



Αναπλάσεις σε υποβαθμισμένες περιοχές του κέντρου, ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, αξιοποίηση των μητροπολιτικών πάρκων και εύκολη πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο για όλους τους πολίτες. Αυτά είναι λίγα μόνο από τα θαυμαστά που υπόσχεται το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο για την Αττική, που θα ολοκληρωθεί το 2010 από

τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος της Αθήνας. Τις προοπτικές που ανοίγουν για την Αθήνα ώστε στα επόμενα 10 χρόνια να μεταμορφωθεί σε μια σύγχρονη πρωτεύουσα παρουσιάζει ο αρχιτέκτονας - πολεοδόμος και αντιπρύτανης του ΕΜΠ Γιάννης Πολύζος, που μόλις ανέλαβε πρόεδρος στον Οργανισμό.

■ ΤΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΧΑΪΝΗ  
a.chaini@realnews.gr

ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΟΛΥΖΟΣ ■ ΔΡ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΣ, ΑΝΤΙΠΡΥΤΑΝΗΣ ΕΜΠ, ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΡΣΑ

# Ανάπλαση σε τρεις άξονες για να

Νέο σχέδιο από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος της Αθήνας

**ΤΡΕΙΣ ΕΙΝΑΙ** οι βασικές κατευθύνσεις του νέου ρυθμιστικού σχεδίου για την Αττική: έλεγχος της εξάπλωσης της πόλης, ανάπλαση των υποβαθμισμένων περιοχών του κέντρου και προστασία του περιβάλλοντος.

«Στην πρώτη περίπτωση, στόχος είναι να μη συνεχίσει η εξάπλωση της πόλης και μάλιστα κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων - η ανάπτυξη με τη μορφή χταποδιού που λέμε», εξηγεί ο κ. Πολύζος. «Αυτό είναι ένα πάρα πολύ αρνητικό στοιχείο τόσο για την ίδια την πόλη που χάνει τη συνοχή της, δεν έχει κέντρα αλλά έχει μία γραμμική ανάπτυξη, αλλά και για τους ίδιους τους άξονες, καθώς δεξιά κι αριστερά δημιουργούνται νέοι γραφειακοί χώροι, με αποτέλεσμα μετά από λίγο οι δρόμοι να πηξουν πάλι. Είναι αυτή η περιφέρεια φυγή προς τα μπρος».

## Αναβάθμιση του κέντρου

Βέβαια, όπως παραδέχεται ο κ. Πολύζος, δεν είναι εύκολο να αποτρέψεις εξ ολοκλήρου την επέκταση της πόλης. «Μπορείς όμως να την περιορίσεις όσο το δυνατόν περισσότερο και ταυτόχρονα να στραφείς προς τις ήδη δομημένες περιοχές, όπως κάνει και η Ευρώπη, για να ξανακερδίσεις τον ίδιο τον αστικό χώρο». Εκεί, άλλωστε, για τον συνομιλητή μας βρίσκεται και το στοιχείο. Στις περιοχές δηλαδή που οικοδομήθηκαν στις δεκαετίες του '70 και του '80, όπως η **Κυψέλη**, το **Παγκράτι**, η **Καλλιθέα**, του **Γκύζη**, όπου διαμένουν σήμερα τα 3/4 των Αθηναίων.

«Πρόκειται για περιοχές μικτών χρήσεων, με κύρια όμως χρήση την κατοικία. Στο παρελθόν κατοικούσαν από τα μεσαία αστικά στρώματα αλλά σταδιακά υποβαθμίστηκαν. Οι διάφορες χρήσεις μπήκαν στους ορόφους, οι οικονομικοί μετανάστες στα ισόγεια, το μικρεμπόριο έφυγε και παρατηρείται πλέον το φαινόμενο της αρχόμενης γκετοποίησης. Ομως το μεγάλο πλεονέκτημα της Αθήνας ήταν ανέκαθεν αυτή η μίξη των χρήσεων, που διατηρεί την πόλη ζωντανή, χωρίς περιοχές ερήμωσης, όπως παρατηρείται σε άλλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες».

