με τον Ν. 4067/2012, ΦΕΚ 79/Α/2012), και ο επιτρεπόμενος ΣΔ (1,4 που ορίζεται από το ΠΔ περί συντελεστών και όρων δόμησης σε Δήμους και Κοινότητες του Νομού Αττικής στο ΦΕΚ 618/Δ/1979), όπως αναφέρει και το σενάριο, ο μέγιστος αριθμός ορόφων σύμφωνα με το ίδιο ΠΔ είναι 3 και όχι 5 που αναφέρει το σενάριο, ενώ το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος στην περιοχή ορίζεται από ΥΑ του 2005 (ΦΕΚ 912/Δ/2005) στα 13 μέτρα και όχι στα 17 μέτρα όπως ορίζει το σενάριο. Αν πραγματοποιήσουμε τους υπολογισμούς ορθά, η πολεοδόμηση της περιοχής, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία θα έδινε τα εξής:

- Εισφορά σε γη: $77,5\text{στρ.} \times 0,5 = 38.750\text{τ.μ.}$ επιπλέον των 77,5 στρεμμάτων θεσμοθετημένου χώρου πρασίνου
- Δομήσιμη έκταση: $77.500 - 38.750\text{τ.μ.} = 38.750\text{τ.μ.}$

- Επιτρεπόμενη Δόμηση: $38,75\text{στρ.} \times 1,4 \Sigma\Delta = 54.250\text{τ.μ.}$ κτιρίων, στα οποία οφείλουν να συνυπολογιστούν τα ήδη υφιστάμενα, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Άρθρο 46 του Ν4495/17. Σύμφωνα με τον πίνακα 4.4-1 της ΣΜΠΕ, τα διατηρούμενα τετραγωνικά ανέρχονται σε 47.704, συνεπώς η προστιθέμενη επιτρεπόμενη δόμηση θα ήταν 6.546τ.μ. για όλο το ακίνητο.
- Ποσοστό κάλυψης= $0,60 \times \text{Δομήσιμη έκταση} = 0,6 \times 38.750\text{τ.μ.} = 23.250\text{τ.μ.}$

Συνεπώς, με επιτρεπόμενη κάλυψη 23.250τ.μ., μέγιστο ύψος τα 13 μέτρα, το υπόλοιπο δόμησης 6.546τ.μ. εξαντλείται σε ισόγεια/διώροφα/τριώροφα νέα κτίρια με μέγιστο ύψος τα 13 μέτρα.

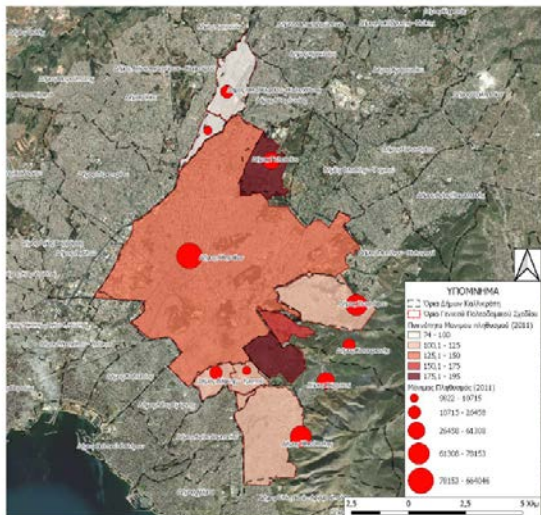
Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι τιμές που υπολογίζονται στην ΣΜΠΕ, σε αντίθεση με τα όσα ισχύουν.

