

## Γ Ε Ω - Ε Π | Κ Α | Ρ Ο Τ Η Τ Ε Σ

# Η «ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ» ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ

Βίλλυ Αττάρτ\*, Ιωάννης Πολύζος\*\*

**Η** αποβιομηχάνιση των ανεπτυγμένων χωρών, με την επακόλουθη μετατόπιση της βιομηχανίας σε λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, και η αυξανόμενη διεθνοποίηση της οικονομίας οδηγούν σήμερα στη δημιουργία νέων αστικών χωρικών δομών. Πλέον η ανάπτυξη των σύγχρονων μεγαλουπόλεων βασίζεται στις επιταγές της «νέας οικονομίας», που συνίσταται στην ανάπτυξη των υπηρεσιών, στην ευέλικτη οργάνωση της παραγωγής υψηλής τεχνολογίας, καθώς και στη σχετική συρρίκνωση και μετατόπιση του δευτερογενούς τομέα, με συνέπεια τη διαμόρφωση έντονου οικονομικού ανταγωνισμού.

Παρά το γεγονός ότι νέες επιχειρηματικές δράσεις επιλέγουν να επενδύσουν στο κέντρο πόλης, συγχρόνως η πόλη διαχέεται στην ύπαιθρο, η ύπαιθρος ενσωματώνεται στην πόλη. Το πρόσφρο δίδαφος για την ανάπτυξη αυτήν είναι οι περιοχές που βρίσκονται στα όρια ή σε άμεση γειτνίαση με την πόλη, κατά κανόνα περιοχές ετερογενείς μεταξύ τους.

Οι σύγχρονες μητροπόλεις αναπτύσσονται με πρότυπο το «δικτυακό μοντέλο», δηλαδή επιμέρους κέντρα με περιφερειακούς χώρους χωρίς αυτοοργάνωση, που συνιστούν ένα ετερογενές και συχνά αποσπασματικό τοπίο, ένα «μέγα-τοπίο-patchwork».

Το φαινόμενο της διάχυσης της αστικοποίησης αποτελεί ήδη πραγματικότητα στο σύνολο του Νομού Αττικής (Θριάσιο Πεδίο, Μεσόγεια), με αφορμή τα μεγάλα κυρίως έργα μεταφορών.

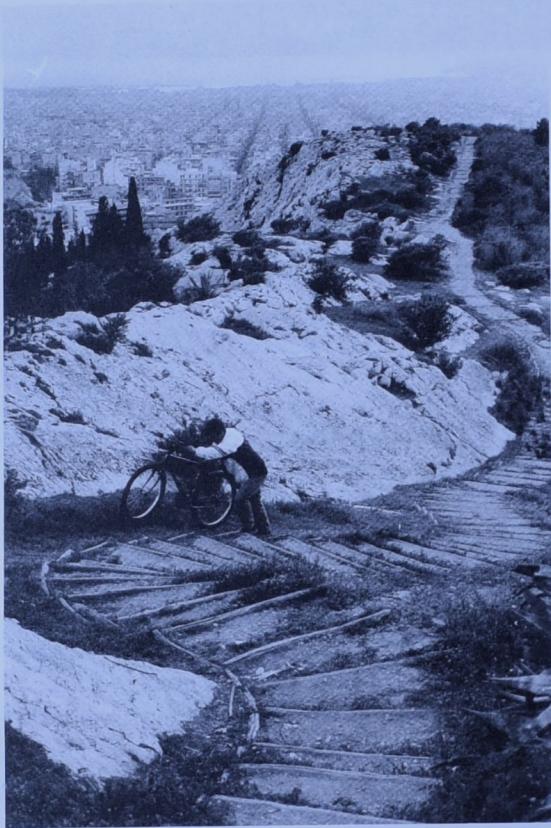
Τα Μεσόγεια είναι αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αυτού του φαινομένου και δέχονται συνεχείς πιέσεις και μεταβολές. Σε αυτό συντελούν δυο πολύ σημαντικοί παράγοντες, που αποτελούν γνώμονα για τη μελλοντική εξέλιξη τους:

- Το νέο αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος στα Σπάτα, το υπό ανάπτυξη λιμάνι του Λαυρίου, η συναφής υποδομή που αυτά απαιτούν (οδικό δίκτυο, προαστιακός σιδηροδρομος κ.λπ.), καθώς και η αναμενόμενη οικοδομική ανάπτυξη που τέτοια μεγάλα έργα επιφέρουν με ανεξέλεγκτους ρυθμούς, αλλοιώνοντας τη φυσιογνωμία της περιοχής και συντελώντας στη δημιουργία νέων αστικών δομών.

