
Θέμα: Διεύρυνση δυνατοτήτων πολεοδομικής ανάπτυξης - αναβάθμισης κεντρικών περιοχών κατοικίας - μικτών χρήσεων. Η περίπτωση Κ. Πατήσια

Εισηγητής: **ΕΜΠ**

Ομάδα Έρευνας: **Ι. Λιάπης, ΑΜ, καθηγητής ΕΜΠ**

Π. Κοσμάκης, ΑΜ, λέκτορας ΕΜΠ

Δ. Λουκόπουλος, ΑΜ

Μ. Μαντούβαλου, ΑΜ, λέκτορας ΕΜΠ

Ι. Πολύζος, ΑΜ, λέκτορας ΕΜΠ, επικ. καθηγητής ΕΜΠ

Παρουσιαστής: **Δ. Λουκόπουλος, ΑΜ**

Ύστερα από τη χιονοσοιβάδα των δυσκολιών που μας παρουσίασε ο κύριος Βαρουτσής και τις οποίες αντιμετώπισε η ΔΕΠΟΣ για να αναπλάσει μόλις ένα οικοδομικό τετράγωνο, ίσως το να μιλάει κάποιος για ανάπτυξη 15 οικοδομικών τετραγώνων είναι λίγο υπερβολικά αισιόδοξο. Θα το επιχειρήσουμε πάντως.

Η εισήγηση αυτή είναι μία σύντομη παρουσίαση της έρευνας με τίτλο «Μελέτη δυνατοτήτων πολεοδομικής ανάπτυξης και αναβάθμισης κεντρικών περιοχών κατοικίας και μικτών χρήσεων», που ανατέθηκε στο Μετσόβειο Πολυτεχνείο το Σεπτέμβριο του '86 από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Η έρευνα έχει σαν στόχο να διατυπώσει πιο συγκεκριμένα τα προβλήματα και να αναπτύξει μία μεθοδική προσέγγιση για τη διερεύνηση της σκοπιμότητας και της δυνατότητας για ανάπτυξη και αναβάθμιση μιας κατηγορίας προβληματικών περιοχών. Περιοχές κατοικίας και μικτών χρήσεων γύρω απ' το κέντρο της Αθήνας, περιοχές δηλαδή όπως τα Πατήσια, η Κυψέλη, η πλατεία Βικτωρίας, του Γκύζη, οι Αμπελόκηποι, το Παγκράτι, τμήματα απ' το Κουκάκι, την Καλλιθέα, του Ζωγράφου ή και άλλα τμήματα συνοικιών της Αθήνας ή και άλλων πόλεων που έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά με αυτές. Η ειδική περιοχή μελέτης είναι η περιοχή των κάτω Πατησίων που ορίζεται από τις οδούς: Πατησίων, Αχαρνών και Καυταντζόγλου.

Ασχολούμαστε με τις δυνατότητες ανάπτυξης των περιοχών αυτών, μέσα από επέμβαση στην κατοικία και το άμεσο περιβάλλον της, ενώ τα θέματα που αναφέρονται στη συνολική συγκρότηση της πόλης, έστω και εάν αφορούν το μικροπεριβάλλον της κατοικίας, μένουν εξ υποθέσεως έξω από τη μελέτη αυτή. Αναφέρομαι δηλαδή στα προβλήματα της μόλυνσης του περιβάλλοντος, των μαζικών μέσων μεταφοράς κλπ.

Αυτές οι περιοχές που ανέφερα προηγούμενα και ειδικά τα κάτω Πατήσια, έχουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά: αναπτύχθηκαν όλες μεταπολεμικά και ειδικότερα στη δεκαετία '60 έως '70. Το κύριο στοκ των σπιτιών χτίστηκε με το σύστημα της αντιπαροχής, κυριαρχεί η οριζόντια ιδιοκτησία, έχουν όλες νομοθετημένο συντελεστή δόμησης μεγαλύτερο από 3, πολύ μεγαλύτερο μερικές φορές και καλύψεις 70-80%. Κυριαρχούν οι πολυκατοικίες 5, 6, ή 7 ορόφων, το σύστημα δόμησης είναι συνεχές, χωρίς πρασιά συνήθως. Αυτός ο τύπος δόμησης, όπου έχει φτάσει στην ολοκλήρωσή του, έχει δημιουργήσει κλειστά οικοδομικά τετράγωνα. Υπάρχουν όμως σποραδικά και ορισμένα άδεια οικοπέδα ή ομάδες οικοπέδων. Η μέση πυ-

κνότητα κυμαίνεται από τα 500-800 άτομα ανά εκτάριο, ενώ υπάρχουν ορισμένα οικοδομικά τετράγωνα που έχουν πυκνότητες μεγαλύτερες από 1.000 άτομα ανά εκτάριο. Κυριαρχεί η χρήση κατοικίας, υπάρχουν όμως και πρόσθετες χρήσεις που συνήθως αναπτύσσονται σε περιοχές υψηλών πυκνοτήτων στην Αθήνα, όπως εμπόριο, προσωπικές υπηρεσίες, καταστήματα ψυχαγωγίας. Σε αυτό το επίπεδο ανάμιξης χρήσεων ανταποκρίνεται ο όρος «περιοχή κατοικίας — μικτών χρήσεων» που χρησιμοποιούμε και δεν επεκτείνεται σε τμήματα των περιοχών αυτών που έχουν μετεξελιχθεί σε κέντρα με υπερτοπική σημασία.

Οι περιοχές αυτές στη φάση αγάπτης τους θεωρήθηκαν «καλές» από ένα μεγάλο φάσμα μικροαστικών και μεσοαστικών στρωμάτων που εγκαταστάθηκε εκεί και ήταν είτε παλιοί Αθηναίοι, είτε εσωτερικοί μετανάστες. Έχουν όμως σημαντικές διαφορές μεταξύ τους, αλλά και λόγω των διαφορετικών πλεονεκτημάτων θέσης.

Πάντως όλες διαθέτουν κάποια γενικώς θετικά χαρακτηριστικά, όπως εύκολη προσπέλαση στο κέντρο, λόγω μικρής απόστασης και ικανοποιητικών συγκοινωνιών, ενώ στις περισσότερες απ' αυτές έχει ήδη από πολύ νωρίς αναπτυχθεί μία πλήρης τοπική αγορά, και ένα περιβάλλον με συνοχή και ζωντάνια, ένα περιβάλλον αστικού χαρακτήρα.

Υπάρχουν και άλλα χαρακτηριστικά, που σε πρώτη ας την πούμε δημοσιογραφική προσέγγιση, είναι αρνητικά. Τα χαρακτηριστικά αυτά δεν είναι ιδίων των συγκεκριμένων περιοχών αλλά υπάρχουν και σε άλλες. Γιατί και σ' αυτές, όπως και σε άλλες περιοχές, μιλάμε για ρύπανση, για πρόβλημα κυκλοφορίας, στάθμευσης, ανάμιξης ετερόκλητων χρήσεων, έλλειψη πρασίνου και κοινωνικού εξοπλισμού, κάποτε για φθορά-παλαιώση των κτιρίων, ή και για θάνατο της γειτονιάς και του δρόμου σαν προνομιακών χώρων των καθημερινών σχέσεων. Αλλά, τα προβλήματα αυτά χαρακτηρίζουν προβληματικές περιοχές που ανήκουν σε ένα πολύ μεγάλο φάσμα περιπτώσεων, τόσο από πλευράς παλαιότητας, όσο και από κοινωνικής συγκρότησης. Δηλαδή τα ίδια προβλήματα υπάρχουν ακόμα και σε περιοχές με τρώγλες ή επικίνδυνες κατοικίες (πάρα πολύ λίγες) σε περιοχές πρόσφατης αυθαιρέτης δόμησης που αναπτύχθηκαν σε μικρό χρονικό διάστημα χωρίς υποδομή, υπάρχουν σε περιοχές που αναπτύχθηκαν παλιότερα και δεν ανανεώθηκαν με τους μηχανισμούς αγοράς της κατοικίας και τέλος υπάρχουν σε αυ-

τές τις περιοχές που κοιτάμε, τις περιοχές που έχουν αναπτυχθεί στα τελευταία χρόνια με πυκνότητες ψηλές και υπερσυγκέντρωση χρήσεων.

Ποιες είναι λοιπόν οι ειδικές παράμετροι και τα συμπτώματα εκείνα που πέρα από τα κοινά χαρακτηριστικά συνιστούν το πρόβλημα στην περιοχή μελέτης και σε άλλες παρόμοιους χαρακτήρα; Μελετώντας την πληθυσμιακή και κοινωνική συγκρότηση της περιοχής όπως και τις τάσεις στην αγορά γης, οι διαπιστώσεις είναι ότι κατ' αρχάς έχουμε να κάνουμε με μείωση πληθυσμού μεταξύ του '71 και του '81, με ταυτόχρονη αύξηση του αριθμού νοικοκυριών και επομένως με μείωση του μέσου μεγέθους του νοικοκυριού.

Το 1981 το νοικοκυριό στην περιοχή κάτω Πατησίων ήταν 2,62 άτομα, έναντι 2,9 που ήταν το '71 (το ίδιο νόμισμα ισχύει για το σύνολο του λεκανοπεδίου Αττικής το 1981). Υπάρχει μία καθήλωση τιμών γης, και κατοικίας, τουλάχιστον υπήρχε μέχρι πριν από λίγο, την οποία ιχνηλατήσαμε μέσα από τις τιμές συμβιβασμού στις αγοραπωλησίες ακινήτων στην τοπική εφορία κεφαλαίου (φυσικά πριν το σύστημα του αντικειμενικού προσδιορισμού της αξίας των ακινήτων). Ακόμα, τη δεκαετία αυτή από το '71 μέχρι το '81 υπήρξε μια μεγάλη αύξηση του αριθμού των ενοικιαστών: από το 45 περίπου στο 55% στο σύνολο της περιοχής. Τέλος ένα φαινόμενο που είναι ορατό μόνο, δεν καταγράφεται πουθενά, είναι ότι υπάρχει στασιμότητα κάθε ανάπτυξης και εξέλιξης στην περιοχή, έστω και αν υπάρχει ακόμα σημαντικό δυναμικό, δηλαδή γήπεδα αδόμητα ή πάρα πολύ παλιές κατασκευές σε καλή κατάσταση.

Τα παραπάνω που θα μπορούσαν να θεωρηθούν συμπτώματα μιας ερχόμενης κρίσης, πρέπει να τα συσχετίσουμε και με την πολεοδομική συγκρότηση της περιοχής, που τα ειδικότερα χαρακτηριστικά της είναι:

Πρώτον η ανεπάρκεια χώρων, υπαίθριων και κτιστών, για κοινωνικές εξυπηρετήσεις, εκπαίδευση και αναψυχή. Χαρακτηριστικά πρέπει να πούμε ότι για τα 477 στρέμματα που είναι το σύνολο της περιοχής, με 20.000 περίπου κατοίκους και σύμφωνα με τα standards τα οποία εφαρμόζει το ΥΠΕΧΩΔΕ στην εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων και στο γενικό πολεοδομικό σχέδιο Αθήνας, για τις ανάγκες του κοινωνικού εξοπλισμού και εκπαίδευσης θα έπρεπε να έχουμε 114 στρέμματα γης. Σήμερα υπάρχουν μόνο τα 16, δηλαδή έχουμε ένα έλλειμμα 98 στρεμμάτων, το οποίο σαν έκταση αντιπροσωπεύει το 20% της περιοχής. Ακόμα και αν θεωρήσουμε ότι τα standards αυτά είναι υπεραισιόδοξα για εφαρμογή, σε αστικά κέντρα τουλάχιστον, μας δείχνουν το πρόβλημα το οποίο υπάρχει σε χώρους κοινωνικού εξοπλισμού και ταυτόχρονα και το βαθμό εκμετάλλευσης ο οποίος έχει γίνει στη γη μέχρι σήμερα και ο οποίος δεν αφήνει πολλά περιθώρια παραπέρα ανάπτυξης και βελτιωτικών παρεμβάσεων.