Μεγέθη	Κατά Σενάριο 2 ΣΜΠΕ	Στην πραγματικότητα	Νομοθεσία
Συνολική έκταση ακινήτου	154.797,00τ.μ.	154.797,00τ.μ.	
Νόμιμη εισφορά σε γη (πολεοδομούμενη επιφάνεια*0,4)	$154.797,00 \times 0,4 = 76.048,50\text{τ.μ.}$	$77.500 \times 0,5 = 38.750\text{τ.μ.}$	ΓΠΣ Υμηττού (ΥΑ 67564/2332 στο ΦΕΚ 1061/Δ/1996) με τροποποίηση δια του Ν. 4864/2021 (ΦΕΚ 237/Α/2021) και Ν. 4315/2014 (ΦΕΚ 269/Α/2014, Αρ.4, ε)
Δομήσιμη έκταση	$154.797,00 - 76.048,50 = 78.748,50\text{τ.μ.}$	$77.500 - 38.750\text{τ.μ.} = 38.750\text{τ.μ.}$	Ν. 4315/2014 (ΦΕΚ 269/Α/2014)
Συντελεστής Δόμησης	1,4	1,4	ΠΔ στο ΦΕΚ 618/Δ/1979
Μεγ. Επιτρ. Δόμηση (τ.μ.)	$78.748,50 \times 1,4 = 110.247,90\text{τ.μ.}$	$38.750 \times 1,4 \Sigma\Delta = 54.250\text{τ.μ.}$	ΠΔ στο ΦΕΚ 618/Δ/1979
Ποσοστό Κάλυψης	$78.748,50 \times 0,6 = 47.249,10\text{τ.μ.}$	$38.750 \times 0,6 = 23.250\text{τ.μ.}$	ΝΟΚ, Ν. 4067/12 στο ΦΕΚ 79/Α/2012
Μέγιστος αρ. ορόφων	5	3	ΠΔ στο ΦΕΚ 618/Δ/1979
Μέγιστο Ύψος	17	13	ΥΑ στο ΦΕΚ912/Δ/2005

Πίνακας 4-1. Πολεοδομικά μεγέθη κατά ΣΜΠΕ, σε αντίθεση με την ισχύουσα νομοθεσία. Επεξεργασία: ερευνητική ομάδα.

Εν ολίγοις, η πρόταση προβλέπει ακριβώς τον διπλασιασμό όλων των πολεοδομικών συντελεστών: της δομήσιμης έκτασης από 38,75 στρέμματα σε 78,75 στρέμματα, της μέγιστης δόμησης από 54,2 χιλιάδες τ.μ. σε 110,2 χιλιάδες τ.μ., της κάλυψης από 23,2 στρέμματα σε 47,2 στρέμματα και του μέγιστου αριθμού ορόφων από 3 σε 5, γεγονός που επιβεβαιώνει πως στην πράξη δεν εξετάστηκε ως εναλλακτική το σενάριο ενδιάμεσης λύσης/business as usual.

Τέλος, στην Προτεινόμενη λύση (κεφ 5.2.3) ορίζονται Μέσος Συντελεστής δόμησης ίσος με 1,80 και Μέγιστο Επιτρεπόμενο Ύψος ίσο με 28μ., δηλαδή διπλάσιο από το επιτρεπόμενο στην ΔΕ Υμηττού. Το σενάριο παρουσιάζει δεδομένα που αποδεικνύουν πως η ΔΕ Υμηττού είναι η λιγότερο πυκνοκατοικημένη περιοχή της ΠΕ Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Σχήμα 6.6-3 ΣΜΠΕ), με πληθυσμό οριακά πάνω από 10.000 κατοίκους σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2011, που μαζί με την ΔΕ Δάφνης οριακά εκπροσωπούν ποσοστό 3,3% του πληθυσμού όλου του τομέα όπως διαπιστώνει και η ίδια η ΣΜΠΕ στον Πίνακα 6.6-2 και Σχήμα 6.6-1 αντίστοιχα.



Σχήμα 6.6-3: Πληθυσμιακή πυκνότητα εντός των ορίων ΓΠΣ στους Δήμους ΠΕ Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Πηγή: <https://geodata.gov.gr/>)

Εικόνα 4-11. Πληθυσμιακή πυκνότητα εντός των ορίων ΓΠΣ στους Δήμους ΠΕ Κεντρικού Τομέα Αθηνών. Πηγή: ΣΜΠΕ, Σχήμα 6.6-3.