- Ταυτόχρονα, την τελευταία εικοσαετία και λόγω του οικιστικού κορεσμού εντός του Λεκανοπεδίου, παρατηρείται σταδιακή μετατροπή των περιοχών παραθεριστικής κατοικίας της Ανατολικής Αττικής σε περιοχές μόνιμης κατοικίας.

\* Αρχιτέκτων, μεταπτυχιακή φοιτήτρια ΕΜΠ.

\*\* Αρχιτέκτων-πολεοδόμος, καθηγητής ΕΜΠ.



Με αυτά τα δεδομένα, είναι σαφές ότι τα Μεσόγεια, «ανοχύρωτα», θα επηρεαστούν άμεσα και αρνητικά από τις σημαντικές ανακατατάξεις που συμβαίνουν μέσα στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Αττικής.

Το νέο «δικτυακό μοντέλο» ανάπτυξης της πόλης ανιχνεύεται εύκολα στο σημερινό και «υπό μεταλλαγή» τοπίο των Μεσογείων. Το μοντέλο συγχροτεί μια «εν δύναμη» νέα δομή και αρθρώνται στο χώρο με διασπαρτα πολεοδομικά μορφώματα, ως αποτέλεσμα της περιφερειοποίησης οικονομικών δραστηριοτήτων χωρίς στρατηγικό σχεδιασμό: νέα επιχειρηματικά κέντρα, νέοι εμπορικοί πόλοι, νέες ξενοδοχειακές και ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις, που

κατά κανόνα αναπτύσσονται κατά μήκος υπερτοπικής σημασίας οδικών αξόνων, εν προκειμένω στην Αττική Οδό. Ταυτόχρονα, οι προϋπάρχουσες περιοχές κατοικίας και αγροτικής παραγωγής, από κυρίαρχες χρήσεις γης μετατρέπονται σε απλά αποθέματα γης.

Οι αρχές σχεδιασμού που προτείνονται, τόσο για τις εντός όσο και για τις εκτός σχεδίου περιοχές των Μεσογείων [Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) και Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ)], ενισχύουν τη μελλοντική διάχυση του αστικού ιστού του Λεκανοπεδίου. Αποφεύγονται να καθορίσουν με αυστηρό τρόπο τον επιδιωκόμενο οικονομικό, κοινωνικό και τελικά πολεοδομικό χαρακτήρα των Μεσογείων.

Σήμερα παρατηρείται εντονότατη ανάπτυξη στην περιοχή, η οποία οφείλεται στους κερδοσκοπικούς μηχανισμούς, μεγάλων κατασκευαστικών εταιρειών και εταιρειών real estate που, με αφορμή το Νέο Αεροδρόμιο, το λιμάνι του Λαυρίου και την Αττική Οδό, προχώρησαν σε μεγάλες επενδύσεις, όταν ακόμα οι αξίες γης ήταν σχετικά χαμηλές και πολύ πριν τη θεσμοθέτηση της ΖΟΕ (6 Μαρτίου 2003). Ταυτόχρονα, από την έλλειψη σχεδιασμού και ελέγχου για τις εκτός σχεδίου περιοχές ευνοούνται και οι μικροϊδιοκτήτες γης.

Σε μια σφαιρική ανάγνωση των αναπτυξιακών προθέσεων τόσο του ΡΣΑ του '85, του ερευνητικού προγράμματος με τίτλο «Οικονομική ανάπτυξη και χωροταξικός σχεδιασμός πεδιάδας Μεσογείων 1995-2020. Χωρικές ρυθμίσεις περιοχής Αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος», που συνέταξε το Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου, όσο και της ΖΟΕ, δηλώνεται η ανάγκη διατήρησης υψηλού ποσοστού αγροτικών εκμεταλλεύσεων. Η ΖΟΕ όμως, ως η πιο πρόσφατη θεσμοθετημένη έκβαση αυτών των προθέσεων, αφήνει ση-

μεία διαφυγής από τις γενικές αρχές σχεδιασμού, ενώ οι δικλείδες ελέγχου είναι ιδιαίτερα ελαστικές. Μήπως τελικά αποτελεί μια «θεσμοθετημένη δίοδο» για την παρέκκλιση από κάθε κανόνα;

