
Θέμα: Από τον καθολικό στο σημειακό σχεδιασμό – Ανάγκη διατύπωσης ενός «νέου αστικού σχεδιασμού».

Εισηγητής: Γ. Πολύζος, αρχιτέκτονας πολεοδόμος, επ. καθηγητής Ε.Μ.Π.

Το πλεονέκτημα είναι ότι μπορώ να βασιστώ σε ορισμένα στοιχεία προλαλησάντων και να ενισχύσω μερικές σκέψεις που θέλω να σας διατυπώσω.

Επίσης, θέλω να απεμπλακώ από κάποιο κείμενο, έχει μοιραστεί μια πολύ μικρή εισήγηση, μπορείτε να ανατρέξετε σε αυτή για κάποιες έννοιες που επικαλούμαι.

Πρώτη διαπίστωση. Πιστεύω ότι σήμερα η Αθήνα διανύει τη χειρότερη της πολεοδομική φάση. Και αμέσως να δικαιολογηθώ, λέγοντας ότι δε θα χρησιμοποιήσω μία ξύλινη γλώσσα του παρελθόντος, επιμένω όμως στον όρο ότι διανύουμε τη χειρότερη φάση, αν σκεφθούμε ότι η Αθήνα δε μεγαλώνει με τους ρυθμούς των προηγούμενων δεκαετιών.

Όταν είχαμε ρυθμούς 20 και 15% αστικοποίηση, πράγματι, τα οράματα της πολεοδομίας ερχόντουσαν να εξυπηρετήσουν τους γοργούς ρυθμούς αστικοποίησης.

Σήμερα όμως που έχουμε την πολυτέλεια η Αθήνα ν' αυξάνει κατά 2,5%, όταν το σύνολο της χώρας αυξάνει κατά 5,4%, πιστεύω ότι η μη άσκηση μιας συνειδητής πολιτικής είναι εγκληματική.

Δεν πιστεύω αυτή τη στιγμή και δεν κάνω φθινή αντιπολίτευση, ότι ασκείται για την Αθήνα μία συνειδητή πολιτική στα θέματα διαμόρφωσης του χώρου.

Σε επίπεδο ρυθμιστικού σχεδίου δε θα επικαλεσθώ το νομοθετημένο ρυθμιστικό. Το είπαν οι προηγούμενοι συνάδελφοι, δεν εφαρμόζεται, υπονομεύεται.

Αυτό που διαπιστώνω από τα μεγάλα έργα και μάλιστα με ξένισε πάρα πολύ, είναι ότι οι συνάδελφοι του

ΥΠΕΧΩΔΕ δεν παρουσίασαν την πρόταση που είχε καταθέσει το ΥΠΕΧΩΔΕ, με ημερομηνία αν δεν κάνω λάθος 1992, το χάρτη των μεγάλων οδικών αξόνων, των συγκοινωνιακών έργων στην Αθήνα, ένας χάρτης ο οποίος υπάρχει και τον οποίο είδε η ημερίδα, μέσω της εικονογράφησης του Θάνου Βλαστού.

Αυτή τη στιγμή αυτός ο χάρτης υπάρχει. Δε γνωρίζω ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ τον έχει αναιρέσει. Αυτός ο χάρτης των μεγάλων οδικών έργων κυρίως, γράφει επάνω συγκοινωνιακών έργων, δεν αντιλέγω ότι έχει επάνω στοιχεία για τον προαστιακό σιδηρόδρομο και άλλα, αλλά βασικά είναι ένας χάρτης ο οποίος διαμορφώνει τη μελλοντική Αθήνα.