Η Δημοτική Ενότητα Υμηττού πρόκειται να δέχεται καθημερινά 14.000 εργαζόμενους και επιπλέον επισκέπτες των υπηρεσιών, αριθμό που ξεπερνάει το σύνολο του μόνιμου πληθυσμού της. **Αν και στο κεφ. 6.6.3.1 της ΣΜΠΕ διαπιστώνεται ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της Δημοτικής Ενότητας ως περιοχής κυρίως αμιγούς κατοικίας (Κυρίαρχη χρήση της Δημοτικής Ενότητας του Υμηττού είναι η αμιγής κατοικία διατηρώντας σε πολλά σημεία τον χαρακτήρα της προσφυγικής γειτονιάς με σχετικά χαμηλή και πυκνή δόμηση, με κάποιους μικρούς θύλακες γενικής κατοικίας στις ΠΕ 2 και 3 και ένα τοπικό κέντρο που αναπτύσσεται σε μικρό τμήμα της ΠΕ 3 στο ανατολικό όριο του Δήμου), το γεγονός της αντίφασης αυτού του ιδιαίτερου χαρακτηριστικού της, με την προτεινόμενη λύση, δεν διατυπώνεται σε κανένα σημείο του σεναρίου, ούτε λαμβάνονται μέτρα για τις επιπτώσεις που αυτή η προσέλευση θα προκαλέσει στη Δημοτική Ενότητα και τον Δήμο Δάφνης – Υμηττού στο σύνολό του, σε ό,τι αφορά τις υποδομές και λειτουργίες του.**

Επιστρατεύεται δε, για άλλη μια φορά, το ανυπόστατο επιχείρημα της συμβατότητας με το ΡΣΑ, αφού αναφέρει μεταξύ άλλων πως «Οι αναφορές και κατευθύνσεις του ΡΣΑ ικανοποιούνται με τον προτεινόμενο σχεδιασμό καθώς [...] Υποστηρίζουν την απομάκρυνση οχλουσών εγκαταστάσεων από τον αστικό ιστό και ειδικότερα τις περιοχές κατοικίας».

Όπως όμως τεκμηριώνεται ακόμα και από την ίδια την ΣΜΠΕ, η ΔΕ Υμηττού είναι μια περιοχή με πολύ έντονα χαρακτηριστικά περιοχής κατοικίας.

5 Αστοχίες στα συμπεράσματα της ΣΜΠΕ

Στην ΣΜΠΕ συνοψίζονται περισσότερες από 300 σελίδες μελέτης σε μόλις μιάμιση σελίδα συμπερασμάτων (κεφ 7.4) όπου επιχειρείται η ανακεφαλαίωση των επιχειρημάτων που χρησιμοποιήθηκαν σε όλη την έκτασή της και τα οποία αξιολογήθηκαν στο πλαίσιο του παρόντος και στην πλειοψηφία τους αμφισβητήθηκαν ισχυρά.

Παρακάτω, σημειώνονται επιγραμματικά οι πιο βασικές αστοχίες όπως αυτές επισημαίνονται στα συμπεράσματα της ΣΜΠΕ:

- «*Το προτεινόμενο ΕΠΣ λειτουργεί εντός ενός ευρύτερου αναπτυξιακού και χωροταξικού πλαισίου όπως αυτό προσδιορίζεται από τις κατευθύνσεις του νέου ρυθμιστικού σχεδιασμού (Ν. 4277/2014, ΦΕΚ 156/Α)*» - **Δεν ισχύει, τεκμηριώθηκε (βλ. Κεφ. 2)**
- «*Ο προτεινόμενος σχεδιασμός επιτυγχάνει να ρυθμίσει σε επίπεδο χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης εκ νέου, πολεοδομικά και με ενιαίο λειτουργικά τρόπο, την περιοχή επέμβασης του Σχεδίου*» – **Δεν ισχύει, αφού ούτε οι νέες χρήσεις ούτε οι όροι δόμησης παρουσιάζουν ενιαία λειτουργία με την υφιστάμενη περιοχή (βλ. Κεφ. 4)**
- «*[...] δίνοντας ιδιαίτερη μέριμνα στην προστασία του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων εντός της φέρουσας ικανότητας της περιοχής [...]*» – **Δεν ισχύει. Δεν τηρούνται όσα ορίζονται στη νομοθεσία περί φέρουσας ικανότητας.**
- «*Με τη δημιουργία Κυβερνητικού Πάρκου και τη μεταφορά υπηρεσιών που τώρα βρίσκονται διάσπαρτα στο λεκανοπέδιο Αττικής περιορίζεται σε σημαντικό βαθμό ο χωρικός τους κατακερματισμός στο λεκανοπέδιο της Αττικής*» – **Δεν ισχύει γιατί στην πράξη δεν συγκεντρώνει στην ΠΥΡΚΑΛ τα «διάσπαρτα» υπουργεία στο Λεκανοπέδιο (δηλαδή αυτά που έχουν χωροθετηθεί στο Μαρούσι ή στον Χολαργό) αλλά κατά κύριο λόγο αυτά που είναι ήδη χωρικά συγκεντρωμένα στο κέντρο της Αθήνας. Επίσης, δεν έχει υπάρξει καμιά θεσμοθετημένη στρατηγική απαίτηση για οτιδήποτε σχετικό (βλ. Κεφ. 1 του παρόντος).**
- «*[...] βελτιώνοντας τη διαλειτουργικότητα και αναβαθμίζοντας το περιβάλλον εργασίας των δημοσίων λειτουργιών [...]*» – **Δεν προκύπτει από πουθενά η τεκμηρίωση περί οποιασδήποτε βελτίωσης της διαλειτουργικότητας ή του εργασιακού περιβάλλοντος των δημόσιων λειτουργιών των υπόψη υπουργείων από τη συγκεκριμένη παρέμβαση.**
- «*Με την υλοποίηση του προτεινόμενου Σχεδίου δημιουργείται ένα σύγχρονο διοικητικό κέντρο σε απόσταση αναπνοής από το ιστορικό κέντρο της Αθήνας.*» – **Δεν αποτελεί επιχείρημα και δεν βρίσκεται η χωροθέτηση σε «απόσταση αναπνοής» από το κέντρο. Αντιθέτως, ο ισχύων χωρικός σχεδιασμός (επιπέδου ΡΣΑ) προβλέπει νέο πόλο διοίκησης εντός των ορίων του Δήμου Αθηναίων, στα δυτικά (περιοχή Ελαιώνα).**
- «*Η ανάπτυξη αυτή αναμένεται να προσδώσει σημαντικά οφέλη, τόσο στην ανάπτυξη του αστικού ιστού της πόλης, όσο και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.*» – **Δεν ισχύει. Αντιθέτως, μόνο αρνητικές θα είναι οι επιπτώσεις για κατοίκους, εργαζόμενους και συναλλασσόμενους τόσο στην περιοχή Δάφνης – Υμηττού όσο και στο κέντρο της Αθήνας.**