Πώς θα μπορούσε, δηλαδή, να αλλάξει η κατάσταση; «Με προγράμματα αστικής ανάπτυξης. Ο δημόσιος χώρος αντιστοιχεί περίπου στο



**Με προγράμματα** αστικής ανάπτυξης και οικονομικά κίνητρα θα ξανακερδίσουμε τον αστικό χώρο

ένα τρίτο της πόλης. Ορίζεις μια ευρύτερη περιοχή, π.χ. πρόγραμμα ανάπτυξης Αγίου Παντελεήμονα. Λες, τι στόχο έχω; Θέλω, για παράδειγμα, να μην έχω μόνο ηλικιωμένους. Οπότε, δίνω κίνητρα για την κατοικία που είναι και η πιο ευαίσθητη πολεοδομική χρήση. Αν φύγει από κάπου, δύσκολα επανέρχεται. Δίνω κίνητρα σε νέα ζευγάρια για τη βελτίωση της κατοικίας, δηλαδή προσφέρω χαμηλότοκα επισκευαστικά δάνεια. Ταυτόχρο-

## WHO IS WHO

**Ο ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΟΛΥΖΟΣ** είναι δρ αρχιτέκτονας και πολεοδόμος, με σπουδές στο Παρίσι και την Τουλούζ. Στο ΕΜΠ κατέχει την έδρα του καθηγητή Πολεοδομίας στη Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών από το 1974, ενώ από το 1997 διατελεί και διευθυντής του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος και από το 2006 αντιπρύτανης Οικονομικού Προγραμματισμού και Ανάπτυξης. Συμμετέχει σε πολλούς επιστημονικούς φορείς στην Ελλάδα και το εξωτερικό, καθώς και σε ερευνητικά προγράμματα και μελέτες που έχουν ως κύριο αντικείμενο την ανάδειξη των απίων υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος αλλά και της διατύπωσης αρχών, στόχων και πολιτικών για την προστασία και βελτίωσή του. Έργα του έχουν βραβευτεί σε αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς.

νέων προς τα ευάερα προάστια όπου η χρήση του αυτοκινήτου για τις μετακινήσεις είναι αναπόφευκτη.

## Προστασία περιβάλλοντος

Το τρίτο, πολύ σημαντικό θέμα είναι το περιβαλλοντικό. Ο κ. Πολύζος θέτει τέσσερις άξονες πολιτικής: Ο πρώτος είναι η απόλυτη προστασία και αναβάθμιση των ορεινών όγκων (**Υμηπτός, Πεντέλη, Πάρνηθα, Ποικίλο Ορος - Αιγάλεω**), με δενδροφυτεύσεις και απόλυτη προστασία σε επίπεδο χρήσεων γης: «Είναι πλέον επιτακτική ανάγκη να ξεκαθαρίσει το ιδιοκτησιακό στις περιοχές αυτές. Για τον Υμηπτό είναι δύσκολο, για την Πεντέλη ακόμα πιο δύσκολο, στην Πάρνηθα η κατάσταση είναι λίγο καλύτερη, ενώ για το Ποικίλο Ορος παίζεται».

Το δεύτερο κομμάτι αφορά την ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου. «Είμαστε μια παραθαλάσσια μεσογειακή μητρόπολη. Η ακτογραμμή μας είναι καλή, πολύ καλύτερη από την αντίστοιχη στη **Νίκαια** ή το **Ρίμινη**. Αυτό το θαλάσσιο μέτωπο πρέπει να ανακτηθεί πάση θυσία». Το σχέδιο αφορά κατ' αρχάς την ενόπτη **Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας** μέχρι **Βάρκιζα** και σε δεύτερη φάση την **Πειραική Χερσόνησο** έως τον **Κόλπο της Ελευσίνας**. «Στόχος και σλόγκαν μας είναι "προσβάσιμες ακτές", ανοικτές ακτές κολύμβησης για το κοινό, με επέκταση του θεσμού της γαλάζιας σημαίας (γιατί όχι;) και στον Σαρωνικό. Η Αθήνα δεν είναι μια πρωτεύουσα της ενδοχώρας όπως φαίνεται με την Αττική οδό, αλλά οφείλει να έχει ένα προσβάσιμο θαλάσσιο μέτωπο. Δεν μπορεί να έχει η Βαρκελώνη και όχι η Αθήνα!».