Ένα 2ο σημαντικό πρόβλημα είναι η διαμπερής κυκλοφορία των αυτοκινήτων και το πρόβλημα της στάθμευσης. Η διαμπερής κυκλοφορία υφίσταται γιατί οι αρτηρίες που περιβάλλουν την περιοχή και κύρια η Καυταντζόγλου, δεν οδηγούν ακριβώς στον προορισμό τον οποίο έχουν οι οδηγοί, δηλαδή στις 3 Γέφυρες. Μοιραία πολλοί απ' αυτούς περνάνε μέσα από την περιοχή, και καθώς δεν υπάρχει προοπτική να ενωθεί η Καυταντζό-

γλου με τις 3 Γέφυρες το πρόβλημα τείνει να γίνει μόνιμο. Για το θέμα στάθμευσης τώρα. Υπάρχουν περίπου 2.000 θέσεις στάθμευσης στο σύνολο της περιοχής οι οποίες καταλαμβάνουν και την παραμικρότερη γωνιά απ' τους υπαίθριους χώρους. Μία επίσκεψη το βράδυ, την ώρα που όλα τα αυτοκίνητα είναι παρκαρισμένα, είναι πραγματικά αποκαλυπτική: δεν υπάρχει ούτε μια γωνίτσα: χωρίς παρκαρισμένο αυτοκίνητο, δεν υπάρχει πεζοδρόμιο στο οποίο μπορεί να πατήσει πεζός.

Ένα 3ο πρόβλημα είναι ότι οι τύποι κατοικιών που κυριαρχούν στην περιοχή, είναι με τα σημερινά μέτρα ξεπερασμένοι θα λέγαμε. Είναι εργολαβικού χαρακτήρα, με πάρα πολύ υψηλούς συντελεστές δόμησης, μεγάλα ύψη και κυρίως πάρα πολλά πίσω διαμερίσματα τα οποία βλέπουν σε πολύ μικρούς και πολυδιασπασμένους ακάλυπτους χώρους. Τέλος, έχουμε και μία υποβάθμιση της ποιότητας των πρόσφατων κατοικιών, αυτών δηλαδή που αναφέραμε τώρα μόλις. Ταυτόχρονα δεν υπάρχει ανανέωση των παλιότερων μεταπολεμικών κτισμάτων, ενώ τα περισσότερα από τα προπολεμικά είναι είτε εγκαταλειμμένα τελείως, είτε σε πάρα πολύ κακή κατάσταση, η οποία είναι δυσανάλογα μεγάλη σε σχέση με την ηλικία την οποία έχει αυτή η περιοχή.

Μιλάμε λοιπόν για μια εξαιρετικά σύνθετη κατάσταση με αβέβαιες προοπτικές. Γίνεται φανερό, πιστεύουμε, ότι η δημιουργία ενός σχολείου, η πεζοδρόμηση 2 ή 3 δρόμων, κάποιος μικρός πλάτανος που θα φυτευτεί, δε μοιάζει να μπορούν να απαλύνουν τα προβλήματα.

Ποιες λοιπόν είναι οι προοπτικές αυτή τη στιγμή;

Όπως προκύπτει από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Αθήνας, και σύμφωνα με τη γνωμοδότηση του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, η χρηματοδότηση των έργων ανάπτυξης του διαμερίσματος στο οποίο ανήκει η περιοχή, του 5ου διαμερίσματος, είναι maximum 600.000.000 δραχμές ανά έτος. Ρυθμός με τον οποίο, όπως αναφέρει το γενικό πολεοδομικό σχέδιο, τα μεγάλα έργα της περιοχής μπορεί να υλοποιηθούν μέσα σε 40 χρόνια. Και αυτά τα μεγάλα έργα είναι 5 αναπλάσεις υπαίθριων χώρων, όλες έξω από τη συγκεκριμένη περιοχή μελέτης (δίπλα σε αυτήν είναι μόνο η ανάπτυξη του πρώην εργοστασίου "FIX"), και ακόμα η υλοποίηση του δικτύου των πεζοδρόμων σε ότι αφορά τις αποξηλώσεις των υφισταμένων οδοστρωμάτων και την αντικατάστασή τους από νέα, που θα τους δώσουν νέα μορφή.

Δεν περιλαμβάνεται η επίλυση του προβλήματος στάθμευσης, που συνδέεται άμεσα με το πρόβλημα των πεζοδρομήσεων γιατί με αυτές καταργείται ένας σημαντικότερος αριθμός θέσεων, κάτι που σε τμήματα του 5ου διαμερίσματος έχει πολύ μεγάλη σημασία, όπως και στην περιοχή μας. Ακόμα δεν περιλαμβάνονται, και είναι φυσικό για ΓΠΣ, όλα τα μικρά έργα τοπικής σημασίας, που είναι όμως απαραίτητα για την αναβάθμιση του άμεσου περιβάλλοντος κατοικίας. Αν επί πλέον λάβουμε υπόψη μας τη δυνατότητα της Ο.Τ.Α για περιθωριακές μόνο παρεμβάσεις, η αδυναμία χρηματοδότησης δημιουργεί τον κίνδυνο για παραπέρα ακόμα υποβάθμιση.

Πώς λοιπόν μπορεί να απορροφηθούν οι συνέπειες του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου και πώς προχωράμε στη σύνδεσή του με το άμεσο περιβάλλον κατοικίας;

Πιστεύουμε ότι είναι δυνατόν, εάν υπάρξουν 2 προϋπο-

θέσεις: 1ον, εάν συσχετίσουμε τις παρεμβάσεις της κάθε περιοχής με τα δομικά της χαρακτηριστικά και προσαρμόσουμε την κλίμακα παρέμβασης στη δική τους κλίμακα, και 2ον, εάν διασφαλίσουμε την ανταποδοτικότητα της παρέμβασης. Αυτό το δεύτερο μάλιστα μοιάζει ιδιαίτερα δύσκολο γιατί εδώ μιλάμε για 15 σημεία στα όρια μιας σχετικά μικρής περιοχής και συνεπώς είναι δύσκολο να αναπλάθουμε οικοδομικά τετράγωνα κατασκευάζοντας εμπορικά κέντρα σε κάθε ένα από αυτά.

Η μεθοδολογία παρέμβασης που διερευνήσαμε με βάση τα παραπάνω, συνίσταται σε μία εφαρμογή σημειακής ενεργού πολεοδομίας στα μη ολοκληρωμένα οικοδομικά τετράγωνα. Το πεδίο άσκησης αυτής της ενεργού πολεοδομίας είναι σημεία της περιοχής, δηλαδή είτε οικοδομικά τετράγωνα, είτε τμήματα οικοδομικών τετραγώνων ακόμα, όπου τυχαίνει να βρίσκονται συγκεντρωμένες ιδιοκτησίες γης αδόμητες ή δομημένες με κτίσματα χαμηλά που είναι παλιά ή εγκαταλειμμένα.

Το μέγεθος αυτών των «πακέτων γης» όπως τα ονομάζουμε, πρέπει κατ' αρχάς να είναι ικανό για να εξυπηρετήσει με επάρκεια διάφορα κελύφη, δηλαδή κατοικίες, κτίρια κοινωνικής υποδομής και εκπαίδευσης, κτίρια για επιχειρήσεις (είτε κερδοφόρες, είτε που σχετίζονται άμεσα με την υλοποίηση της ανάπλασης, δηλαδή κτίρια και σταθμούς αυτοκινήτων) και στόχος αυτής της σημειακής ενεργού πολεοδομίας είναι 1ον) να διασφαλίσει την ανταποδοτικότητα με το σύστημα της αντιπαροχής, 2ον) να καλύψει μερικώς τις ανάγκες του κοινωνικού εξοπλισμού και της εκπαίδευσης (δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν στο σύνολό τους όπως είδαμε), 3ον) η συμβολή στην επίλυση τοπικών κυκλοφοριακών προβλημάτων και η δημιουργία νέων θέσεων στάθμευσης, και τέλος, είναι η προσπάθεια για ένα συντονισμό σε ενιαίο πρόγραμμα της δράσης των φορέων που οι δραστηριότητές τους επηρεάζουν την ποιότητα ζωής.

Σήμερα, ήδη πολύ λίγο χρόνο μετά την εκπόνηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, ο Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων απαλλοτριώνει χώρους οι οποίοι δεν προβλέπονται σε αυτό, ενώ αφήνει χώρους οι οποίοι προβλέπονται. Μέσα από μία ενιαία διαχείριση του χώρου θα μπορούσε αυτό να είχε αποφευχθεί.

Βέβαια δεν μπορεί κανείς να απαντήσει με ένα ναι ή με ένα όχι αν ένα τόσο σύνθετο πρόγραμμα είναι δυνατό να εφαρμοστεί. Εξάλλου η εμπειρία είναι αρνητική. Υπάρχει όμως ένα ευνοϊκό κλίμα, ακριβώς λόγω της πλήρους ακινησίας του ιδιωτικού τομέα στην περιοχή (δεν υπάρχει ανοικοδόμηση εδώ και πάρα πολλά χρόνια όπως είπαμε προηγούμενα), και ακόμα, υπάρχει μια δυνατότητα η οποία έρχεται μέσα από την αναιρέση των όρων που βάζει η σημερινή κατάτμηση γης. Δηλαδή τα οικόπεδα που έχουν μείνει είναι μάλλον τα μικρότερα και οι όροι κατάτμησης γης κάνουν αδύνατη την εκμετάλλευσή τους για τους ίδιους τους ιδιοκτήτες μεμονωμένα.

Εξετάσαμε το πρόβλημα της ανταποδοτικότητας, έχουμε κάνει κάποιες σχεδιαστικές προσεγγίσεις, υποθέτουμε ότι όλη αυτή η ανάπλαση θα γίνει από κάποιο φορέα τοπικό. Από ένα φορέα ο οποίος θα δημιουργηθεί για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα με στόχο να εκπληρώσει κάποιους στόχους και μετά θα διαλυθεί, από ένα φορέα που θα ασχολείται με το σύνολο των δραστηριοτήτων που αφορούν το σχεδιασμό, την υλοποίηση και τη δια-

χείριση της νέας κατάστασης πραγμάτων που θα προκύψει από την ανάπλαση.

Όσον αφορά το οικονομικό επίπεδο, εξετάσαμε τις επιπτώσεις αυτής της υπόθεσης σε 3 επίπεδα. Κατ' αρχάς κάναμε μία οικονομική ανάλυση και όλες τις απαραίτητες παραδοχές για την εφαρμογή της περιορισμένης αυτής ενεργού πολεοδομίας και για τα συγκεκριμένα αποτελέσματά της, όπως αυτά προκύπτουν με την υλοποίηση συγκεκριμένων πολεοδομικών επιλογών.

Ένα πρώτο συμπέρασμα είναι ότι το πρόγραμμα αυτό, το 1ο μέρος του προγράμματος ανάπλασης, μπορεί να είναι ανταποδοτικό, μόνο εφ' όσον δουλέψει με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, δεν υπάρχει περιθώριο για άσκηση κοινωνικής πολιτικής στην συγκεκριμένη περίπτωση του τύπου ας πούμε του Ταύρου, και μόνο εφ' όσον πείσει εκ των προτέρων για το αποτέλεσμα με την έννοια ότι θα μπορέσει να εξασφαλίσει τις τιμές πώλησης στην αγορά που θα επιτρέψουν το όλο σύστημα των παραδοχών να δουλέψει.

Όσον αφορά τις οικονομικές παραδοχές για την υλοποίηση επιμέρους επιχειρήσεων, σταθήκαμε ιδιαίτερα στο θέμα των σταθμών αυτοκινήτων. Ακριβώς λόγω του τεράστιου ελλείμματος γης που υπάρχει, είναι απαραίτητο ορισμένοι απ' αυτούς που προβλέπονται να κατασκευαστούν υπόγειοι (εάν θέλουμε να υλοποιηθεί το δικτυο πεζοδρομήσεων του ΥΠΕΧΩΔΕ). Αυτό, εάν και πάλι δεχτούμε τα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, δηλαδή τους όρους δανειοδότησης που ισχύουν στην αγορά, τις αποσβέσεις οι οποίες προβλέπονται από το νόμο, τις επιδοτήσεις τις οποίες δικαιούται να πάρει μία δημοτική επιχείρηση και τις δεδομένες πολύ χαμηλές τιμές στάθμευσης σε περιοχές με χαμηλό δείκτη εναλλαγής (δηλ. σε περιοχές κατοικίας) σημαίνει ότι κάθε θέση στάθμευσης θα πρέπει να επιδοτείται 68.000 δραχμές κάθε χρόνο, πλέον των 54.000 δρχ. που μπορεί να αποδίδει.

Δηλαδή όσο ισχύει το πρόβλημα της αποπληρωμής του δανείου, θα πρέπει οι επιχειρήσεις στάθμευσης (για μία περιοχή σαν αυτή της μελέτης μας ή για 700 περίπου θέσεις) να επιδοτούνται με 50 εκατομμύρια δραχμές ετησίως, πέρα φυσικά από την αρχική επιδότηση της επένδυσης και το σχηματισμό του αρχικού της κεφαλαίου από τις δημόσιες επενδύσεις. Αυτό ίσως να μην είναι τεράστιο ποσό, όταν μιλάμε για μια περιοχή, αλλά δε μιλάμε για τη συγκεκριμένη, μιλάμε για σύνολο περιοχών ανάλογου χαρακτήρα.

Ύστερα από τα προηγούμενα και εάν πιστεύουμε ότι κάποιες αναπλάσεις είναι απαραίτητο να προχωρήσουν θα έπρεπε ίσως να θεωρήσουμε την περίπτωση είτε επιβολής ανταποδοτικών τελών (κάποιους σχετικούς υπολογισμούς που έχουμε δεν προλαβαίνουμε να παρουσιάσουμε), είτε άμεσης σύνθεσης της υλοποίησης μια ανάπλασης με τον αντικειμενικό προσδιορισμό της αξίας των ακινήτων, σαν τρόπους άντλησης πόρων. Σας ευχαριστώ.

Πρόεδρος: Ευχαριστούμε το συνάδελφο Λουκόπουλο, η επόμενη εισήγηση είναι από το Χρήστο Ανταχόπουλο, σαν εισηγητή του Κέντρου Μαρξιστικών Ερευνών, αφορά τις αναπλάσεις. Συγγώμη, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, οι συνάδελφοι Καραμάνου και Νομικός. «Αναβάθμιση-αποκατάσταση κτιρίων και συνόλων, μια προβληματική στα πλαίσια της εκπαιδευτικής διαδικασίας».