- «Με την προτεινόμενη μετακίνηση εξοικονομούνται δαπάνες, ενώ η συγκέντρωση των υπηρεσιών σε ένα σημείο θα εξασφαλιστεί η αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες, αποφεύγοντας την πολυδιάσπαση, περιορίζοντας τις μετακινήσεις και βελτιώνοντας το χρόνο και την ποιότητα εξυπηρέτησης των πολιτών.» – Δεν ισχύει. Οι πολίτες εξυπηρετούνται με όρους εξοικονόμησης δαπανών και χρόνου (στην καθημερινότητα) από τον συνδυασμό των μετακινήσεών τους για διάφορους σκοπούς πράγμα που εξυπηρετεί μόνο η διατήρηση των μητροπολιτικών χρήσεων σε πυκνή εγγύτητα στο μητροπολιτικό κέντρο.
- «Η συγκέντρωση των Υπουργείων σε μια ενιαία έκταση θα έχει ως αποτέλεσμα την καλύτερη οργάνωση και αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών.» – Δεν ισχύει. Δεν προκύπτει από πουθενά τεκμηριωμένη ανάγκη έντονης καθημερινής δια ζώσης συνέργειας σε μια εποχή ραγδαίας διάδοσης των διαδικτυακών υπηρεσιών και εφαρμογών, της τηλε-εργασίας και της βελτίωσης της διαλειτουργικότητας των πληροφοριακών συστημάτων μεταξύ των υπηρεσιών.
- «Με την κατασκευή και λειτουργία των νέων κτιριακών εγκαταστάσεων, δημιουργούνται σύγχρονα βιοκλιματικά κτίρια, όπου χρησιμοποιούνται ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και «έξυπνα» ενεργειακά συστήματα, δηλαδή ευφυείς μετρητές κατανάλωσης ενέργειας και ύδατος, αισθητήρες θερμοκρασίας - υγρασίας, συστήματα που προσφέρουν απομείωση της κατανάλωσης ενέργειας, ορθή διαχείριση των ομβρίων υδάτων και χρήση υλικών φιλικών προς το περιβάλλον, με στόχο τη μείωση του ενεργειακού αποτυπώματος σε μία προσπάθεια αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής και της συνολικής βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής.» – Δεν ισχύει μονοσήμαντα για την παρέμβαση αυτή στο βαθμό που όλη η σύγχρονη πολεοδομική νομοθεσία επιβάλλει ενεργειακά άρτια κτίρια (ΝΟΚ, ΚΕΝΑΚ κ.ά.). Επομένως, οι βελτιώσεις αυτές δεν είναι κάτι νέο ή πρωτοποριακό που εισάγει η πρόταση, ούτε είναι απαραίτητη η δημιουργία Κυβερνητικού Πάρκου για τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων της δημόσιας διοίκησης. Αντιθέτως μάλιστα, η βιώσιμη ανάπτυξη προστάζει τη φειδωλή παραγωγή νέων κτιρίων και την αναβάθμιση των υφισταμένων.
- «Η μεταφορά των υφιστάμενων εγκαταστάσεων της ΠΥΡΚΑΛ θα έχει σαν αποτέλεσμα την απομάκρυνση μιας οχλούσας δραστηριότητας από τον αστικό ιστό, προλαμβάνοντας δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της άμεσης και της ευρύτερης περιοχής, περιορίζοντας τους κινδύνους από την πρόκληση εκτάκτων συνθηκών κατά τη λειτουργία τους. Με την απομάκρυνση των εγκαταστάσεων από την περιοχή, είναι πλέον εφικτή η εξυγίανση των επιφανειακών εδαφικών στρωμάτων του ακινήτου, που λειτουργεί για πάνω από 100 χρόνια, και η αναβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου.» – Δεν προκύπτει από πουθενά ως απαίτηση ή προϋπόθεση για την εξυγίανση αυτή που είναι ορθή και θεσμοθετημένη και απαιτητή από τη δεκαετία του 1990, η δημιουργία Κυβερνητικού Πάρκου στην ίδια θέση.
- «Η προτεινόμενη ανάπλαση της έκτασης, με την απόδοση περίπου 77 στρ. της συνολικής έκτασης στο κοινό ως Πάρκο, θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία «πνεύμονα πρασίνου», ενώ θα ενισχύσει σημαντικά το κομμάτι του «τόξου» που θα συνδέει τον Υμηττό μέσω του Πάρκου του Αλέξανδρου Άρη, της ΠΥΡΚΑΛ και της Γυμναστικής

Ακαδημίας με τον σταθμό Μετρό «Δάφνη», βελτιώνοντας ουσιαστικά το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της περιοχής και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της.» – Η πάγια απαίτηση αλλά και η πάγια θεσμοθέτηση για την περιοχή ήταν η απομάκρυνση της βιομηχανίας προκειμένου για την δημιουργία ενός ακόμα μεγαλύτερου πάρκου υψηλού πρασίνου σε συνδυασμό μόνο με ήπιες χρήσεις και όχι ενός Κυβερνητικού Πάρκου κτιρίων ύψους 28 μέτρων τα οποία είναι πιθανό να λειτουργήσουν σαν φράγμα στις αέριες μάζες του πνεύμονα πρασίνου. Σε ό,τι αφορά στο «τόξο» προς τον σταθμό Μετρό «Δάφνη», μόνο επιβάρυνση πρόκειται να δεχθεί η περιοχή του (Πλατεία Καλογήρων) από τις 20.000 περίπου καθημερινές πρόσθετες μετακινήσεις με όλα τα μέσα, μια περιοχή ήδη υπερφορτισμένη με συρροή/σύγκλιση/συγκέντρωση σταθμών μέσων μεταφοράς (Μετρό, λεωφορεία ΟΑΣΑ, δημοτικά λεωφορεία και ταξί).

6 Επίλογος

Με την παρούσα έκθεση επιχειρήθηκε να αξιολογηθεί η πρόταση μεταφοράς εν είδει «Κυβερνητικού Πάρκου» του μεγαλύτερου μέρους της διοίκησης της χώρας από το κέντρο της πρωτεύουσας στην περιοχή του Υμηττού στο οικοπέδο της ΠΥΡΚΑΛ. Η αξιολόγηση λαμβάνει υπόψη τα δεδομένα ως προς όλες τις γνωστές έως σήμερα διαστάσεις (ιστορικό / χρονικό από την εξαγγελία μέχρι τα στοιχεία των μελετών που έχουν δημοσιοποιηθεί) και τεκμηριώνει επίσης τα κυκλοφοριακά, μεταφορικά, πολεοδομικά δεδομένα της μετακίνησης αυτής από το κέντρο της Αθήνας στη Δάφνη-Υμηττό. Αναδεικνύονται γνωστές παθογένειες στο καθ' ημάς ιστορικό του χωρικού σχεδιασμού και της σχέσης του με την πραγματικότητα της πόλης, κυρίως όμως πρωτοφανείς διαστάσεις που είναι πολύ πιο ανησυχητικές απ' τις γνωστές.

Στις γνωστές παθογένειες του συστήματος συμπεριλαμβάνονται τα πρωθύστερα μεταξύ εξαγγελιών και σχεδιασμού, τις ανακοινώσεις δηλαδή έργων και παρεμβάσεων αίφνης «στρατηγικής σημασίας» ερήμην οποιουδήποτε προγενέστερου σχεδιασμού / προγραμματισμού σε επίπεδο πόλης ή και σε ρητή αντίθεση με αυτόν. Ανάλογα παραδείγματα έχουν αποτελέσει στο παρελθόν λ.χ. οι προγραμματισμοί των ολυμπιακών έργων, οι εξαγγελίες απρόβλεπτων χωροθετήσεων μεγάλων χρήσεων σε μη προβλεπόμενες θέσεις κλπ.

Άλλη οικεία στα καθ' ημάς παθογένεια είναι η απουσία ή ο προσχηματικός χαρακτήρας της δημόσιας διαβούλευσης (που θα έπρεπε, ασφαλώς, να έχει προηγηθεί). Δεδομένης, βέβαια, της κρισιμότητας και της κλίμακας μιας παρέμβασης όπως η απομάκρυνση της διοίκησης από το κέντρο της Αθήνας σε μια εντελώς περιφερειακή και ακατάλληλη θέση (δεν πρόκειται απλά για ένα τεχνικό έργο), είναι απολύτως θλιβερή η σύγκριση αυτής της απουσίας διαβούλευσης με την έκταση και ποιότητα δημόσιου διαλόγου που πραγματοποιήθηκε για τις κατευθύνσεις ανάπτυξης της πόλης της Αθήνας στο πλαίσιο επεξεργασίας των εκάστοτε ρυθμιστικών σχεδίων από την δεκαετία του 60 μέχρι τις μέρες μας, των σχεδίων δηλαδή που πραγματεύονταν ζητήματα όπως το που πρέπει να χωροθετηθεί και να λειτουργεί η διοίκηση στην πρωτεύουσα.

Εν προκειμένω, όμως, **αναδεικνύονται και πρωτοφανείς διαστάσεις** όπως λ.χ. η **απουσία οποιασδήποτε προηγούμενης διαβούλευσης με κοινωνικούς φορείς και μάλιστα πολύ «κεντρικού» χαρακτήρα**. Είναι πολύ χαρακτηριστικό το ότι ο πιο κεντρικός δήμος της χώρας, ο Δήμος Αθηναίων ο οποίος και θα υποστεί μεγάλο μέρος των πραγματικών συνεπειών, οι επιστημονικοί φορείς περί τον χωρικό σχεδιασμό, φορείς σχεδιασμού και διαχείρισης μεταφορικού έργου για το σύνολο της πόλης κ.ά., πληροφορήθηκαν τα περί μεταφοράς της διοίκησης από το κέντρο της Αθήνας στην ΠΥΡΚΑΛ από τις εφημερίδες. Είναι πολύ χαρακτηριστικό και λογικό επομένως, αλλά, αντίστοιχα, και **πρωτοφανές ότι το σχέδιο της παρέμβασης έχει απορριφθεί ομόφωνα από τους άμεσα ενεχόμενους δήμους Δάφνης – Υμηττού και Αθηναίων, καθώς και από όλους τους επιστημονικούς φορείς που σχετίζονται με τον χωρικό σχεδιασμό**.

Πρωτοφανής είναι και η **απολύτως ψευδεπίγραφη επίκληση της «συνάφειας» της παρέμβασης με τον υπερκείμενο σχεδιασμό** (και ειδικά με το κατεξοχήν σχεδιαστικό επίπεδο του ΡΣΑ, όπως αυτό έχει θεσμοθετηθεί το 2014) προκειμένου να νομιμοποιηθεί «τυπικά» η ιδέα μιας παρέμβασης απολύτως απύσασ στον σχεδιασμό και αντίθετης με όλη την βασική του στοχοθεσία τόσο για το κέντρο της Αθήνας όσο και για την περιοχή Δάφνης - Υμηττού.