Όσο για τα ολυμπιακά ακίνητα που έχουν κατασκευαστεί στο θαλάσσιο μέτωπο, ισχύει ένα ιδιότυπο καθεστώς: Υπεύθυνη γι' αυτά είναι η Γενική Γραμματεία Αξιοποίησης Ολυμπιακών Ακινήτων που υπάγεται στο υπουργείο Πολιτισμού. «Είναι μπλεγμένα τα πράγματα σ' αυτή τη χώρα», αναγνωρίζει ο κ. Πολύζος. Στην περίπτωση αυτή ακόμα περισσότερο, καθώς εμπλέκονται και η Τουριστικά Ακίνητα, η ΚΕΔ και οι δήμοι, γεγονός που δυσκολεύει το έργο του ΟΡΣΑ, ο οποίος και έχει την ευθύνη για τον ενιαίο σχεδιασμό και συντονισμό όλων των μεγάλων παρεμβάσεων στην πόλη.

## ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ

### ΠΑΓΩΣΑΝ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΣΟΥΦΛΙΑ



**ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΡΣΑ** έχουν παγώσει οι οδικοί άξονες που ανακοινώθηκαν επί υπουργείας Σουφλιά, διβεβαιώνει ο κ. Πολύζος. «Δεν γίνεται να ξεκινάς ένα νέο ρυθμιστικό και παράλληλα να τρέχουν οι μεγάλοι οδικοί άξονες. Και αυτό θα αποτελέσει σημείο σύγκρουσης στους επόμενους μήνες. Το θέμα "τσούζει". Εκτός από τις εταιρείες που θα επένδυναν 1,5 δισ., είχαν σχεδιαστεί και διάφορες άλλες αγορές στα Μεσόγεια. Δεν είμαι κατά της δραστηριοποίησης αυτών των ομίλων, αλλά ας το κάνουν κατασκευάζοντας, π.χ., μια νέα γραμμή του μετρό, όπως τη γραμμή U

που περνά από Γαλάτσι, Σχολή Ευελπίδων - Δικαστήρια, Πεδίο Αρεως, Εξάρχεια, συναντάει τον κορμό της Πανεπιστημίου και ανεβαίνει προς Καισαριανή - γιατί να μη βάλουμε αυτό ως προτεραιότητα;».

Εδώ και δέκα χρόνια, άλλωστε, το ποσοστό των μετακινήσεων με τα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν έχει ξεπεράσει το 40%: «Πρέπει να καταφέρουμε να γίνει 45%, επεκτείνοντας τον προαστιακό, το μετρό, τις γραμμές λεωφορείων, ίσως και του τραμ. Το "κονταροχτύπημα" του Ι.Χ. με το μέσο μαζικής μεταφοράς πρέπει να σταματήσει».

να, ενισχύω την αγορά ακινήτων και προσκαλώ την ιδιωτική πρωτοβουλία. Μια και το δημόσιο χρήμα χρειάζεται για παρεμβάσεις στο επίπεδο της πόλης αυτής καθαυτής: πεζοδρομήσεις, χώρους στάθμευσης για τους κατοίκους κ.λπ.».

## Πόλη για τους νέους

Σκοπός για τον κ. Πολύζο είναι να ανατραπεί η εικόνα του εχθρικού κέντρου και να μετριάσει η φυγή των



**κίνητρα**

Να δοθούν οικονομικά κίνητρα σε νέα ζευγάρια για τη βελτίωση της κατοικίας στις υποβαθμισμένες περιοχές, δηλαδή προσφέρω χαμηλότοκα επισκευαστικά δάνεια. Ταυτόχρονα, ενισχύω την αγορά ακινήτων και προσκαλώ την ιδιωτική πρωτοβουλία

**πολιτικό θέμα**

«Ένας ανώτατος παράγοντας πρέπει να μπει επικεφαλής, γιατί ένα σχέδιο για μια πρωτεύουσα 4,5 εκατομμυρίων κατοίκων, όπου ζει τουλάχιστον ο ένας στους τρεις Έλληνες, είναι και πολιτικό στοίχημα, όχι μόνο επιστημονικό»