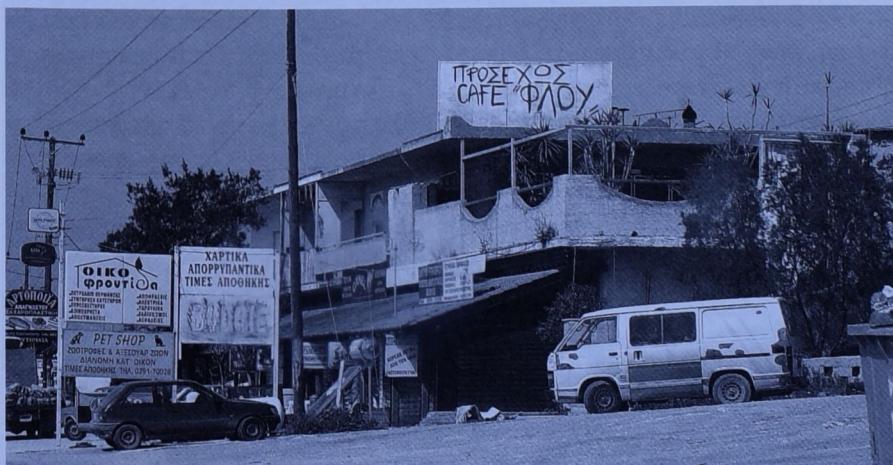
Δύο είναι οι βασικές επιπτώσεις που ανακύπτουν από αυτή την κατάστοση:

Η πρώτη επίπτωση αφορά στην ανεξέλεγκτη χωροθέτηση επιχειρηματικών κέντρων κατά μήκος της Αττικής Οδού και των δευτερευόντων οδικών αξόνων των ανισόπεδων κόμβων. Το μοντέλο αυτό καταστρατηγεί το θεσμοθετημένο σχεδιασμό που προβλέπει περιοχές γεωργικής γης, ζώνη απαλλοτρίωσης του αεροδρομίου, καθώς και ζώνες ειδικών κινήτρων εκατέρωθεν του οδικού άξονα, με στόχο να θέσει περιορισμούς στη δόμηση και να διατηρήσει αρχές σχεδιασμού βιώσιμης ανάπτυξης. Τελικά όμως, ειδικές διατάξεις και τροπολογίες, παρεκκλίσεις δηλαδή από τα θεσμοθετημένα εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού, εξυπηρετούν και προάγουν την «ιδιωτική πολεοδόμηση».

Πρόσφατο άρθρο ημερήσιας εφημερίδας αναφέρει χαρακτηριστικά ότι, «προς ανατολάς κυρίως μετακινείται ο πόλος έλξης για τα εμπορικά συγκροτήματα της Αττικής». Ήδη έχουν κάνει την εμφάνισή τους ξενοδοχεία υψηλών προδιαγραφών (Holiday Inn), μεγάλα πολυκαταστήματα (IKEA) και αναμένονται νέα, όπως Mega-Κωτσόβιλος, Factory Outlet, Telengmann (supermarket) και άλλα. Ταυτόχρονα, στην περιοχή δρομολογείται η ανάπτυξη χονδρεμπόριου και νέων μεγάλων αποθηκευτικών χώρων.

Ενώ στον εγκεκριμένο πολεοδομικό σχεδιασμό των Μεσογείων οριοθετούνται συγκεκριμένοι πόλοι επιχειρηματικού, εμπορικού και τουριστικού χαρακτήρα (K1, K2, K3 – ζώνες εγκαταστάσεων δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα, επιχειρηματικά πάρκα στους Δήμους Σπάτων, Παιανίας, Κρωπίας και Μαρκοπούλου), ξεφυτρώνουν ανεξέλεγκτα μεγάλα γραφειακά και εμπορικά συγκροτήματα, γραμμικά από τον Σταυρό ως το αεροδρόμιο, όπου το τοπίο εκατέρωθεν του δρόμου είναι ακόμα αγροτικό. Είναι δύσκολο να φανταστούμε ότι αυτές οι σημειακές χωροθετήσεις μεγάλων χρήσεων του τριτογενούς τομέα δεν θα μαγνητίσουν μελλοντικά νέες ομοειδείς ανταγωνιστικές χωρικές αναπτύξεις, πιθανόν αποδοτικότερες.

Όσον αφορά στη διαφύλαξη της γεωργικής γης της Μεσογαίας, έχει διατυπωθεί πολλές φορές ότι η αιμπελοκαλλιέργεια είναι η κυρίαρχη και κατεξοχήν παραδοσιακή γεωργική δραστηριότητα με παραγωγή ονομασίας προέλευ-



Λεωφ. Βάρης-Κορωπίου 2003

σης, που δεν πρέπει να εξαφανιστεί. Σήμερα κινδυνεύει να συρρικνωθεί υπό την πίεση περισσότερο αποδοτικών οικιστικών χρήσεων. Ενώ προβάλλεται ένας σχεδιασμός που ενσωματώνει οικολογικές παραμέτρους, η πρακτική (υποβάθμιση της γεωργικής γης, μειωμένα όρια αρτιότητας) απαξιώνει κάθε έννοια περιβαλλοντικού σχεδιασμού.

Ταυτόχρονα, η οραγδαία αστικοποίηση καθιστά πλέον αισθητές τις μη αναστρέψιμες μεταβολές στα μορφολογικά χαρακτηριστικά του αττικού τοπίου των Μεσογείων, καθώς και την υποβάθμιση της αισθητικής του αξίας (συνεχείς τένει διαφημιστικοί πυλώνες κάθε μεγέθους ξεφυτρώνουν μέσα από ελιές και αμπέλια).

Η δεύτερη επίπτωση από την αδυναμία έλεγχου και κατεύθυνσης της ανάπτυξης στα Μεσόγεια είναι η προώθηση των μετακινήσεων με IX αυτοκίνητο. Η Αττική Οδός είναι ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος, που δεν σχεδιάστηκε για να εξυπηρετεί τοπικές ανάγκες. Οι υποδομές του οδικού δικτύου στις γειτονικές περιοχές παραμένουν ελλιπέστατες. Αδυνατούν να ανταποκριθούν στη ζήτηση για μετακινήσεις που δευτερογενώς δημιουργούνται από την ανάπτυξη κατά μήκος της Αττικής Οδού, αλλά και στην αφομοίωση ενός απαραίτητου δικτύου μέσων μαζικής μεταφοράς.

Η προοπτική της αποκλειστικής μετακίνησης στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων με IX αυτοκίνητο αντίκειται στις αρχές ενός σχεδιασμού βασισμένου στην αειφορία, που προάγει τις αρχές της «συμπαγούς πόλης» προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν η αστική εξάπλωση, οι εκτεταμένες μετακινήσεις, η συνεχής κατανάλωση ενέργειας. Ας μην ξεχνάμε ότι ήδη από το ΡΣΑ του '85 το ζητούμενο ήταν η διατήρηση του περιαστικού πράσινου και της γεωργικής γης, στο πλαίσιο της ιδιαίτερης σημασίας που έχει το δίπολο πολιτιστική/φυσική άλητονομία ως μοναδικό οικονομικό αγαθό αύξουσας σημασίας.

Τελικά αυτή η απόλυτη «αναρχία» που επικρατεί στην αγορά, με έμφα-





Χαρανγή (Κερατσίνη) 2003

ση στους κάθε είδους γραφειακούς και άλλους επαγγελματικούς χώρους, φτάνει να φοβίζει ακόμα και τους επαγγελματίες developers. Οι ίδιοι αναφέρουν ότι «οι αλλαγές που θα επιφέρουν στον εμπορικό χάρτη τα μεγάλα εμπορικά κέντρα που είναι προ των πυλών μάς ανησυχούν, μας κάνουν να μιλάμε για πρωτόγνωρα φαινόμενα». Επί παραδείγματι, στην περιοχή της Κηφισιάς δημιουργείται ένας νέος πόλος εμπορίου και αναψυχής, που δίχως αμφιβολία θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στον εμπορικό χάρτη των βιορείων προαστίων. Ταυτόχρονα υλοποιούνται τα σχέδια για τη δημιουργία ενός δευτέρου πόλου στα νότια της Αθήνας, στην περιοχή γύρω από το στάδιο Καραϊσκάκη. Η νέα πραγματικότητα δηλώνεται ευθαρσώς ότι «θα είναι ευχάριστη για κάποιους και δυσάρεστη για κάποιους άλλους», δεδομένου ότι η αγορά λιανικών πωλήσεων δεν διευρύνεται με τους ίδιους ρυθμούς. Άγνωστο πώς θα αντιδράσουν άλλες περιφερειακές αγορές, όπως π.χ. οι γειτονικές, του Χαλανδρίου, της Κηφισιάς ή του Πειραιά.

Εν κατακλείδι, οι παραπάνω διαπιστώσεις για τα ελληνικά δεδομένα δεν είναι καινούργιες. Νέο αποτελεί η γεωγραφική κλίμακα των επιπτώσεων που επιφέρουν, καθώς και το μη αναστρέψιμο των πολεοδομικών καταστάσεων που δημιουργούν. Για άλλη μια φορά εκπλήσσει η «πολεοδομική βιαιότητα» του φαινομένου της «ιδιωτικής πολεοδόμησης» και η παντελής απουσία παρεμβάσεων εκ μέρους των θεσμοθετημένων οργάνων της πολιτείας. Δεν είναι υπερβολή να ειπωθεί ότι, σε τελική ανάλυση, είναι αρωγοί αυτού του άκρατου φιλελευθερισμού στην πόλη που επαναφέρει στη μνήμη τις γνωστές σε όλους μας μετεμφυλιακές συνθήκες ανοικοδόμησης.