Μία μελλοντική Αθήνα που προσπαθεί πάση θυσία να αγκυρώσει τα Μεσόγεια στο πολεοδομικό συγκρότημα και τίποτε άλλο. Τα μεγάλα κυκλοφοριακά έργα, όπως τόνισε και ο συνάδελφος Βλαστός, βασικά θα ευνοήσουν τις μετακινήσεις. Πώς είναι δυνατόν συνάδελφοι το 1993, αυτοί οι μεγάλοι άξονες και είναι πάρα πολλοί, δεν είναι μόνο ο άξονας Σταυρού-Ελευσίνας, είναι μία πληθώρα κλειστών αυτοκινητοδρόμων, πώς είναι δυνατόν αυτοί οι κλειστοί αυτοκινητόδρομοι να μην προβλέπουν σήμερα, αυτό που είχε κάνει ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, υπουργός ΠΕΧΩΔΕ το 1965;

Ένα μέσο σταθερής τροχιάς κατά μήκος της λεωφόρου Βουλιαγμένης. Όλο το ξέρουμε. Η λεωφόρος Βουλιαγμένης έχει πρόβλεψη μέσω σταθερής τροχιάς.

Πώς είναι δυνατόν σήμερα, μόνο η Σταυρού, η ελευθέρα Ελευσίνας-Λαυρίου να έχει αυτή την πρόβλεψη

και να μην έχει αυτή την πρόβλεψη η σήραγγα του Υμηττού;

Πώς είναι δυνατόν σήμερα η οργάνωση η πολεοδομική της Αθήνας να συνεχίζει να γίνεται με βάση τα μεγάλα οδικά έργα; Λυπάμαι συνάδελφοι που αυτή τη στιγμή στο ΥΠΕΧΩΔΕ συμμετέχετε σε αυτή την πολιτική, μία πολιτική, που ευτυχώς βλέπω να καταδικάζεται όχι μόνο από αιθεροβάμονες αρχιτέκτονες και πολεοδομούντες, αλλά και από το σύλλογο συγκοινωνιολόγων.

Μία πολιτική που να μην έχει ανάγκη κάποιων εξυπηρητήσεων, μπορεί πράγματι να έχει ανάγκη δακτυλίων, αλλά σαφώς δεν έχει ανάγκη υπογείων σιράγγων και μάλιστα μία υπόγεια σήραγγα αν τη δείτε, η οποία στην προέκταση της Βεΐκου θα περάσει κάτω από το Λυκαβηττό.

Να σας υπενθυμίσω ότι ο Λούντβιχ Χόφμαν, Γερμανός αρχιτέκτων το 1911 έκανε την αντίστοιχη πρόταση. Δεν πιστεύω ότι αυτή η πολιτική των μεγάλων έργων, που έχει επενδυθεί και με περιβαλλοντική διάσταση, πρόκειται να βοηθήσει την Αθήνα.

Η Αθήνα όλο και περισσότερο δορυφοροποιείται. Εξαπλώνεται σε βάρος της ομοιογένειας. Σε βάρος της συνέχειας του αστικού ιστού.

Δυστυχώς συμβαίνει στην Αθήνα αυτό που συνέβη τις προηγούμενες δεκαετίες στις άλλες μεγάλες ευρωπαϊκές χώρες. Οι κεντρικές περιοχές νεκρώνονται. Ευτυχώς τώρα τελευταία και ο Δήμος Αθηναίων το έχει διαπιστώσει και το άκουσα με χαρά, από το σιόμα του δημάρχου Αθηναίων.

Έχει επιτέλους διαπιστώσει ότι η μείωση του πληθυσμού δεν είναι από μόνη της θετικό στοιχείο. Η γήρανση του πληθυσμού θα μας οδηγήσει σε τελείως διαφορετικές πολεοδομικές επιλογές.

Οι περιοχές σε κρίση, οι εγκαταλελειμμένες περιοχές, δυστυχώς αυξάνονται και αυξάνονται μάλιστα αυτά τα στοιχεία τα οποία δεν υπήρχαν στην Αθήνα, γιατί η Αθήνα έχει πολλά μειονεκτήματα, αλλά εγώ είμαι πρόθυμος να μιλήσω και για τα πλεονεκτήματα της Αθήνας και είναι πολλά, ένα εκ των οποίων είναι η ανυπαρξία αστικής βίας.

Αστική βία που σαφώς δεν προκύπτει μόνο από την πολεοδομική οργάνωση, η ανεργία και άλλα στοιχεία την τρέφουν, αλλά η αστική βία ενισχύεται από την πολεοδομική οργάνωση.

Η μέχρι τώρα οργάνωση του χώρου στην Ελλάδα, η μείξη των λειτουργιών, είχε αποτρέψει σε μεγάλο βαθμό την γκετοποίηση. Εγώ ποτέ δε χρησιμοποίησα τον όρο γκετοποίηση για τον ελλαδικό χώρο, για τον αστικό χώρο της Ελλάδας.

Από την άλλη μεριά όμως, τα φαινόμενα που διαβάζουμε στις εφημερίδες, πρέπει να μας οδηγήσουν σε ανησυχίες. Αυτή τη στιγμή στα τρία λεπτά, στα τέσσερα λεπτά από το κέντρο της Αθήνας, από το κέντρο της Ομόνοιας, υπάρχουν ελληνικές σημαίες αναρτημένες σε μονώροφα και διώροφα κτίρια.

Ελληνικές σημαίες που δεν υιοδηλώνουν ούτε οπα-

δούς κάποιου εθνικού κόμματος, ούτε ποδοσφαιρικής ομάδας. Είναι σημαίες που υποδηλώνουν μια εθνική ταυτότητα έναντι μίας άλλης.

Νομίζω ότι η Αθήνα πράγματι, μπορεί να έχει ανάγκη να συνεχίσει να έχει ανάγκη κάποιων γενικών κατευθύνσεων. Από την άλλη μεριά πρέπει επίσης να αποδεχθούμε μία ήττα. Την ήττα του καθολικού σχεδιασμού.

Οι σύλλογοι των αρχιτεκτόνων κυρίως, αλλά και των άλλων μηχανικών, εναπόθεσαν τα οράματα της δεκαετίας του '60 και του '70, σωστά κατά την άποψή μου, για εκείνη την περίοδο...

Σ.Σ.: Μικρό κενό λόγω αλλαγής ταινίας

...καλού ρυθμιστικού. Δε γνωρίζω αυτή τη στιγμή, αν θα ήταν δυνατό να εφαρμοστεί αυτό το ρυθμιστικό, το καλό ρυθμιστικό. Φοβάμαι και αυτό δε θεωρώ ότι είναι επίθεση κατά της σημερινής κυβέρνησης, αλλά και από το '85 και μετά, υπήρχαν ακυρώσεις του ήδη εγκεκριμένου ρυθμιστικού.

Ένα καλό ρυθμιστικό από μόνο του δε φθάνει για να βελτιώσει μία πόλη. Ερώτημα, μήπως ήρθε η ώρα, ταυτόχρονα με την ύπαρξη κάποιων βασικών αρχών σε μία πόλη που είναι αναγκαίων, μήπως ήρθε η ώρα να περάσουμε σε μία άλλη φάση του σχεδιασμού που να μην είναι βέβαια τα παγκάκια και οι ασύνδετοι μεταξύ τους πεζόδρομοι;

Να είναι μία πολιτική ολοκληρωμένων προγραμμάτων ανάπτυξης, σημειακής ενεργού πολεοδομίας. Η αφήσα του διημέρου, είναι χαρακτηριστική. Δε συμφωνώ καθόλου με αυτή, το είπε προλίγου και άλλος συνάδελφος, όχι στην τεχνολογία της, αλλά στο ότι αντιδιαστέλλει στα τρένα και τα αεροπλάνα το αρχαιολογικό τόξο.

Το αρχαιολογικό τόξο είναι μία συμπαθέστατη λύση, αλλά δυσανάλογη κατά την άποψή μου, για το μέγεθος της Αθήνας. Τα 120 δισεκατομμύρια δραχμές, πραγματικά πιστεύω ότι είναι μία πολυτέλεια.

Είμαι υπέρ του αρχαιολογικού τόξου, αλλά όχι αυτού του αρχαιολογικού τόξου. Μία άλλη διαπίστωση πιστεύω όχι ευχάριστη παρά την αγωνία και την καλή πρόθεση του Δήμου Αθήνας. Ο συνάδελφος Αλέξανδρος Τριποδάκης νομίζω ότι ανήκει στην κατηγορία των συναδέλφων που έχει καλές προθέσεις και το αποδεικνύει με την ομιλία του.

Αλλά, να μου επιτρέψει να πω, ότι θεωρώ ότι δεν εκφράζει αυτή τη στιγμή αυτά που σήμερα γίνονται στην Αθήνα. Για ποιο λόγο; Γιατί αυτή τη στιγμή πιστεύω ότι κλείνουν οι τελευταίες ευκαιρίες στην πόλη.

Κλείνουν, οι συντελεστές δόμησης είναι πάρα πολύ αυξημένοι, είναι αρμοδιότητα του Δήμου Αθήνας, που θα μπορούσε να προτείνει την κλιμακωτή τους μείωση.

Σήμερα προχωράμε και ολοκληρώνονται κάποια κενά και τα κενά αυτά είναι πολλά. Υπάρχει το κενό του

ΕΑΤ-ΕΣΑ, να με συγχωρέσει ο συνάδελφος Νίκος Δεσσύλλας, αλλά δε θα προσφέρει πάρκο οικολογικό επτά χιλιάδων τετραγωνικών. Δεν πιστεύω στο συνεδριακό κέντρο, πιστεύω στο Μέγαρο Μουσικής όμως.

Δεν πιστεύω στην ανάγκη μουσείου σύγχρονης Τέχνης στο αποκαλούμενο πολιτιστικό κέντρο, δεν πιστεύω στα γκαράζ των 700 θέσεων στην Πατησίων και την Κυψέλη.

Ούτε επίσης πιστεύω ότι είναι δυνατόν ταυτόχρονα με το ότι προβάλλουμε την Πανεπιστημίου σαν πεζόδρομο μ' ένα τραμ επάνω, όπως είναι στη μελέτη της Εταιρείας Μελετών Περιβάλλοντος που έχει γίνει για το Δήμο Αθήνας, ταυτόχρονα ο δήμος να μιλάει για υπογειοποίηση της οδού Ακαδημίας και για τη δημιουργία ενός χώρου για τα λεωφορεία και τα αυτοκίνητα από κάτω.

Αυτά τα θέματα πιστεύω ότι μεταξύ τους αντιφάσκουν. Μήπως ήρθε η ώρα να αναδείξουμε πράγματι την πολεοδομία, μέσω συνεκτικών επεμβάσεων, μήπως είναι δυνατόν σήμερα, να επαναχρησιμοποιήσουμε, στο βαθμό που είναι δυνατόν, τον ίδιο τον κτισμένο χώρο. Επίσης να αναδείξουμε νέους θεσμούς

στην πόλη, που από τη μια μεριά πράγματι η Αθήνα, πρέπει να συνδεθεί με την άμιλλα που υπάρχει μεταξύ των πρωτευουσών, αλλά αυτό δε χρειάζεται με το να παραμένουμε στερεότυπα καθηλωμένοι στη μητρόπολη του Ελληνισμού.

Σήμερα να ξεπεράσουμε τις αντιφάσεις της πολεοδομικής πολιτικής και να προτάξουμε στοιχεία ενός νέου αστικού σχεδιασμού. Ένας αστικός σχεδιασμός βασισμένος στην ήπια ανάπτυξη. Δεν πιστεύω ότι αυτά τα στοιχεία είναι κάτι το καινούργιο. Η υπόλοιπη Ευρώπη προς αυτή την κατεύθυνση παλεύει, δεν έχουμε να ακολουθήσουμε ούτε μοντέλα, ούτε ρετσέτες.

Έχουμε ανάγκη να βρούμε μέσα από τα πλεονεκτήματα, τα αναμφισβήτητα πλεονεκτήματα που έχει η ελληνική πόλη, που μέσα από τον αυθόρμητο πολεοδομικό προγραμματισμό, μέσα από την αυθόρμητη πολεοδομική της οργάνωση δημιουργήσε, έχουμε τη δυνατότητα να βρούμε τέτοια στοιχεία, ώστε η ελληνική πόλη να έχει μέλλον για το αύριο. Σας ευχαριστώ.