**φυσικό περιβάλλον**

Προστασία ορεινών όγκων, ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου, προστασία των ελεύθερων χώρων και χώρων υψηλής παραγωγικότητας: οι τέσσερις άξονες του νέου ρυθμιστικού για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος της Αττικής

# γίνει βιώσιμη η Αττική

για να αηλιάξουν, τα επόμενα δέκα χρόνια, το κέντρο και οι ευρύτερες περιοχές

**ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΟΦΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ****ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ**

Οι μεγάλοι και μικροί ελεύθεροι χώροι της Αττικής θα προστατευθούν και θα αναδειχθούν, μέσω της δημιουργίας τεσσάρων μεγάλων διαδημοτικών μητροπολιτικών πάρκων (Πάρκο Αντώνη Τρίτση, Ελληνικό, Γουδή, Τουρκοβούνια) και της ανάδειξης τριών παραρρημάτων περιοχών (Κηφισός, Ιλισός, Πικροδάφνη)

**ΠΑΡΝΗΘΑ****ΠΕΝΤΕΛΗ****ΥΜΗΤΤΟΣ****ΟΡΕΙΝΟΙ ΟΓΚΟΙ**

Το νέο ρυθμιστικό θα εξασφαλίσει την απόλυτη προστασία και αναβάθμιση των ορεινών όγκων (Υμηττός, Πεντέλη, Πάρνηθα, Ποικίλο Ορος - Αιγάλεω), με δενδροφυτεύσεις και με απόλυτη προστασία σε επίπεδο χρήσεων γης

**ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ**

Το θαλάσσιο μέτωπο πρέπει να ανακτηθεί πάση θυσία. Κατ' αρχάς η ενόπτητα Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας μέχρι Βάρκιζα και σε δεύτερη φάση η Πειραιϊκή Χερσόνησος έως τον Κόλπο της Ελευσίνας

**Το χθες και το αύριο**

«ΕΝΑ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ σχέδιο έχει μια επιστημονική διάρκεια 10-15 ετών αλλά μετά χρειάζεται επικαιροποίηση. Επίσης, από μόνο του δεν φέρνει την άνοιξη. Δείχνει τις κατευθύνσεις, τις στρατηγικές επιλογές, αλλά το κλειδί βρίσκεται στη σωστή εφαρμογή», εξηγεί ο κ. Πολύζος.

Το υπάρχον ρυθμιστικό εκπονήθηκε το 1985, επί υπουργίας Τρίτση, με την ίδρυση του ΟΡΣΑ, ώστε να αποτελέσει ένα εργαλείο ισόρροπης ανάπτυξης, περιβαλλοντικού ελέγχου και οικιστικής αναβάθμισης, στόχοι που στην πράξη έπεσαν στο κενό. Σε κενό έπεσε και η δουλειά του ΟΡΣΑ, που κατέληξε τα τελευταία χρόνια σε οργανισμό-φάντασμα.

Το πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ επικείμενη την άνοιξη να του δώσει νέα πνοή καταρτίζοντας το «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και Αττικής», το «νέο αθηναϊκό όραμα» του Γιώργου Σουφλιά, το οποίο σχολιάστηκε αρνητικά από την πλειονότητα του επιστημονικού κόσμου και τελικά... έμεινε στα χαρτιά, καθώς προκλήθηκαν εκλογές και έκλεισε η Βουλή.

**Με ορίζοντα το 2020**

«Δεν πετάμε στα σκουπίδια το κείμενο Σουφλιά», σημειώνει ο κ. Πολύζος, «αλλά ξεκινάμε εκ νέου τη συζήτηση για τον τρόπο με τον οποίο θα αναπτυχθεί η πόλη. Θα εκπονηθεί ένα νέο ρυθμιστικό για την Αττική, με χρονικό ορίζοντα το 2020. Το τελικό σχέδιο θα βγει μέσα από έντονη διαβούλευση».