Δεν μπορούμε να γνωρίζουμε αν πρόκειται για μεθόδευση, είναι ωστόσο σίγουρο πως με την εκκωφαντική απουσία διαβούλευσης και την αβάσιμη επίκληση (μέσω της ΣΜΠΕ και του ΕΠΣ) του θεσμικού πλαισίου ως νομιμοποιητικού μανδύα (με την επίκληση μιας φανταστικής γεωγραφίας του κέντρου της Αθήνας με τρόπο που σ' αυτό να περιλαμβάνεται και ο Υμηττός) επιτυγχάνεται **de facto η αποσιώπηση της αμφισβήτησης του εγχειρήματος τόσο από την σκοπιά των άμεσων και μακροπρόθεσμων συνεπειών για το κέντρο της Αθήνας ή, ευρύτερα, από την σκοπιά του οράματος για το μέλλον συνολικά, όσο και ως προς τις συνέπειες στο τοπικό κέντρο του Υμηττού, καθώς και στο συγκοινωνιακό και κυκλοφοριακό δίκτυο τοπικά και ευρύτερα σε επίπεδο πόλης. Είναι οικονομοτεχνικά ανεξήγητη η επιδίωξη να ξηλωθεί η υψηλή πυκνότητα διοίκησης από την πιο «οικονομική» χωρικά, αναπτυξιακά, και με όρους μετακινήσεων και χρονοαποστάσεων, και γι' αυτό πιο «επιτελική» και περιβαλλοντικά φιλική θέση της στο κέντρο της πόλης (όπως αποκρυσταλλώθηκε μετά από δύο αιώνες σχεδιασμού και διαρκούς επένδυσης δημόσιας και ιδιωτικής σε δόμηση, δίκτυα, κίνητρα, χωροθετήσεις) και να μεταφερθεί σε θέση που εκ των πραγμάτων δεν μπορεί από καμιά σκοπιά να υποδεχθεί αυτά τα μεγέθη φόρτισης. Είναι και παραμένει ανεξήγητη δε στο μέτρο που δεν έχει δημοσιοποιηθεί καμιά οικονομοτεχνική μελέτη σκοπιμότητας και εφικτότητας της συγκεκριμένης παρέμβασης. Είναι, επίσης, φανερό ότι ακόμα κι αν άνοιγε κάποια δημόσια συζήτηση για μια προοπτική τέτοιας κλίμακας μεταφοράς της διοίκησης σε άλλη θέση εκτός κέντρου της Αθήνας, η περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ δεν θα μπορούσε να είναι ανάμεσα στους υποψήφιους υποδοχείς.**

Βρισκόμαστε σε μια εποχή όπου η κρίση του κέντρου της Αθήνας πλήττεται από τη μονοκαλλιέργεια του τουρισμού. Τούτο λογικά θα όφειλε να οδηγήσει σε μια στρατηγική συστηματικής υπεράσπισης του πληττόμενου δυναμισμού του κέντρου. Στην ανάπτυξη επίσης (αναγκαίας τόσο αναπτυξιακά όσο και με όρους βελτίωσης του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής) της οικονομίας κλίμακας που δημιουργεί η γεωγραφική πύκνωση πολλαπλών λειτουργιών. Είναι στοιχεία και κατευθύνσεις που έως και σήμερα χαρακτηρίζουν την κεντρική Αθήνα (κατευθύνσεις οι οποίες στηρίζονται, όχι τυχαία, και από τον θεσμοθετημένο σχεδιασμό). Αντίθετα με τα πιο πάνω, με τη μεταφορά των υπουργείων στην ΠΥΡΚΑ δρομολογείται η αποξένωση του κέντρου από τα πιο δυναμικά του χαρακτηριστικά που είναι η διοίκηση και τα συμφραζόμενά της σε χρήσεις γης που την υποστηρίζουν ή μπορούν να συνυπάρχουν με αυτήν. Σε μια εποχή απειλής για την πολυλειτουργικότητα του κέντρου μέσω της κατά προτεραιότητα απόδοσης ιδιωτικού και δημόσιου χώρου και λειτουργιών στην κυρίαρχη σήμερα «δύναμη της αγοράς» που είναι η βιομηχανία του τουρισμού, καταφέρεται ένα ακόμα πιο ισχυρό πλήγμα με κυριολεκτικά ανυπολόγιστες συνέπειες οι οποίες ξεπερνούν κατά πολύ τα όρια του κέντρου ή και ολόκληρης της έκτασης του δήμου της Αθήνας. Κι αυτό, επίσης, είναι προκλητικά πρωτοφανές.

Έχουμε την ελπίδα ότι οι παρατηρήσεις αυτές θα τροφοδοτήσουν δημιουργικά το δημόσιο επιστημονικό και κοινωνικό διάλογο, ο οποίος έστω και καθυστερημένα πρέπει οπωσδήποτε να γίνει και να λάβει την έκταση που αρμόζει στην έκταση και την σημασία του εγχειρήματος για το μέλλον της Αθήνας.

Αθήνα, 1 Μαΐου 2024

Η Ομάδα Εργασίας