Ωστόσο, αντιδράσεις θα υπάρξουν, όπως και προβλήματα λόγω της πολυνομίας και του κατακερματισμού των αρμοδιοτήτων. «Η κατάσταση αυτή δεν είναι μόνο ελληνική πατέντα», σχολιάζει ο κ. Πολύζος. «Το Παρίσι βρίσκεται σε φάση έντονης συζήτησης για το Μεγάλο Παρίσι, στην οποία πρωτοστατεί ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας. Ευελπιστώ ότι και εδώ ένας ανώτατος παράγοντας θα μπει επικεφαλής, γιατί ένα σχέδιο για μια πρωτεύουσα 4,5 εκατομμυρίων κατοίκων όπου ζει τουλάχιστον ο ένας στους τρεις Έλληνες είναι και πολιτικό στοίχημα, όχι μόνο επιστημονικό». Στόχος είναι το ρυθμιστικό να κατατεθεί ως σχέδιο νόμου στη Βουλή το φθινόπωρο.

## Τι θα γίνει με τα μητροπολιτικά πάρκα

ΤΡΙΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής αναβάθμισης της Αττικής είναι η προστασία και ανάδειξη των μεγάλων και μικρών ελεύθερων χώρων.

Αφενός μέσω της δημιουργίας τεσσάρων μεγάλων διαδημοτικών μητροπολιτικών πάρκων (Πάρκο Αντώνη Τρίτση, Γουδή, Τουρκοβούνια και Ελληνικό) και αφετέρου της ανάδειξης τριών παραρρημάτων περιοχών (Κηφισός, Ιλισός, Πικροδάφνη).

«Το Ελληνικό είναι αναμφισβήτητο το πιο δύσκολο», σημειώνει ο κ. Πολύζος, «καθώς δίστανται οι απόψεις: οι μεν μιλούν για 100% πράσινο και οι δε θεωρούν ότι πρέπει να πουλήσουμε κομμάτια για να κάνουμε πράσινο στις πυκνοδομημένες περιοχές».

**Πεζόδρομοι - ποδηλατόδρομοι**

Σχέδια-ανάσα όμως δρομολογούνται ήδη και γι' αυτές τις περιοχές: «ακόμη και 500 τετραγωνικά πράσινου στο Πα-

γκράτι, στην Κυψέλη ή όπου αλλού, δίνουν ανάσα. Θα τα εξασφαλίσουμε με πεζοδρομήσεις, με δίκτυο ροής ποδηλάτων κ.λπ. Για παράδειγμα, η οδός Φυλής, ένας ωραιότατος αλλά υποβαθμισμένος δρόμος παράλληλος της Πατησίων, θα μπορούσε να γίνει δρόμος πράσινης ροής για πεζούς και ποδηλάτες. Με σημειακές παρεμβάσεις μπορεί να συγκρατηθεί η τμηματική υποβάθμιση».

Ο τελευταίος περιβαλλοντικός στόχος αφορά την προστασία κάποιων χώρων υψηλής παραγωγικότητας, όπως αμπέλια και ελαιώνες στα Μεσόγεια, για την ανάδειξη επιώνυμων αγροτικών προϊόντων και τον περιορισμό της αστικής διάχυσης.

«Θα υπάρξουν αντιδράσεις σίγουρα», τονίζει ο κ. Πολύζος, «αλλά πρέπει πια να ξαναβάλουμε στο τραπέζι το ότι δεν μπορούν να είναι όλα εντός σχεδίου, ότι δεν είναι όλα οικοδομήσιμα. Αυτό θα το πετύχουμε σταδιακά και δεν θα αφορά μόνο την Αθήνα».

**ο ΟΡΣΑ**

**Πρόεδρος:** Γ. Πολύζος, αντιπρόεδρος ΕΜΠ  
**Αναπρόεδρος:** Δ. Αντωνιάκου, αρχιτέκτονας μηχανικός  
**Μέλη:** Μ. Μαντουβάλλου, ομότιμη καθηγήτρια ΕΜΠ, Θ. Νάντσου, υπεύθυνη πολιτικής WWF Ελλάς

ΠΗΓΗ: ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΟΛΥΖΟΣ, ΔΡ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΣ, ΑΝΤΙΠΡΥΤΑΝΗΣ ΕΜΠ, ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΡΣΑ