

ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ  
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ  
Βρυσακίου 15 & Κλάδου, 105 65 Αθήνα  
τηλ.: 3215 146/fax: 3215 147  
e-mail: sadas-pea@tee.gr

'ARCHITEKTONES'  
JOURNAL OF THE ASSOCIATION OF GREEK ARCHITECTS  
Issue 27, Cycle B, May/June 2001  
Vrussakiou 15 & Kladou, 105 65 Athens  
tel.: 3215 146/fax: 3215 147

#### ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Πρόεδρος: Παναγιώτης Γεωργακόπουλος  
Αντιπρόεδρος: Αλέξανδρος Βράκας  
Γεν. Γραμματέας: Θανάσης Παπάς  
Ταμίας: Γιώργος Χαλαμπίδης  
Ειδ. Γραμματέας: Γιώργος Σημαιοφορίδης  
Μέλη: Δημήτρης Αναστασιάδης  
Κορίνα Δαγκλή  
Παναγιώτης Δεσποτόπουλος  
Δημήτρης Μαραβέας  
Πετρίνα Μεδίτσκου  
Κώστας Μπαρδάκης  
Γιώργος Παπαπαύλου  
Νίκος Σιαπκίδης  
Σήφης Φανουράκης  
Πετρούλα Φατούρου

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ-ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ  
Παναγιώτης Γεωργακόπουλος

Τα ενυπόγραφα άρθρα εκφράζουν  
τις απόψεις των συντακτών τους.  
Οι επίσημες θέσεις του ΣΑΔΑΣ και των άλλων  
Συλλόγων Αρχιτεκτόνων δημοσιεύονται στη στήλη  
Δραστηριότητες του συλλόγου.

Τιμή τεύχους Δρχ. 1

#### ΕΚΔΟΤΗΣ

Σωτήρης Δημακόπουλος  
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΚΔΟΣΗΣ-ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ  
ΕΚΔΟΤΙΚΗ-ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕ  
Αθήνα: Βουλιαγμένης 49, 116 36 Αθήνα  
τηλ.: 9235 487-9/fax: 9222 743  
Θεσ/κη: Βασ. Όλγας 181

ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ  
Όλγα Εμμανουηλίδου  
ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ  
Γιώργος Καλομηνίδης  
ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΚΕΙΜΕΝΩΝ  
Κυριάκος Κοσμάς  
ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

Αθήνα: Λάμπης Δορλής, Βάνα Διαμαντοπούλου  
Αρετή Κατή, Τάσος Σπανούδης, Ντίνος Δογορίτης  
Θεσ/κη: Τέτα Μάη, Μαρία Θεοχαροπούλου  
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ

Νίκη Δανιηλίδου  
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ  
Γιώργος Βρεττάκος  
DTP SERVICE

Extension, Γ. ΒΑΡΔΑΚΗΣ & ΣΙΑ ΟΕ  
Φίλωνος 64 Δάφνη, τηλ.: 9735 563  
ΕΚΤΥΠΩΣΗ-ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ

Περαντινός-Κανάκης ΟΕ  
Φίλωνος 64 Χαραυγή, τηλ.: 9716 847  
ΑΠΟΣΤΟΛΗ: Ευάγγελος Μοσχόφης

# ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ

Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ ■ τεύχος 27 - περίοδος Β ■ Μάιος/Ιούνιος 2001

#### Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

«Σημείωμα της σύνταξης» (σελ. 34)

#### ΕΠΙΚΑΙΡΑ

«Συνδιάσκεψη Ευρωπαϊκών Ενώσεων Αρχιτεκτόνων  
στην Αθήνα» (σελ. 36)  
**Α. Κωτσάκη**, «Πόλη, Δημοκρατία, Πολιτική» (σελ. 38)  
**Μ. Λεφαντζής**, «Calatrava Media Res!» (σελ. 40)  
**Χ. Κούτελης**, «George Edson Danforth» (σελ. 42)  
«Αρχιτεκτονικός διαγωνισμός για το Δημαρχιακό Μέ-  
γαρο Δήμου Χαλανδρίου» (σελ. 44)

#### DOSSIER

**Σπάτα: Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» (2ο)**  
**Π. Λουκάκης**, «Συνοπτική έκθεση για το χωροταξικό  
σχεδιασμό της πεδιάδας των Μεσογείων» (σελ. 52)  
**Γ. Φώτης, Γ. Γραϊκούσης Π. Μανέτος**, «Πληθυσμιακή  
και οικονομική εξέλιξη των Αττικών Δήμων  
και Κοινοτήτων» (σελ. 57)  
**Λ. Κάργα**, «Αεροδρόμιο "Ελ. Βενιζέλος" και πολιτικές για  
τη βιώσιμη ανάπτυξη» (σελ. 62)  
**Κ. Ανδρίτσου, Δ. Ραχμανίδου**, «Περιπτώσεων και περι-  
πτώσεων» (σελ. 66)  
«Προαστιακός σιδηρόδρομος και το νέο αεροδρόμιο των  
Σπάτων». Συνέντευξη του **Κ. Πιπίνη** με τον  
**Ι. Παραδεισόπουλο** (σελ. 68)  
«Αττική Οδός». Συνέντευξη του **Γ. Ζερβού** με τον  
**Δ. Παπαμιχαήλ** (σελ. 70)  
**Θ. Βλαστός**, «Το αεροδρόμιο των Σπάτων» (σελ. 73)

ΒΙΒΛΙΟΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ (σελ. 76)

#### ΕΙΔΗΣΕΙΣ (σελ. 78)

«Αποτελέσματα Αρχιτεκτονικού διαγωνισμού  
για την ανάπτυξη Πλατείας και Εμπορικού Κέντρου  
της Ν. Ορεστιάδας»  
«Βραβεία Mies van der Rohe» «Διεθνής διαγωνισμός  
"Αρχιτεκτονική και νερό"  
«Γιάννης Λυγίζος (1904-2001)»

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ (σελ. 80)

Σ' αυτήν τη σελίδα:

Αττική οδός, ανισπέδος κόμβος Κάντζας

Επιθυμία του Συλλόγου είναι, να αξιο-  
ποιήσει τις απόψεις όλων των συναδέλφων  
μέσα από τις σελίδες του περιοδικού. Είναι  
δυνατόν, όλες οι συνεργασίες που θα απο-  
στέλλονται στο περιοδικό, είτε υπό μορφή  
παραστάσεων έργων, θέσεων και επιστολών  
να καταχωρούνται στις σελίδες του.  
**ΤΑ ΑΡΘΡΑ ΠΟΥ ΘΑ ΑΠΟΣΤΕΛΛΟΝΤΑΙ ΣΤΟ**  
**ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ, ΠΡΕΠΕΙ ΩΠΩΣΔΗΠΟΤΕ ΝΑ ΕΙΝΑΙ**  
**ΣΕ ΔΙΣΚΕΤΑ ΚΑΙ ΝΑ ΣΥΝΟΔΕΥΟΝΤΑΙ ΜΕ**  
**PRINT-OUT ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΚΑΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ**  
**ΥΛΙΚΟ**

Θα είναι πολύ χρήσιμο για όλους το περιοδι-  
κό να ΔΙΑΒΑΖΕΤΑΙ και να ασκείται κριτική για  
το περιεχόμενο και την εμφάνισή του από  
όλους τους συναδέλφους.

#### ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Κλαίρη Δήμα  
Φάνια Δορκοφύκη  
Γιάννης Ζερβός  
Διονύσης Καννάς  
Ειρήνη Κουφέλη  
Αμαλία Κωτσάκη  
Έλενα Λαϊνά  
Μιχάλης Λεφαντζής  
Ευφροσύνη Μαραγκού  
Βασιλική Παναγιωτοπούλου  
Αναστασία Πεπέ  
Κυριάκος Πιπίνης  
Γιώργος Σαρηγιάννης  
Γιώργος Σημαιοφορίδης  
Νίκος Σιαπκίδης

Το θέμα Σπάτα είναι εξαιρετικά εκτεταμένο και γι' αυτό η Συντακτική Επιτροπή θεώρησε χρήσιμο να αφιερώσει δύο συνεχή τεύχη του περιοδικού μας. Στο προηγούμενο αφιέρωμα ασχοληθήκαμε με το ιστορικό και τη σχέση του με την πόλη, την αρχιτεκτονική του έκφραση, τις περιβαλλοντικές του συνιστώσες, ενώ παράλληλα δόθηκαν συγκριτικά στοιχεία μερικών από τα πιο γνωστά κτίρια αεροδρομίων στο εξωτερικό. Η επικαιρότητα του θέματος αντιμετωπίστηκε από το περιοδικό μας με κριτικό τρόπο, έτσι που είχαμε μια επιτυχή συμβολή στην επιστημονική ενημέρωση των συναδέλφων επάνω σε ένα τόσο κρίσιμο θέμα.

Στο σημερινό δεύτερο τεύχος, το αφιέρωμα περιλαμβάνει την ανάλυση του ευρύτερου χώρου των Μεσογείων, μέσα από τις μελέτες που εκπόνησαν αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι για λογαριασμό του ελληνικού δημοσίου, καθώς και συνεντεύξεις από τους υπεύθυνους της σχεδίασης και κατασκευής των μεγάλων οδικών αξόνων που συνδέουν την περιοχή του αεροδρομίου.

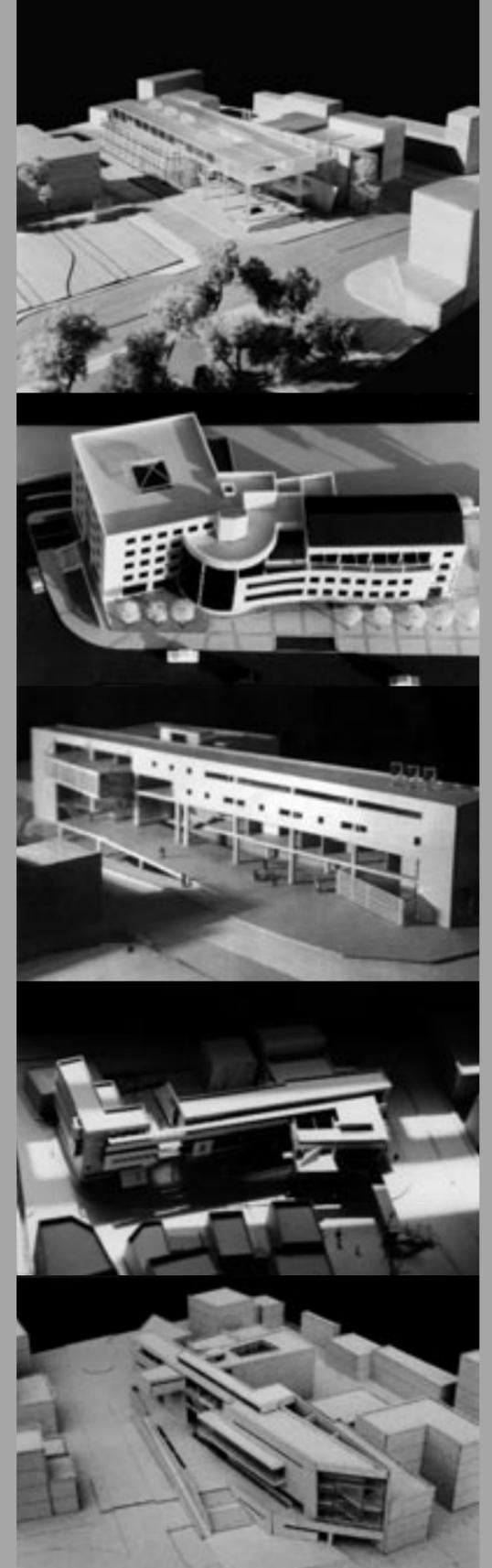
Δυστυχώς τα Σπάτα, αποτελούν μια σαφή και οφθαλμοφανή επιβεβαίωση του πού πηγαίνει η σύγχρονη Αρχιτεκτονική μέσα από τη «μελετοκατασκευή», καθώς και την παράλληλη «διεθνοποίηση» των κατασκευαστικών επιχειρήσεων, οι οποίες πλέον «παράγουν αρχιτεκτονική» με τα δικά τους επιχειρηματικά και μόνον κριτήρια.

Επισημαίνεται και αποκαλύπτεται ακόμη η προβληματική χωροθέτηση του αεροδρομίου, με απρόβλεπτες ακόμη συνέπειες για την πόλη, αν και η λειτουργία του και η επιχειρηματική διαχείριση δεν έχουν ολοκληρωθεί.

Επισημαίνονται ακόμη οι άγνωστες επιπτώσεις των οδικών έργων, που εκφράζονται στην περιοχή με ένα ιδιαίτερα πυκνό δίκτυο οδικών αξόνων, ανισόπεδων κόμβων κ.ά. τεχνικών έργων οδοποιίας, αλλά και παράλληλα η παντελής απουσία των μέσων μαζικής μεταφοράς –και μάλιστα σταθερής τροχιάς– που για την Ευρώπη αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο κάθε μεταφορικού συστήματος. Ας προσέξουμε την ανακοίνωση για τριπλάσια περιεκτικότητα του καρκινογόνου βενζολίου που για δεύτερη φορά μέσα σε δύο χρόνια επισημαίνεται από ειδικές έρευνες (ήδη πριν από την εφαρμογή των καταλυτών, γερμανικές οργανώσεις είχαν προειδοποιήσει για το αναμενόμενο φαινόμενο, αλλά εμείς ονειρευόμασταν την αύξηση του κυβισμού και τη μεγάλη «γκλαμουριά» του «νέου ΙΧ μας»!).

Η συντακτική επιτροπή, δεν μπορεί να μην σημειώσει με ανησυχία το γεγονός ότι σχεδόν το σύνολο των μελετητών εντάσσουν τις μελέτες τους στις προγραμματικές αρχές και κατευθύνσεις του Υπουργείου, ενώ θα μπορούσαν να αντιταχθούν σε όποιες από αυτές δεν συμφωνούν επιστημονικά. Για παράδειγμα σε καμία χώρα της Ευρώπης δεν είναι δεδομένο ότι η τοποθέτηση ενός αεροδρομίου σε γεωργικό χώρο, συνεπάγεται αμετάκλητα και οικιστική ανάπτυξη της περιοχής. Εδώ, ξεκινάμε τις μελέτες μας από το αντίστροφο «δεδομένο». Σε καμία χώρα δεν υπάρχει διεθνές αεροδρόμιο χωρίς εξυπηρέτηση από μέσα σταθερής τροχιάς, (μετρό ή τραμ) η κατασκευή των οποίων θεωρείται προβληματική για τα Σπάτα, τουλάχιστον για το άμεσο μέλλον.

Το θέμα προφανώς δεν κλείνει, θα το παρακολουθούμε και θα επανέλθουμε όταν θα προκύψουν νέα δεδομένα, με την ολοκληρωμένη λειτουργία του αεροδρομίου στην ευρύτερη περιοχή.



## Ευρωπαϊκές Ενώσεις Αρχιτεκτόνων στην Αθήνα

Πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα, το Σάββατο 5 και Κυριακή 6 Μαΐου 2001, Ευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη με εκπροσώπους των επαγγελματικών φορέων (Σύλλογοι, Ενώσεις, Ινστιτούτα, Επιμελητήρια) των αρχιτεκτόνων της Ευρώπης, οργανωμένη από το Δ.Σ του ΣΑΔΑΣ-Πανελληνίας Ένωσης Αρχιτεκτόνων.

Εκ μέρους των ευρωπαϊκών φορέων αρχιτεκτόνων παραβρέθηκαν οι: Utz Purr, Πρόεδρος του Συμβουλίου Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης (ACE) και εκπρόσωπος του Ομοσπονδιακού Επιμελητηρίου Αρχιτεκτόνων και Πολιτικών Μηχανικών της Αυστρίας, Konstantin Kleffel, Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Αρχιτεκτόνων του Αμβούργου και εκπρόσωπος του Ομοσπονδιακού Επιμελητηρίου Αρχιτεκτόνων Γερμανίας στο ACE, Samro Valjus, Αντιπρόεδρος της Ένωσης Αρχιτεκτόνων Φιλανδίας, Adrian Joyce, Πρόεδρος της Ομάδας Εργασίας «Εκπαίδευση και Έρευνα» του ACE και μέλος του Βασιλικού Ινστιτούτου Αρχιτεκτόνων Ιρλανδίας, Jean Pierre Vergawe, δικηγόρος και Νομικός Σύμβουλος του ACE στις

Βρυξέλλες, Jordi Farrando, μέλος του Δ.Σ. του Επιμελητηρίου Αρχιτεκτόνων της Καταλωνίας, υπεύθυνος Διεθνών Σχέσεων και Deputy Council Member της UIA, Region I, Angelo Monti, εκπρόσωπος του Εθνικού Συμβουλίου Αρχιτεκτόνων Ιταλίας, μέλος του Τμήματος Εξωτερικών Υποθέσεων, Amedeo Schiattarella, Πρόεδρος του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Ρώμης και της Ομοσπονδίας των Συλλόγων Αρχιτεκτόνων του νομού Lazio, David Guggenheim, Πρόεδρος της Επιτροπής Αξιολόγησης του Νέου Συλλόγου Αρχιτεκτόνων του Ισραήλ, Manuel de Queiroz, Πρόεδρος της Μόνιμης Επιτροπής 1, «Εκπαίδευση και Έρευνα» του ACE.

Εκ μέρους της Πανελληνίας Ένωσης Αρχιτεκτόνων παραβρέθηκαν οι Παναγιώτης Γεωργακόπουλος, Πρόεδρος, Θανάσης Παππάς, Γεν. Γραμματέας, Γιώργος Σημαιοφορίδης, Ειδικός Γραμματέας, Κώστας Μπαρδάκης, Πετρίνα Μεδίσκου, Ευάγγελος Λυρούδης, Παναγιώτης Δεσποτόπουλος, Πετρούλα Φατούρου, μέλη του Δ.Σ., επίσης οι Κώστας

Μπελιμπασάκης, Πρόεδρος ΣΑΘ, Ιωάννης Τσουδερός, μέλος της Δ.Ε. του ΤΕΕ και πρώην Πρόεδρος του ACE (1997), Σωτήρης Παπαδόπουλος, Ινις Μεσσαρέ, Άννα Μελανίτου, Μηνάς Αγγελίδης, εκπρόσωποι του ΣΑΔΑΣ – Πανελληνίας Ένωσης Αρχιτεκτόνων στο ACE, Ουρανία Κλουτσινιώτου, εκπρόσωπος του ΤΕΕ στο ACE, Λίζα Σιόλα, Πρόεδρος του Ελληνικού Τμήματος της UIA, Νίκος Φιντικάκης, Σουζάνα Αντωνακάκη, μέλη του Ελληνικού Τμήματος της UIA, Ιωάννα Μήτσου, υπεύθυνη της Ομάδας Εργασίας «Περιβάλλον και Τουρισμός» του Ελληνικού Τμήματος της UIA, Βασίλης Γρηγοριάδης, υπεύθυνος των Καλοκαιρινών Σπουδαστηρίων της UMAP, Δημήτρης Αντωνακάκης, Καλλιτεχνικός Διευθυντής του Κέντρου Αρχιτεκτονικής της Μεσογείου.

Τη Συνδιάσκεψη χαιρέτησαν οι Βασίλης Σγούτας, Πρόεδρος της UIA, Sten Gromark, Αντιπρόεδρος της Εθνικής Ένωσης Αρχιτεκτόνων Σουηδίας και Bernard Reichen, εκπρόσωπος του Διεθνούς Συμβουλίου Γάλλων Αρχιτεκτόνων.

Η Συνδιάσκεψη της Αθήνας πραγματοποιήθηκε χάρη στην ευγενική χορηγία της Εταιρίας PA.PI.RI. srl.

Κατά τη διάρκεια της Συνδιάσκεψης παρουσιάστηκαν από τους εκπροσώπους των ευρωπαϊκών ενώσεων αρχιτεκτόνων θέματα επαγγελματικής άσκησης της αρχιτεκτονικής σε σχέση με τις χώρες προέλευσης, με έμφαση στη διάρθρωση και δομή των επαγγελματικών φορέων, στις υφιστάμενες νομοθετικές ρυθμίσεις, στην εφαρμογή των ευρωπαϊκών οδηγιών και των πρόσφατων τροποποιήσεών τους.

Την εισήγηση εκ μέρους της Ελλάδας έκανε ο Θανάσης Παππάς, Γενικός Γραμματέας του ΣΑΔΑΣ-Πανελληνίας Ένωσης Αρχιτεκτόνων, ενώ ο Jordi Farrando παρουσίασε τα πρώτα αποτελέσματα για την κατάσταση των αρχιτεκτόνων σε όλο τον κόσμο, σύμφωνα με έρευνα που διεξάγει το Επιμελητήριο Αρχιτεκτόνων της Καταλονίας, για λογαριασμό της UIA, η οποία θα παρουσιαστεί στο 21ο Συνέδριο της UIA στο Βερολίνο το 2002.

Σύμφωνα με κοινή διαπίστωση όλων, στις συζητήσεις που ακολούθησαν μετά την κάθε παρουσίαση, η Συνδιάσκεψη ήταν εξαιρετικά επιτυχή, αφού δόθηκε η δυνατότητα για εμβάθυνση στα θέματα της ημερήσιας διάταξης και στην αντιμετώπισή τους από τον κάθε εκπρόσωπο.

Με αυτή την έννοια θεωρήθηκε ότι η Συνδιάσκεψη της Αθήνας μπορεί να αποτελέσει μία πλατφόρμα ανοιχτής συζήτησης και προβληματισμού πάνω στα κρίσιμα προβλήματα των αρχιτεκτόνων και της αρχιτεκτονικής στην Ευρώπη, θέματα που εμπλουτίζουν επίσης και συμπληρώνουν τη λειτουργία και τις θέσεις του Συμβουλίου των Αρχιτεκτόνων της Ευρώπης (ACE).

Τέτοια θέματα είναι :

Α. Η αρχιτεκτονική εκπαίδευση και διαμόρφωση του επαγγελματικού προφίλ του αρχιτέκτονα σε σχέση με τις ικανές και αναγκαίες προϋποθέσεις και προδιαγραφές για την άσκηση του επαγγέλματος, με άμεση αναφορά στη Διακήρυξη της Μπολόνια και την ανωτατοποίηση της τεχνικής και τεχνολογικής εκπαίδευσης. Σύμφωνα με όλους και με βάση την Ευρωπαϊκή Οδηγία, η άσκηση του επαγγέλματος προϋποθέτει τουλάχιστον 5ετή φοίτηση (για ορισμένους και μονοετή ή διετή πρακτική άσκηση επιπλέον), ενώ το δίπλωμα επαγγελματικής άσκησης αποκτάται κατόπιν επιτυχών εξετάσεων στα αντίστοιχα επιμελητήρια.

Β. Οι διαδικασίες ρύθμισης του επαγγέλματος, με την επεξεργασία ιδεών, προτάσεων, θεσμοθετήσεων που αναπτύχθηκαν από τις ενώσεις των ευρωπαϊκών αρχιτεκτόνων σε σχέση με την εξασφάλιση δικαιωμάτων του καταναλωτή – πολίτη και τους θεσμούς που αφορούν στις αμοιβές των προσφερομένων υπηρεσιών, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις για το συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών (Οδηγία ΕΟΚ 92/50) και τις συνηφασμένες πολιτικές των ευρωπαϊκών αρχιτεκτόνων για την επίλυση / ρύθμιση σε εναρμονισμένη βάση του πλαισίου παροχής υπηρεσιών (αμοιβές ιδιωτικών, δημοσίων μελετών κ.λπ.).

Γ. Η έμφαση στη συνεχιζόμενη εκπαίδευση που αποτελεί αρμοδιότητα και ευθύνη των επαγγελματιών ενώσεων, σε σχέση με την ενημέρωση και παροχή υπηρεσιών που να ανταποκρίνονται στα νέα κοινωνικά δεδομένα και την εξελισσόμενη τεχνολογία.

Δ. Η σπουδαιότητα επεξεργασίας ειδικής νομοθεσίας στον τομέα ελέγχου ποιότητας της οικοδομής και των κατασκευών και κατάρτισης κυβερνητικής πολιτικής για την προβολή της αρχιτεκτονικής ποιότητας (όπως υπάρχει σε νόμους θεσπισμένους από την Ισπανική Κυβέρνηση, το Γαλλικό Υπουργείο Πολιτισμού, το

Ιταλικό Υπουργείο Πολιτισμού, το Υπουργείο Παιδείας της Φιλανδίας).

Τέλος, αποτέλεσε κοινή αντίληψη ότι η διαχείριση της Αρχιτεκτονικής και της άσκησης του επαγγέλματος (τόσο σε εθνικό, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο) πρέπει να ανήκει κατά κύριο λόγο στους επαγγελματικούς εθνικούς φορείς και Ενώσεις Αρχιτεκτόνων.

Ως αποτέλεσμα αυτού συμφωνήθηκε:

Α. Να προωθηθεί η ενδυνάμωση του ρόλου των εθνικών ενώσεων ή / και συλλόγων,  
Β. Να προωθηθεί η εφαρμογή της Κ.Ο. 85/384/ΕΟΚ και το ΠΔ.107/93,  
Γ. Να προωθηθεί νομοθετική ρύθμιση, όπου αυτή απαιτείται, με την οποία θα καταργείται η ισχύς των διατάξεων που παρέχουν τα ίδια ή σχετικά δικαιώματα άσκησης αρχιτεκτονικού έργου σε κατηγορίες πτυχιούχων οι οποίες δεν έχουν το κοινό αποδεκτό γνωστικό αντικείμενο σπουδών στην Αρχιτεκτονική.

Όλα τα προηγούμενα στοιχεία ενημέρωσης συμβάλλουν καταλυτικά στην επεξεργασία θέσεων και προτάσεων του Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-Πανελληνίας Ένωσης Αρχιτεκτόνων που διεκδικεί την αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου και την αναβάθμιση της αρχιτεκτονικής στην Ελλάδα, καθώς και σε μία σταθερή ανταλλαγή μεταξύ των ευρωπαϊκών επαγγελματιών ενώσεων σε σχέση με την άσκηση της αρχιτεκτονικής και τις νέες συνθήκες της αγοράς εργασίας.

Στα πλαίσια της ενίσχυσης αυτών των θέσεων και της πολιτικής διεκδίκησης για την αναβάθμιση της ποιότητας του καθημερινού περιβάλλοντος, θα υπάρξει συνέχεια στη συνεργασία του ΣΑΔΑΣ-Πανελληνίας Ένωσης Αρχιτεκτόνων και των υπόλοιπων ευρωπαϊκών ενώσεων αρχιτεκτόνων, ξεκινώντας από την έκδοση ενός δίγλωσσου τόμου γύρω από τα θέματα και τις ιδιομορφίες της επαγγελματικής άσκησης της αρχιτεκτονικής στην Ευρώπη.

Ταυτόχρονα ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων θα συνεχίσει τις επαφές και τις διαπραγματεύσεις με τους αρμόδιους θεσμικούς φορείς (Υπουργεία, Αρχιτεκτονικές Σχολές) προκειμένου να εισακουσθούν οι ευρωπαϊκές συστάσεις, να θεσπιστεί μία εθνική πολιτική για την αρχιτεκτονική κατόπιν εκτεταμένου διαλόγου, αλλά και να μεταφερθούν αυτοί οι κρίσιμοι προβληματισμοί στο κοινωνικό σύνολο μέσω των Μ.Μ.Ε.

## πόλη, δημοκρατία, πολιτική

• **Αμαλία Κωτσάκη** • αρχιτέκτων

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ

ICOMOS – TEE – ISPROM – ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΡΤΙΑΤΩΝ
<b>Διεθνής επιστημονική συνάντηση Σπάρτη 28-31 Μαρτίου 2001</b>

«αἱ δέ κοινωνίαι πάσαι μορίους ἔοικασι τῆς πολιτικῆς· συμπορεύονται γάρ ἐπί τινι συμφέροντι καί ποριζόμενοι τι τῶν ἐς τόν βίον· καί ἡ πολιτικὴ δέ κοινωνία τοῦ συμφέροντος χάριν δοκεῖ καί ἔξ' ἀρχῆς συνελθεῖν καί διαμένειν· τούτου γάρ καί οἱ νομοθεταὶ στοχάζονται, καί δίκαιόν φασιν εἶναι τό κοινῆ συμφέρον. Αἱ μὲν ἄλλαι κοινωνίαι κατὰ μέρη τοῦ συμφέροντος ἐφίενται... πᾶσα δ' αὐται ὑπό τὴν πολιτικὴν ἔοικασιν εἶναι· οὐ γάρ τοῦ παρόντος συμφέροντος ἡ πολιτικὴ ἐφίεται, ἀλλ' εἰς ἅπαντα τόν βίον»

*Αριστοτέλης, Ηθικά Νικομάχεια, 1160 a 4-23*

Η Λακωνική Σπάρτη, ιστορική πόλη της ευνομίας,<sup>1</sup> συνδεδεμένη με την μορφή του επιφανούς νομοθέτη Λυκούργου και της Μεγάλης Ρήτρας του,<sup>2</sup> δηλαδή του συνταγματικού νόμου της πόλης, ήταν μία πολύ επιτυχημένη επιλογή για την φιλοξενία από τις 28 έως τις 31 Μαρτίου 2001, της Διεθνούς Επιστημονικής Συνάντησης με θέμα: Πόλη, Δημοκρατία, Πολιτική. Είναι γνωστό ότι ο ρόλος της Σπάρτης στην εξέλιξη του Ελληνικού πολιτισμού ήταν καθοριστικός, κυρίως λόγω του ιδιότυπου πολιτικού συστήματος και της κοινωνικής της οργάνωσης.<sup>3</sup> Η *Μεγάλη Ρήτρα* (μέσα θου αι π.Χ.), όπως αυτή διασώθηκε από τον Πλούταρχο, παρόλη την σκληρότητα που την διάκρινε, περιελάμβανε και σημαντικά δημοκρατικά στοιχεία, όπως το *δικαίωμα της ανταγορίας*, της εξουσίας δηλαδή του Δήμου (*Απέλλας*) να προβαίνει σε προτάσεις νόμων, εξουσία που στα μέσα του 7ου αι π.Χ. θα περιέλθει αποκλειστικά στη σπαρτιατική γεροντία, μετατρέποντας την τυραννία σε ένα βασίλειο προορισμένο να συνεχιστεί.<sup>4</sup>

Στην αθρόα συμμετοχή Ελλήνων και ξένων καθηγητών και ερευνητών, και στην εξαιρετική επιτυχία της συνάντησης ίσως συνετέλεσε καθοριστικά και η ιστορία της Μεσογειακής αυτής πόλης, που πιθανώς να επηρέασε και την κατεύθυνση των εργασιών του συνεδρίου, του οποίου ο φιλόδοξος τίτλος περιλάμβανε ευρύτατη θεματική.

Οι εισηγήσεις θα μπορούσαν να ενταχθούν σε τρεις βασικές κατευθύνσεις. Το μεγαλύτερο μέρος των παρουσιάσεων κατέλαβαν τα παραδείγματα προστασίας και ανάδειξης ιστορικών πόλεων της Μεσογείου, δίδοντας έμφαση στην πολιτική που ακολουθήθηκε και στη νομοθετική αντιμετώπιση του θέματος. Εισαγωγή σε αυτή την θεματική ενότητα απετέλεσε η εισήγηση της αν. καθηγήτριας ΕΜΠ Ελένης Μαϊστρου, με τίτλο: *Προστασία και ανάπτυξη των ιστορικών πόλεων στην Ελλάδα. Ο ρόλος του πολίτη*, η οποία εστίασε το ενδιαφέρον της σε τρία κυρίως σημεία α. πως εφαρμόζεται η πολιτική προστασίας των ιστορικών πόλεων από το Ελ-

ληνικό δημόσιο, β. πως αντιλαμβάνεται την προστασία ο πολίτης και γ. ποιος είναι ο βαθμός υλοποίησης των προγραμμάτων και κυρίως ποια προβλήματα συναντώνται κατά την διαδικασία εφαρμογής. Η διεξοδική και σφαιρική προσέγγιση του θέματος από την Ε. Μαΐστρου σε συνδυασμό με τα στοιχεία που προσέκυψαν από τις εισηγήσεις των Μιχαήλ Δεκλερή, συμβούλου επικρατείας, και Αθηνάς Χριστοφίδου, αρχιτέκτονος ΥΠΠΟ, απέδωσε με σαφήνεια την κατάσταση που επικρατεί στον Ελληνικό χώρο και διευκόλυνε τις συγκρίσεις με τα υπόλοιπα παραδείγματα άλλων χωρών που παρουσιάστηκαν στην συνέχεια.

Η Κωνσταντινούπολη, μια πόλη που θυσιάστηκε στην πολιτική, όπως αναφέρθηκε στην εισήγηση του καθηγητή Haluk Sezgin, οι ιστορικές πόλεις του Μαρόκο (εισηγ. Abal Chorfi), οι Τουρκικές πόλεις Antalya και Kula (εισηγ. Prof. Dr.Nur Akin),το Πορτογαλικό Porto (εισηγ. Joao Campos), το ιστορικό κέντρο της Τυνησίας (εισηγ. Mahmoud Hassen), οι Ισπανικές Cehegin και Murcia (εισηγ. Jose Alberto Saez de Haro), η ιστορική Βηθλεέμ (εισηγ. Elias Dieck) και για να περάσουμε στον Ελληνικό χώρο, το Κίτιο και η Λάρνακα (εισηγ. Αλ. Μιχαηλίδης), η παλιά πόλη της Κέρκυρας (εισηγ. Μ. Μητροπία), ήταν μερικές από τις περιπτώσεις που παρουσιάστηκαν, αναλύθηκαν και αποτιμήθηκαν κατά την διάρκεια των εργασιών της συνάντησης. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην περίπτωση της Σπάρτης, (εισηγ. Γ. Γιαζόγλου, Δημοσθ. Ματάλας, δήμαρχος, Αθ. Θέμος-Ελ.Ζαβού, αρχαιολόγοι).

Δόθηκε η ευκαιρία να παρουσιαστεί και να σχολιαστεί η εξέλιξη των μεθόδων, της νομοθεσίας και της πολιτικής που έχει ακολουθηθεί τα τελευταία 35 χρόνια, για την προστασία των ιστορικών πόλεων της Μεσογείου, αλλά δυστυχώς η αποτίμηση των αποτελεσμάτων ήταν μάλλον απογοητευτική. Καμμία εφαρμογή δεν διεκδίκησε τον έπαινο του ακροατηρίου, αντίθετα προτίμησε να απαριθμεί τα προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν κατά την διάρκεια των εργασιών ανάδειξης και κυρίως αυτά που εντοπίζονται στο αποτέλεσμα των προσπαθειών. Η νομοθεσία και η πολιτική που κάθε φορά ακολουθήθηκε δεν στάθηκε ικανή να περιορίσει την αναξέλεκτη «αξιοποίηση» των ιστορικών οικισμών ή την επίσης απογοητευτική τουριστικοποίησή τους, και τα αποτελέσματα κρίθηκαν προβληματικά

Το επίκαιρο *θέμα της παγκοσμιοποίησης και της σχέσης της με την διατήρηση των ιστορικών πόλεων* δεν ήταν δυνατόν να αφήσει αδιάφορη την θεματική της συνάντησης. Οι εισηγήσεις των καθηγητών Oscar Garavello και Nevsat Ilhan το προσέγγισαν με εξαιρετικά ενδιαφέροντα τρόπο θέτοντας κυρίως το ερώτημα ποια μπορεί να είναι η θέση των ιστορικών πόλεων που προσπαθούν να διατηρήσουν την πολιτισμική τους ταυτότητα, σε έναν κόσμο όπου οι αποφάσεις παίρνονται όχι πιά σε επίπεδο κρατικό αλλά διεθνές, και όπου οι πολυεθνικές θεωρούν τον κόσμο ολόκληρο ως μία αγορά και η αντιμετώπι-

ση οργανισμών και πολιτών είναι καθαρά πελατειακή. Οι προτεραιότητες των Διεθνών Οργανισμών κατά την εικοσαετία 1970-1990 ήταν η διατήρηση και η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς των χωρών Τώρα έχουν αντικατασταθεί από το μείζον αλλά πιο οικουμενικό πρόβλημα της μόλυνσης του περιβάλλοντος, το οποίο έχει γίνει πρωτεύον θέμα τους, κυριαρχεί στις ατζέντες και ασφαλώς απορροφά τα μεγαλύτερα κονδύλια.

Σ' αυτόν τον παγκοσμιοποιημένο κόσμο, της πλήρους εμπρομαποποίησης, *όπου ο πολίτης έχει μετατραπεί σε πελάτη*, το πρόβλημα της προστασίας των ιστορικών πόλεων,σύμφωνα με τους εισηγητές, θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί μόνο με την μετατόπιση του βάρους στον ιδιωτικό τομέα, ο οποίος με την στρατηγική του marketing θα μπορούσε να τις καταστήσει στην παγκόσμια αγορά οικονομικά δελεαστικές.

Σε αυτό το δυσοίωνο μέλλον για τις ιστορικές πόλεις η ημσασία της δικτύωσής τους είναι πολύ μεγάλη, όπως τονίστηκε στην εισήγηση των καθηγητών Σ. Αυγερινού-Κολώνια και Γιόν. Lobrano. Οι νέες προοπτικές δικτύωσής τους (εισηγ. Μ. Χουσιανάκου, χωροτάκτης) με την υποστήριξη των κοινοτικών προγραμμάτων σίγουρα πολλά μπορούν να προσφέρουν στην προσπάθεια ανάδειξής τους.

Δεν θα ήταν όμως υπερβολή η ισχυριστούμε ότι την μεγαλύτερη αίσθηση κατά την διάρκεια των εργασιών της επιστημονικής συνάντησης προκάλεσαν οι εισηγήσεις που ξέφυγαν από την δυσάρεστη απαρίθμηση προβλημάτων ή την απαισιόδοξη μελλοντολογία, και προσπάθησαν να προσεγγίσουν το φαινόμενο *Μεσογειακή πόλη* ανατρέχοντας σε θεμελιώδεις *έννοιες του δικαίου, σε αρχαία φιλοσοφικά κείμενα και σε ιστορικές προσεγγίσεις που στόχο είχαν την διερεύνηση των στοιχείων εκείνων που χαρακτηρίζουν την Μεσογειακή πόλη* σε επίπεδο πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό καθώς και τις συνιστώσες που την δημιουργησαν. Οι εισηγήσεις αυτές έδωσαν την κυρία κατεύθυνση των εργασιών της συνάντησης και χαρακτηρίζοντάς την διεπιστημονική την έκαναν εξαιρετικά ενδιαφέρουσα.

Η καθηγήτρια Marie Luce Pavia (Un. Montpellier I) προσπάθησε να προσεγγίσει τα χαρακτηριστικά της πόλης ανατρέχοντας στα αριστοτελικά κείμενα και την ηθική θεωρία, επικέντρωσε την προσοχή της κυρίως στο «εὖ ζῆν» (« Ἡ δ' ἐκ πλειόνων κοινῶν κοινωνία τέλειος πόλις, ...γινόμενη μὲν οὖν τοῦ ζῆν ἔνεκα, οὐσα δέ τοῦ εὖ ζῆν») *Αριστοτέλης, Πολιτικά 1252 b 28-31*, και πρότεινε μια νέα ανάγνωση του αριστοτελικού μαθήματος βασισμένη στην θεωρία των συστημάτων.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες ήταν οι εισηγήσεις των καθηγητών-νομικών Pierangelo Catalano (Un.de Rome La Sapienza), Maria Pia Baccari (Un.di Teramo) και Jacques Bouineau (Un.La Rochelle), οι οποίοι προσέγγισαν έννοιες όπως civitas augescens, civitas amplianda, initia urbi μέσα από εκτεταμένες αλλά εξαιρετικά γοητευτικές περιπλανήσεις σε λατινικά κείμενα, μελετώντας την θρησκευτική έννοια της πόλης, την ιερή διάσταση του ρόλου των τειχών, αναλύοντας την έννοια του πολίτη κατά τα ρωμαϊκά χρόνια ή συγκρίνοντας τον Σπαρτιατικό Μύθο με το σύγχρονο συνταγματικό δίκαιο. Η καθηγήτρια Maria Pia Baccari προσέγγισε το θέμα της ανάπτυξης της Μεσογειακής πό-

λης από την νομική σκοπιά ανατρέχοντας στην εξέλιξη του Δικαίου που η εξάπλωση αυτή επέβαλε.Παράλληλα έκανε μια εκτεταμένη αναφορά στην έννοια του πολίτη όπως αυτή διαμορφώνας στα χρόνια του ρωμαϊκού αυτοκρατορικού επεκτατισμού. Ο καθηγητής Pierangelo Catalano επέλεξε την οδό της ετυμολογίας για να προσγγίσει θέματα γενετικής των αρχαίων πόλεων και αναλύοντας διεξοδικά και ενδελεχώς την ετυμολογία της λέξεως *urbs* κατάφερε να δώσει μια εξαιρετικά πρωτότυπη εκδοχή της γένεσης της αρχαίας πόλης.

Στα ίδια πλαίσια της διερεύνησης των χαρακτηριστικών της Μεσογειακής πόλης κινήθηκε και η εισήγηση του καθηγητή Ν. Κ. Μουτσόπουλου, με τίτλο: *Παρατηρήσεις σε Μεσαιωνικές πόλεις της Μεσογείου*. Ο καθηγητής Μουτσόπουλος ασχολούμενος αρχικά με την γενετική των αρχαίων πόλεων αναφέρθηκε στον Τίμαιο του Πλάτωνα και το θεωρητικό ιδεόγραμμα της ιδανικής πόλεως, στις συμβουλές του Ψευδοκαλλισθένη προς τον Αλέξανδρο την εποχή της ιδρύσεως της αιγυπτιακής Αλεξάνδρειας καθώς και στην άποψη του ιστορικού Παυσανία για το τι πρέπει να περιλαμβάνει ένας οικισμός ώστε να χαρακτηρίζεται ως πόλη. Περνώντας από τα ρωμαϊκά χρόνια στις βαρβαρικές επιδρομές, αναφέρθηκε στις σημαντικές αλλοιώσεις, κυρίως πληθυσμιακές, που αυτές επέφεραν και προσπάθησε να απαριθμήσει τους τρόπους με τους οποίους αυτές οι αρχαίες πόλεις τελικά κατόρθωσαν να επιβιώσουν. Με τον γνωστό πληθωρικό του τρόπο και τις ανεξάντλητες γνώσεις του μας έκανε συνοδοιπόρους σε ένα σασηνευτικό ταξίδι που περιελάμβανε και τις πιο απομακρισμένες περιοχές της Μεσογείου εντοπίζοντας κάθε φορά τα κοινά χαρακτηριστικά τους που κρατήθηκαν αναλλοίωτα στο πέρασμα των αιώνων.

Την ξενάγηση στα δύσβατα μονοπάτια της αισθητικής και της θεωρίας ανέλαβαν ο καθηγητικός Διονύσης Ζήβας, ο Mario Docci, και ο Δημ. Κωστάντιος, διευθυντής του Βυζαντινού Μουσείου Αθηνών. Ο καθηγητής Ζήβας στην εισήγησή του με τίτλο: *Η αισθητική του αστικού περιβάλλοντος. Ανάμεσα στην πραγματικότητα και την ουτοπία*, έχοντας ως αναφορά το βιβλίο του γνωστού βιεννέζου αρχιτέκτονος και πολεοδόμου Camillo Sitte, με τίτλο Der Stadtebau nach seinen Kunstlerischen Grundsätzen, εκδ. 1889, έθεσε αρχικά το πολύ κρίσιμο ερώτημα: μπορεί η πόλη, ως σύνολο να σχεδιαστεί έτσι ώστε το αποτέλεσμα που θα προκύψει να έχει αρετές καλλιτεχνικές; Η μέχρι τώρα εμπειρία από τα απρόσωπα αστικά περιβάλλοντα της μεταπολεμικής εποχής μάλλον το αντιμετωπίζει ως ουτοπία. Μια διέξοδος είναι, «να σωθούν από τη λήθη οι όμορφες παλιές πόλεις».Ο καθηγητής Ζήβας με την ανυπολόγιστη εμπειρία του σε θέματα προστασίας ιστορικών συνόλων, αρθρώνοντας μεστό και αμιγώς θεωρητικό λόγο, που σπανιότατα απαντάται σε ανάλογες συναντήσεις, θα δώσει έμφαση στην διδακτική προσφορά των ιστορικών πόλεων, η οποία μπορεί να συμβάλλει καθοριστικά στον σχεδιασμό μιας σύγχρονης πόλης ώστε να μπορέσει τελικά να χαρακτηριστεί έργο τέχνης.

Ο Δ. Κωνστάντιος στην εισήγησή του με τίτλο: *Η πόλη-μνημείο. Οι αναφάσεις μιάς πραγματικότητας*, προσπάθησε με ιδιαίτερα πρωτότυπο τρόπο να ιχνηλατήσει την έννοια της αυθεντικότητας και την εντόπισε ως συνέχεια της ζωής, που εκφράζεται στην λειτουργία της πόλης και εμφανίζε-

ται στα ιστορικά κατάλοιπά της που είναι τα κτηριακά κελύφη.

Γλαφυρό τόνο στην συνάντηση έδωσε η εισήγηση του αρχιτέκτονα Περικλή Παντελεάκη, ο οποίος ανατρέχοντας σε Λογοτεχνικά κείμενα Ελλήνων συγχρόνων δημιουργών προσπάθησε να προσεγγίσει την έννοια της πνευματικότητας των πόλεων με διάθεση ποιητική.

Η σύντομη αυτή αναφορά στα πεπραγμένα της επιστημονικής συνάντησης στην Σπάρτη έχει χαρακτηρισρα σαφώς προδρομικό. Η έκδοση των πρακτικών θα επιτρέψει να ενδλεχξη μελέτη των εισηγήσεων καθώς και την εξαγωγή συμπερασμάτων. Προς το παρόν θα προτιμήσουμε να περιοριστούμε στη διαπίστωση ότι η επεξεργασία και η επίλυση των θεμάτων που αφορούν στην προστασία και διατήρηση των ιστορικών πόλεων θα προκύψει μόνο μέσα από διεπιστημονικές συνεργασίες. Οι μονομερείς αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές μελέτες ή ακόμη η εξαντλητική επεξεργασία της νομοθεσίας και των πολιτικών αντιμετώπισεων έχουν αποδειχθεί ανεπαρκείς. Η μελέτη αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών θεμάτων σε σχέση με τις θεμελιώδεις έννοιες του δικαίου και της αρχαίας Ελληνικής φιλοσοφίας είναι ένα πεδίο, το οποίο εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων, παραμένει σχεδόν ανεξερεύνητο. Η στροφή του ενδιαφέροντος των ερευνητών στις πηγές, το δίκαιο και τη φιλοσοφία, με απαραίτητη βέβαια προυπόθεση την καθιέρωση ενός πολιτισμού ειρήνης, ίσως αποτελέσει μια νέα προοπτική και διάσταση στον τρόπο που αντιμετωπίζεται η προστασία και ανάδειξη των ιστορικών πόλεων της Μεσογείου.

- Σημειώσεις**
- ευνομία*, η ομαλή πολιτική τάξη Η ευνομία θεοποιείται μαζί με την Δικαιοσύνη και την Ειρήνη, «της σοφής θέμιδος οι πολύτιμες κόρες», βλ. Πίνδαρος, 13ο *Ολύμπιον*.
  - Ο συνταγματικός νόμος της Σπάρτης ονομάζεται *Μεγάλη Ρήτρα* και η λέξη συνδέεται με το ρήμα λέγω. Επρόκειτο για σχέση εντιμότητας (όπως στην Οδύσσεια,ξ,393, όπου η λέξη προσδιορίζει μία συμφωνία, για ένα λόγο ιερό. Πιθανόν να υπάρχει εδώ η ιδέα ενός κελύσματος: ο Συμμόνιδης όπως αναφέρει ο Ηρόδοτος (βιβλ 7,28) έλεγε ότι οι Σπαρτιάτες πέθαιναν «τοis κοίνων ρήμασι πειθόμενοι». Βλ. Jacqueline de Romilly, *Ο Νόμος στην Ελληνική σκέψη*, εκδ. Το άστυ, Αθήνα 1995, σελ.25.
  - Περισσότερα για το *Λακωνικό Δίκαιο* στα: - D.M.Mc Dowell, *Σπαρτιατικό Δίκαιο*, εκδ. Παπαδόμας, Αθήνα, 1988 - *Η μεγάλη δωδεκάδελτος επιγραφή της Γόρτυνος*. Πρόλογος Σ. Φιοράκη,μετάφραση Ε. Περράκη, εκδ. Δικηγορικό Συλλόγου Ηρακλείου Κρήτης, Ηράκλειο 1973 - Ι. Τριανταφυλλόπουλος, *Ελληνικά Δίκαια*, Πανεπιστημιακές σημειώσεις - Απ. Μπουρνιά, *Ιστορία της οριζοντίου ιδιοκτησίας*, εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα 1982
  - Σπ. Τρωιανός-Ι. Βελισσαροπούλου-Καρακώστα, *Ιστορία Δικαίου*, εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα 1997, σελ.42.

**ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**
ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΡΤΙΑΤΩΝ: Δ. Ματάλας, δήμαρχος· Γ. Γιαζόγλου, Μ. Συναδινού, Αθ. Θέμος
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙCOMOS: Ν. Αγριαντώνης, Δ. Κωνστάντιος, Σ. Αυγερινού-Κολώνια, Κ. Σκλιάς, Α. Πρέπης, Α. Μάρθα, Δ. Κυραϊκάκος, Ε. Μαϊστρου, Β. Μποζινέκη, Α. Πάπαρη, Γ. Περτοελάκης, Γ. Χατζήγγαας, Κ. Γιαπιτζόγλου
ΤΕΕ: Μ. Δρακάκης, Ε. Κουφέλη



## Calatrava Media Res!

• Μιχάλης Λεφαντζής • αρχιτέκτων, διδάκτωρ Πανεπιστημίου Αθηνών

Τον τελευταίο καιρό, πολλά γράφτηκαν για τον Santiago Calatrava. Τα έργα του και ο ίδιος έγιναν λαμπρό εξώφυλλο τόσο στα πολιτιστικά ένθετα των εφημερίδων, όσο και στα ειδικά περιοδικά και δελτία των μηχανικών. Συνεντεύξεις και κριτικές από κορυφαίους δημοσιογράφους περιέβαλλαν το γεγονός της έκθεσης του αδιαμφισβήτητου κορυφαίου αυτού αρχιτέκτονα, γλύπτη, αλλά και πολιτικού μηχανικού.

Η παρουσία του Calatrava στην ευρωπαϊκή δημόσια αρχιτεκτονική, με έργα που τυπολογικά παλινδρομούν ανάμεσα στο μνημειώδη πραγματισμό και την ουτοπική μνημειακότητα, είναι πράγματι σημαντική, αφού προβάλλει το ιδεώδες μιας μορφοπλαστικής αρχιτεκτονικής καινοτομίας που φιλοδο-

ξεί και ίσως μπορεί να προηγηθεί της εποχής της.

Άλλωστε βλέποντας αυτά τα έργα στο χώρο της έκθεσης, γίνεται κατανοητό με την πρώτη κιόλας ανάγνωση, πως η επικοινωνιακή τους «Εικόνα» (εικονοληπτική ή εικονογραφική αναπαράσταση) υπερβαίνει την αρχιτεκτονική τους ουσία, θα έλεγε κανείς πως δεν είναι έργα που εμπίπτουν με καθαρότητα στον κοινωνικό ρόλο και το γόητρο της δημόσιας αρχιτεκτονικής, αλλά έργα που θέλουν απευθείας να ενδώσουν και να κατακτήσουν το φιλότεχνο και φιλοθεάμον κοινό, χωρίς εμφανή χρήση, αλλά με εμφανέστατη την καλλιτεχνική τους αξία.

Ο Calatrava λοιπόν με αυτό τον τρόπο, εισάγει το νέο επικοινωνιακό ρόλο του αρχιτέκτονα στη σύγχρονη πόλη με «εικόνες» στις οποίες ενδόμυχα συνυπάρχουν το μνημειώδες με το μνημειακό, η επώνυμη χειρονομία του δημιουργού με την ανώνυμη μνημοτεχνική του κατασκευαστή.

Πολλοί μπορούν να σκεφτούν πως το έργο του Calatrava σε μια έκθεση στην Εθνική Πινακοθήκη, είναι το πιο ταιριαστό ερέθισμα- επώνυμη πρόταση ενάντια στην αρχιτεκτονική ανωνυμία που διέπει τα μεγάλα ολυμπιακά έργα αλλά και ευρύτερα την ιδιαίτερα «φτωχή» ελληνική αρχιτεκτονική πραγματικότητα, είναι όμως αλήθεια αυτό; Μήπως στην πραγματικότητα, η καθ' όλα αξιόλογη αλλά «λίγη» σύγχρονη ελληνική αρχιτεκτονική που θα μπορούσε να εκτεθεί στην Πινακοθήκη, δεν διαθέτει ένα καλά μελετημένο και επεξεργασμένο επικοινωνιακό πρόσωπο ή επικοινωνιακή στρατηγική, όπως απεναντίας διαθέτει το λαμπρό έργο του Calatrava;

Μέσα από αυτή την έκθεση, πιστοποιείται για μια ακόμη φορά το περιθώριο στο οποίο έχουν υποπέσει τις τελευταίες δεκαετίες οι έλληνες αρχιτέκτονες, πιστοποιείται η απουσία μιας επικοινωνιακής στρατηγικής που θα αναβαθμίσει το δημόσιο πρόσωπο και τον κοινωνικό τους ρόλο, που θα τους επιτρέψει τουλάχιστον να επηρεάσουν την πολιτεία στα κρίσιμα αρχιτεκτονικά και πολεοδομικά προβλήματα του τόπου.

Η άποψη της πάλαι ποτέ μη ευαισθητοποιημένης πολιτείας, δεν θα αλλάξει ιδιαίτερα μετά την έκθεση του Calatrava, ίσως όμως το καινούργιο έργο του στην Αθήνα να της φανεί χρήσιμο, προς εκτόνωση των επικρίσεων ενάντια στα εξαγγελθέντα «αναμορφωτικά» έργα της Ολυμπιάδας του 2004.

Ένα τέτοιο όμως έργο, βασισμένο στην ύπαρξη της «Εικόνας» του ως ανοιχτού παραθύρου προς τα γεγονότα και την επικαιρότητα (media res) από τη μια μπορεί να προσφέρει γόνιμα ερεθίσματα, απ' την άλλη όμως μπορεί να υποβιβάσει την ελληνική αρχιτεκτονική σκέψη και πράξη σε απλό εποπτικό υλικό που για μια ακόμη φορά θα πρέπει να συμβαδίσει με αυτή την «Εικόνα» ή ακόμα χειρότερα να την ακολουθήσει.

Στο έργο του Calatrava διακρίνεται αν μη τι άλλο ένα όραμα και μια συνέπεια ανάμεσα στη θεωρία και την πράξη του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού. Αυτή την εποχή, η ελληνική αρχιτεκτονική έχει κι αυτή ανάγκη από οράματα για να μπορέσει να ξεπεράσει την κρίση στην οποία βρίσκεται.

Η κατασκευαστική πραγματικότητα της νεοελληνικής πόλης και υπαίθρου και η ιδεατή πρόθεση των αρχιτεκτόνων για ένα ποιοτικά διαμορφωμένο αστικό χώρο, είναι οι δύο αντίθετοι πόλοι, που γεννούν ένα καθεστώς στο οποίο τα οράματα δεν έχουν πια λειτουργική θέση στις αναζητήσεις της αρχιτεκτονικής σκέψης. Το να δανειστεί η ελληνική αρχιτεκτονική, η ελληνική πολιτεία ή ακόμη και η Πινακοθήκη λίγη από τη λάμψη του Calatrava, δεν αλλάζει τα πράγματα. Πρέπει να γίνει κατανοητό πως όσο περισσότερο μορφοποιείται και αποκρυσταλλώνεται το πρόσωπο της νεοελληνικής πόλης, κτισμένο με αυθαιρεσία και απουσία αισθητικής, τόσο βραχυκυκλώνεται ο κοινωνικός ρόλος του έλληνα αρχιτέκτονα.

Με αφορμή την έκθεση του Santiago Calatrava, μπορεί σίγουρα να παρατεθεί και το απόφθεγμα του H. Kisinger,<sup>1</sup> το οποίο δεν αναφέρεται βέβαια στα νεφελώδη ιδεολογικά τοπία της σύγχρονης αρχιτεκτονικής, αλλά σε ολόκληρο το σύγχρονο πολιτισμό:

«Στο παρελθόν, οι προθέσεις μας δεν βασίζονταν εξ ολοκλήρου στη γνώση. Σήμερα ισχύει το αντίθετο: η τεχνική γνώση ξεπερνά κατά πολύ τις προθέσεις μας. Η μεγαλύτερη πρόκληση είναι να συμφιλιώσουμε την εξουσία με την ηθική και να μετριάσουμε την τυφλή πίστη με τη σωφροσύνη».

### Σημείωση

1. Βραβευμένου μαζί με το Βορειοβιετναμέζο Duk To, με το Νόμπελ Ειρήνης (1973) για την αποχώρηση των αμερικανικών στρατευμάτων από το Βιετνάμ.

δίπλα: Μέγαρο των Τεχνών, Πόλη Τεχνών και Επιστημών, Βαλένθια, 1991-

πάνω: Γέφυρα Bach de Roda, Βαρκελώνη, 1984-87  
κάτω: Το Ημισφαίριο και το Μουσείο των Επιστημών, Πόλη Τεχνών και Επιστημών, Βαλένθια, 1991-



## George Edson Danforth

• Χρίστος Κούτελης • αρχιτέκτων Msc., λέκτωρ Αρχιτεκτονικής Σχολής Δ.Π.Θ.

Τα Τμήματα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου Αθηνών και Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης, προσκάλεσαν τον περασμένο Μάιο τον ομότιμο Καθηγητή και τέως Κοσμήτορα της Αρχιτεκτονικής Σχολής του Πανεπιστημίου I.I.T. (Illinois Institute of Technology) του Σικάγο, GEORGE EDSON DANFORTH F.A.I.A., κορυφαίο εκπαιδευτικό και αρχιτέκτονα, προκειμένου να δώσει διάλεξη στα αντίστοιχα τμήματα με θέμα: «MIES VAN DER ROHE: Ο ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΩΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΣ. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΝΟΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ»

Η διάλεξη του καθηγητή κ. Danforth, έγινε στο μεν Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης τη Δευτέρα 14/05/01, στο δε Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο την Παρασκευή 18/05/01. Όπως φανερώνει και ο τίτλος, η ομιλία είχε ένα ιδιαίτερα εκπαιδευτικό χαρακτήρα, καθώς εστιώθηκε σε θέματα που αφορούσαν στην παρουσίαση του προγράμματος σπουδών που εισήγαγε ο διεθνούς φήμης κορυφαίος αρχιτέκτονας Ludwig Mies Van Der Rohe στη Σχολή Αρχιτεκτονικής και Πολεοδομίας του I.I.T., της οποίας όπως είναι γνωστό, είχε αναλάβει τη διεύθυνση κατά την περίοδο 1938-1959 με συνεργάτες τους Ludwig Hilberseimer και Walter Peterhans, οι οποίοι υπήρ-

ξαν και στο παρελθόν συνεργάτες του στη Σχολή του BAUHAUS στη Γερμανία.

Η διάλεξη του καθηγητή κ. Danforth είχε ένα επιπλέον ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λόγω του γεγονότος του ότι ο ίδιος υπήρξε από τους πρώτους μαθητές του Mies στο I.I.T., μαζί με το γνωστό μας καθηγητή James Speyer και στη συνέχεια βασικός συνεργάτης του Mies στο αρχιτεκτονικό του γραφείο, ενώ ταυτόχρονα και βασικός συνεργάτης του Mies στο I.I.T. ως καθηγητής. Εκεί, μαζί με τον διεθνώς γνωστό πολεοδόμο Ludwig Hilberseimer και τον επίσης διεθνώς γνωστό θεωρητικό σε θέματα αισθητικής και φιλοσοφίας Walter Peterhans, συνέβαλε στη δημιουργία του νέου αρχιτεκτονικού προγράμματος σπουδών, ενώ στη συνέχεια, όταν ο Mies απεσύρθη από τη διεύθυνση της Αρχιτεκτονικής Σχολής και Πολεοδομίας του I.I.T., τον αντικατέστησε επιτυχώς ως διάδοχός του και συνεχιστής του προγράμματος σπουδών για την περίοδο 1959-1981, τότε και απεσύρθη από τη διεύθυνση της Σχολής Αρχιτεκτονικής και Πολεοδομίας του I.I.T.

Στο εισαγωγικό τμήμα της ομιλίας του ο καθηγητής κ. Danforth αναφέρθηκε στην κατάσταση που επικρατούσε, τόσο στην πανεπιστημιακή αρχιτεκτονική εκπαίδευση, όσο και στον επαγ-

γελματικό χώρο, λίγο πριν την άφιξη του Mies στο Σικάγο, περίπου στα μέσα της δεκαετίας του '30. Μια κατάσταση κατά την οποία οι αρχιτεκτονικές σπουδές στις Η.Π.Α. βρισκόταν υπό την επιρροή του προγράμματος της Ecole des Beaux Arts που χαρακτηριζόταν από φορμαλιστικές - ιστορικιστικές κατευθύνσεις και μόνο ορισμένοι πρωτοπόροι αρχιτέκτονες, όπως π.χ. ο L. Sullivan, ο F.L. Wright, κ.α. (γνωστοί και ως η «Σχολή του Σικάγο») προσπαθούσαν να εισάγουν τις παραμέτρους της τεχνολογικής προόδου και των κοινωνικών αλλαγών στην αρχιτεκτονική σκέψη και δημιουργία. Ήταν όμως, σύμφωνα με τον καθηγητή κ. Danforth, ο τρόπος σκέψης αυτών των αρχιτεκτόνων που λειτούργησε ως σύνδεσμος με τις αρχές που εισήγαγε ο Mies στο νέο πρόγραμμα σπουδών της Σχολής Αρχιτεκτονικής και Πολεοδομίας του I.I.T. (τότε ακόμα ονομαζόμενο: Armour Institute of Technology)

Στο κύριο μέρος της ομιλίας του ο καθηγητής κ. Danforth παρουσίασε τα βασικά χαρακτηριστικά αυτού του νέου προγράμματος σπουδών, που ο Mies εξέλιξε για το σύνολο των αρχιτεκτονικών σπουδών της σχολής με την πολύτιμη συνεργασία του Ludwig Hilberseimer στον τομέα του Πολεοδομικού Σχεδιασμού και του Walter Peterhans σε θέματα αισθητικής (Visual Training).

Σύμφωνα λοιπόν με τον καθηγητή κ. Danforth, αποτελούσε πεποίθηση του Mies, το ότι είναι απολύτως αναγκαία η ύπαρξη μιας συγκεκριμένης φιλοσοφικής βάσης πάνω στην οποία δομείται, στη συνέχεια, ένα πρόγραμμα αρχιτεκτονικών σπουδών. Επίσης κυρίαρχη κατεύθυνση του προγράμματος σπουδών ήταν ο συνδυασμός συνθετικών και θεωρητικών μαθημάτων και διαλέξεων, έτσι ώστε από το πρώτο έτος έως και το τελευταίο, οι σπουδαστές να νιώθουν ότι όλη τους η εργασία, πνευματική και πρακτική, αποτελούσε τμήμα ενός ευρύτερου πλαισίου αρχών αρχιτεκτονικής διδασκαλίας.

Οι αρχές αυτές, όπως ανέφερε ο Καθηγητής κος Danforth, μπορούσαν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

- Η Κατασκευαστική Δομή, ως μια οργανωτική αρχή.
- Η Κατασκευή και τα Υλικά ως η πραγματική διαδικασία υλοποίησης της Αρχιτεκτονικής.
- Ο Χώρος, ως πρακτικό πρόβλημα και αισθητική εμπειρία.
- Ο Οργανωτικός Σχεδιασμός, ως συνδετικό στοιχείο που επιτρέπει τη συσχέτιση μηχανικών κατασκευών και των κοινωνικών λειτουργιών.
- Η Οπτική Αντίληψη, ως κριτική μέθοδος.
- Η Ενότητα της Κεντρικής Ιδέας, ώστε όλα τα στοιχεία να αποτελούν ένα οργανικό σύνολο.

- Η Γνώση των Φυσικών Δεδομένων των Αισθητικών Αξιών και των Υλικών Κατασκευής.

- Η Κατανόηση της Φύσης και του Χαρακτήρα του Σύγχρονου Κόσμου.

- Η Ιστορία, ως ο οδηγός κατανόησης του παρελθόντος της αρχιτεκτονικής και των εξελίξεών της μέσα στη σύγχρονη εποχή μας.

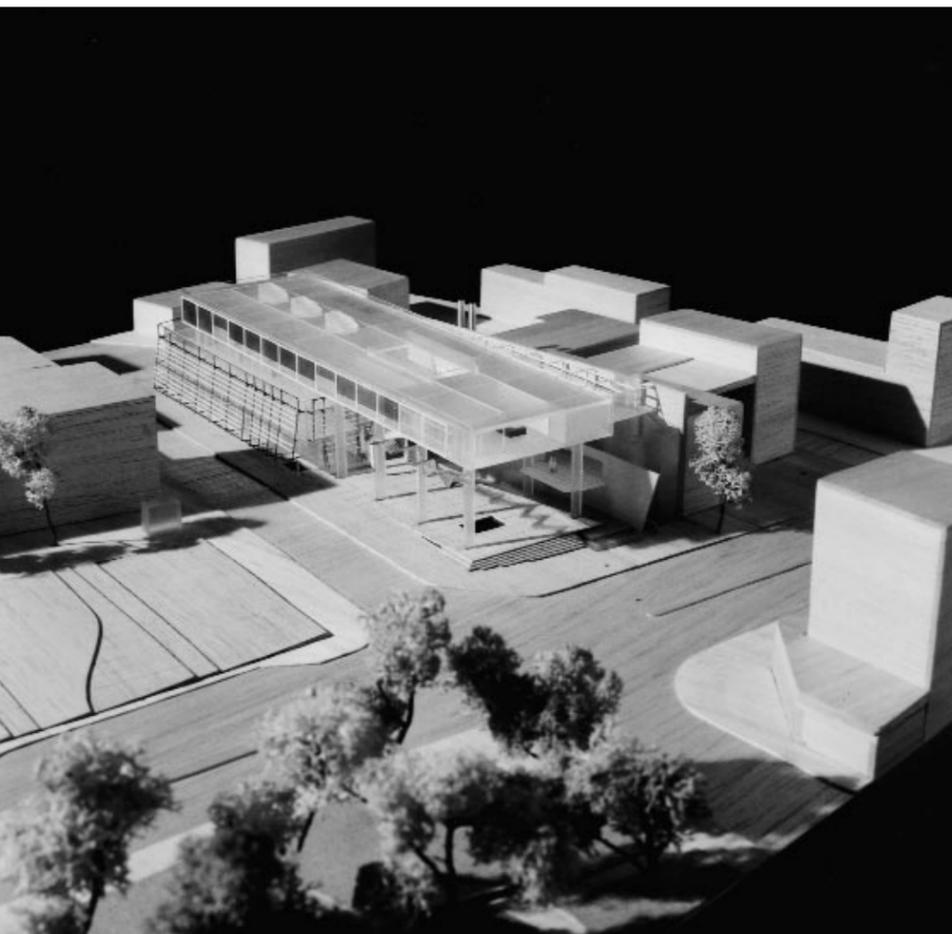
Στη συνέχεια ο καθηγητής κ. Danforth αναφέρθηκε σε συγκεκριμένες αντιπροσωπευτικές Διπλωματικές Διατριβές σπουδαστών της Σχολής Αρχιτεκτονικής και Πολεοδομίας του I.I.T., οι οποίες εξέφραζαν πλέον τα αποτελέσματα της ολοκλήρωσης του συγκεκριμένου αρχιτεκτονικού προγράμματος σπουδών. Οι εργασίες αυτές είχαν θέματα όπως: Πολυώροφα κτίρια γραφείων (ουρανοξύστες), εκπαιδευτικά συγκροτήματα, αθλητικά κέντρα, κ.α., που σχετιζόνταν ακριβώς με τις ανάγκες του τρόπου ζωής στις σύγχρονες κοινωνίες, τα σύγχρονα κατασκευαστικά συστήματα και υλικά, καθώς επίσης και με τις αρχές διδασκαλίας που αναφέραμε προηγουμένως. Μία εξ' αυτών των εργασιών με θέμα: «Ένα Αθλητικό Κέντρο» -όπου ο μεταλλικός φέρων οργανισμός του κτιρίου κάλυπτε ανοίγματα 135 μέτρων μεταξύ των υποστυλωμάτων- πρέπει να σημειωθεί ότι είχε μελετηθεί από τον τώρα καθηγητή της Αρχιτεκτονικής Σχολής του E.M.P. - αρχιτέκτονα κο Γλυνιαδάκη Εμμανουήλ, ο οποίος υπήρξε σπουδαστής και απόφοιτος της Σχολής Αρχιτεκτονικής και πολεοδομίας του I.I.T. και στη συνέχεια συνεργάτης του Mies.

Ο καθηγητής κ. Danforth αναφέρθηκε επίσης και σε συγκεκριμένα πανεπιστημιακά κτίρια και συγκροτήματα κτιρίων που μελέτησε ο Mies για την Πανεπιστημιούπολη του I.I.T., μεταξύ των οποίων είναι και το πολύ γνωστό S.R. Crown Hall που στεγάζει τη Σχολή Αρχιτεκτονικής του I.I.T. Η μελέτη και κατασκευή αυτών των κτιρίων καλύπτει ένα χρονικό διάστημα που διήρκεσε περισσότερο από μια εικοσαετία και απετέλεσε μια περίοδο σημαντικής αρχιτεκτονικής δημιουργίας για την Πανεπιστημιούπολη του I.I.T., την πόλη το Σικάγο, αλλά και διεθνώς. Κλείνοντας την ομιλία του, ο καθηγητής κ. Danforth έκανε μια συνοπτική αναφορά σε σημαντικά έργα που μελετήθηκαν αργότερα, τόσο από το αρχιτεκτονικό του γραφείο -με συνεργάτες τους Brenner και Rockwell- όσο και από το γραφείο του Mies, όπως το Farnsworth House και το κτίριο γραφείων της I.B.M. στο Σικάγο.



δίπλα: Οι A. James Speyer, Mies van der Rohe και George Danforth, 1939

## Δημαρχιακό Μέγαρο Δήμου Χαλανδρίου



### Α' ΒΡΑΒΕΙΟ

**ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ**  
Ο χώρος ανέγερσης εντάσσεται στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου. Το οικοπέδο βρίσκεται στο κάτω όριο του κέντρου αυτού και η συνέχειά του εντάσσεται στον κτισμένο ιστό της πόλης με μορφή γωνίας.

Το κτίριο διατάσσεται σε μήκος, παράλληλα με την ανατολική πλευρά (οδός 25ης Μαρτίου) με κυρίαρχο όγκο τον επιμήκη, διακριτό όγκο του τελευταίου ορόφου. Ο όγκος αυτός στηρίζεται στο ΒΑ τμήμα του οικοπέδου, σε υποστυλώματα που διαμορφώνουν μία στοά μεγάλου ύψους απέναντι από την πλατεία του κέντρου. Ο στεγασμένος υπαίθριος χώρος της στοάς, διαμορφώνει την πλατεία υποδοχής και εισόδου του κτιρίου. Ο κύριος κτιστός όγκος του Μεγάρου επεκτείνεται, καταλαμβάνοντας το νότιο τμήμα του οικοπέδου.

Η συγκεκριμένη διάταξη έχει στόχο:  
– Να δημιουργήσει ένα νοητό μέτωπο που θα οριοθετήσει το παραδοσιακό κέντρο του δήμου, συμπληρώνοντας το κενό του ιστού.

– Να ορίσει το χώρο υποδοχής - εισόδου του κτιρίου στη φυσική του θέση (ΒΑ τμήμα) απέναντι από την πλατεία, στο πιο περίοπτο σημείο από όλες τις βασικές προσβάσεις.

– Να δημιουργήσει υπαίθριο χώρο-πλατεία υποδοχής και εκτόνωσης του κτιρίου στα πλαίσια του οικοπέδου (προέκταση της πλατείας), αναιρώντας τα «φράγματα» της οδικής διαστάυρωσης.

– Να δημιουργήσει κτιριακό όγκο που θα αναφέρεται στην κεντρική πλατεία.

– Η διάρθρωση του κτιρίου να διευκολύνει την ανάγνωση και την αντίληψη της συνέχειας και του συνολικού όγκου από τις προοπτικές όψεις.

### Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ

Οι βασικές συνθετικές επιλογές που καθόρισαν τη διάρθρωση του κτιρίου είναι οι ακόλουθες.

**Πλατεία εισόδου**

Προσπάθεια για τη δημιουργία ενός «κενού» όγκου με ρόλο την υποδοχή των προσβάσεων προς την κεντρική είσοδο και την εκτόνωση του κτιρίου. Ο χώρος έχει τις διαστάσεις και το χαρακτήρα πλατείας και υλοποιείται από τη «στοά» που υποβασιάζει τον επιμήκη όροφο των λειτουργιών του Δημαρχείου.

Το μεγάλο ύψος της στοάς δίνει έμφαση στην αίσθηση του υπαίθριου χώρου και αποδίδει στο κτίριο ένα «εσωτερικό» μέγεθος που το διαφοροποιεί από την κλίμακα του περιβάλλοντος, χωρίς όμως στην πραγματικότητα το ίδιο το κτίριο να την υπερβαίνει.

Ταυτόχρονα, μέσα στο πλαίσιο της μεγάλης κλίμακας της στοάς, επιδιώχθηκε να αποδοθεί η εσωτερική κλίμακα του κτιρίου (δημιουργία εξωστών και δωματίων προς το «εσωτερικό» της στοάς, προεξοχή λειτουργικών όγκων (Κυλικείο), αντίληψη της κίνησης στο εσωτερικό του κτιρίου, άνοιγμα στον όγκο που στεγάζει την πλατεία, που επιτρέπει την οπτική επικοινωνία με τον τελικό όροφο).

Το μέτωπο της στοάς προς την πλευρά της μεσοτοιχίας οριοθετείται οπτικά με επέκταση του ισογείου που καλύπτει τη δυτική πλευρά της στοάς με τη μορφή ελεύθερης καμπύλης η συνολική χάραξη της οποίας διαπερνά το μήκος του κτιρίου και έχει γενικότερο συνθετικό ρόλο στη διάρθρωσή του. Ο «κυματισμός» του καμπύλου τοίχου οδηγεί στην κεντρική είσοδο.

Σημαντικό στοιχείο στην οργάνωση της στεγασμένης πλατείας, είναι η ύπαρξη του νερού και η αίσθηση της «ροής» που δημιουργεί, καταλήγοντας στην κεντρική είσοδο. Το βρίσκουμε να ξαναεμφανίζεται στο τελείωμα του κτιρίου στη νότια πλευρά σαν ένα μικρό ρέμα που έχει διαπεράσει υπόγεια το κτίριο.

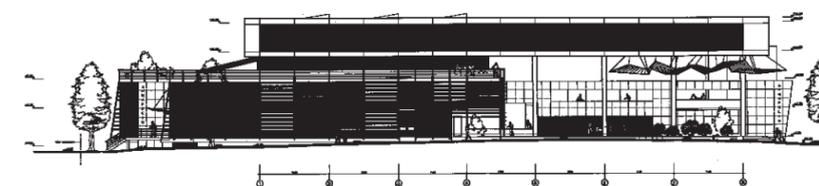
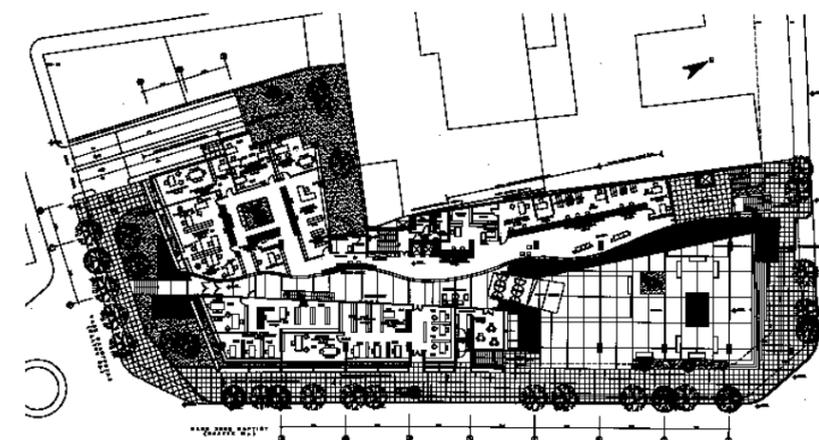
Ακόμα, υπάρχουν δευτερεύοντα στοιχεία με τη δική τους ιδιαίτερη συμβολή στη μορφοποίηση του χώρου. Τέτοια είναι το ελεύθερο μεταλλικό στέγαστρο που αναρτάται στις κολώνες της στοάς, το φωτιστικό άνοιγμα του Πολιτιστικού χώρου και το μεγάλο εσωτερικό άνοιγμα - αίθριο στην οροφή της «στοάς».

### Η καμπύλη - δρόμος

Σημαντικό στοιχείο για την αρχιτεκτονική σύνθεση, ήταν η χάραξη μιας ελεύθερης καμπύλης που θα διατρέχει με διάφορες μορφές όλο το μήκος του κτιρίου. Λειτουργεί για να διαρθρώσει την εσωτερική λειτου-

ργία, ξεχωρίζοντας τις περιοχές των λειτουργικών ενότητων. Ξεκινώντας από την πλατεία, χάραξη της καμπύλης, περνά στο εσωτερικό του κτιρίου παίρνοντας τα χαρακτηριστικά ενός «δρόμου» που γύρω του οργανώνονται οι δραστηριότητες των λειτουργικών ενότητων. Το ίχνος της γίνεται αντιληπτό στους πλευρικούς τοίχους και τους εξώστες του δώροφου κοινόχρηστου χώρου αλλά και σε σταθερά στοιχεία διαμόρφωσης του χώρου (π.χ. γκισέ), απολήγοντας στη νότια

μέση: Κάτοψη ισογείου και όψη 25ης Μαρτίου



πλευρά και πάλι με τη μορφή καμπύλου τοίχου.

### Ο όγκος του Δημαρχείου

Ο κυρίαρχος και διακριτός όγκος του κτιρίου είναι αυτός της τελευταίας στάθμης που στεγάζει τις λειτουργίες του Δημαρχείου. Η θέση του «εποπτεύει» την πόλη και τονίζει τον επιτελικό ρόλο που έχει η εκτελεστική διοίκηση του Δήμου. Η επιμήκης μορφή του όγκου επιτρέπει, με τη βοήθεια της στοάς, να επεκτείνουμε το κτίριο απέναντι από την κεντρική πλατεία και παράλληλα να έχουμε έναν εύκολα αντιληπτό όγκο, με κανονικότητα και επαναληπτικότητα στην άρθρωσή του, που βοηθά στην προοπτική αντίληψη του κτιρίου. Ακόμα δημιουργεί ένα καθαρό μέγεθος που έχει τη δυνατότητα να εισέρχεται και να συμπληρώνει τον κτισμένο ιστό, χωρίς να συγχέεται με αυτόν.

### ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ Α' ΒΡΑΒΕΙΟΥ

Αρχιτέκτονες:  
**Ξάνθη Θεώνη, Ζακυνθινός Γεράσιμος**

Συνεργάτες:  
Αρχιτεκτονικά: **Ανδρουλάκης Θεόδωρος**

Ομάδα μελέτης αρχιτεκτονικών:  
**Ε. Καραβίτη, Μ. Nielsen, Π. Ζερβός, Μ. Αναστασιάδης**

Στατικά:  
**Αθανασιάδης Αλέκος, Καλατζή Κυριακή**

Η/Μ Εγκαταστάσεις:  
**Κολοβός Βασίλης**

Σύμβουλος ενεργειακού σχεδιασμού:  
**Λάζαρη Ευγενία**

Υπεύθυνος ηλεκτρονικής σχεδίασης:  
**Κωτσόπουλος Κώστας**

Εξωτερικά, ο κανονικός κάρναβος ανοιγμάτων καλύπτεται σε μία συνεχή ζώνη από κινητά πετάσματα ανοξείδωτης μεταλλικής σίτας, τα οποία εκτός από τον απαιτούμενο σκιασμό των χώρων, δίνουν στον όγκο μια αίσθηση μεταλλικής διαφάνειας.

**Κτιριακός Όγκος Εργασιακών Χώρων**  
Αποτελεί το «σώμα» του κτιρίου και αναπτύσσεται στη νότια πλευρά του οικοπέδου (εκμεταλλεζόμενος τη διαθέσιμη έκταση και τον προσανατολισμό), σε τρεις υπέργειες στάθμες.

Στο ισόγειο διατάσσονται: Υποδοχή-κυλικείο, Μητρώα, Κοινωνικές-Πολιτιστικές υπηρεσίες, υπηρεσίες Περιβάλλοντος-Αστυνόμευσης.

Στον Α' όροφο: Τεχνικές και Οικονομικές υπηρεσίες.

Στον Β' όροφο: Διοικητικές και υπηρεσίες Υποστήριξης.

Προκειμένου να υπάρξει εποπτική και λειτουργική ενότητα των υπηρεσιών, για εργαζόμενους και δημότες, αυτές συντάχτηκαν γύρω από το «δρόμο» του καμπύλου τοίχου και ένα κεντρικό αίθριο στη ΝΔ πλευρά, που απολήγει σε φυτεμένο δώμα - εκτόνωση του Β' ορόφου.

Εξωτερικά όλη η ανατολική και νότια όψη καλύπτονται με σύστημα από οριζόντιες περσίδες ρυθμιζόμενης κλίσης, που δημιουργούν ένα ελαφρύ εξωτερικό κέλυφος, εξασφαλίζοντας ηλιοπροστασία στους εργασιακούς χώρους.

**Πολιτιστικός χώρος**

Ο πολιτιστικός χώρος ζητήθηκε υπόγειος και χωροθετήθηκε κάτω από τον κενό χώρο της πλατείας εισόδου.

Αυτό έγινε για να αφεθεί στον υπόγειο όγκο ένα περιθώριο «διαπνοής» και να μην υπόκειται το βάρος της κτισμένης μάζας του κτιρίου. Επίσης, ο χώρος της πλατείας όντας εν δυνάμει ένας πολιτιστικός χώρος, θα έπρεπε να αποτελέσει με το υπόγειο μία συνολική ενότητα.

Στο επίπεδο της διευθέτησης και οργάνωσης του χώρου, δόθηκε ιδιαίτερο βάρος στην αναστρεψιμότητα της χρήσης και στη δυνατότητα των εναλλακτικών λειτουργιών.

**ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**

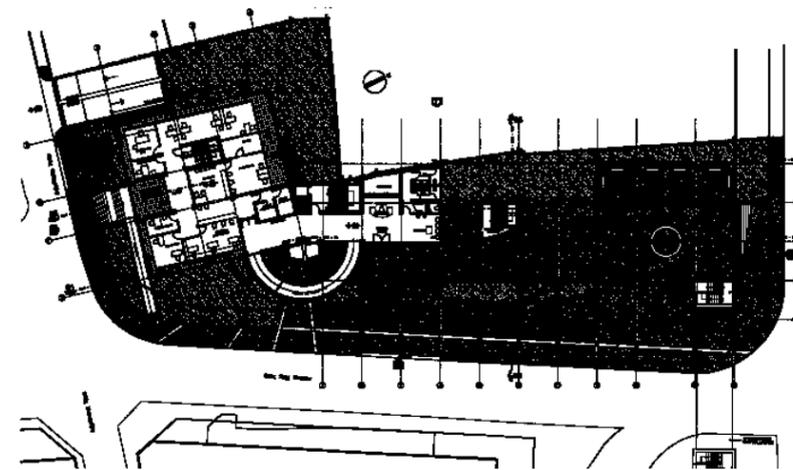
Το κτίριο σχεδιάστηκε βιοκλιματικά, ώστε να υπάρχει δυνατότητα σημαντικού περιορισμού του ενεργειακού λειτουργικού κόστους. Τα βιοκλιματικά στοιχεία εντάχθηκαν πλήρως και αποτέλεσαν μέρος του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού.

Η χωροθέτηση των χώρων εργασίας έγινε με ανατολικό και νότιο προσανατολισμό και ενσωματώθηκαν τεχνικές και συστήματα αξιοποίησης ηλιακής ενέργειας για θέρμανση, ψύξη και φωτισμό των χώρων.

**Β' ΒΡΑΒΕΙΟ**

**ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ**

Οι γενικές συνθετικές επιλογές έχουν αναφορές σε πολεοδομικά στοιχεία όπως: γειτνίαση με την κεντρική πλατεία, προσπελάσεις, προσανατολισμός, θέα από και προς το κτίριο, μέγεθος των κτιρίων στην περιοχή, ακονιστή γεωμετρία του οικοπέδου, αλλά και αναφορές σε στοιχεία χαρακτη-



ριστικά και μνήμες του Χαλανδρίου.

- σύνθεση όγκων με καθαρή γεωμετρία που διασπούν το μεγάλο μήκος του οικοπέδου και αναλογούν σε λειτουργικά μέρη: δημαρχείο σε επιμήκη όγκο με στέγη, υπηρεσίες του Δήμου σε απλό ορθογώνιο όγκο με εσωτερικό αίθριο, τα δυο μέρη που ενώνονται με τη μεσολάβση του διαφανούς κυλινδρικού πυρήνα κατακόρυφης κυκλοφορίας και επικοινωνίας.

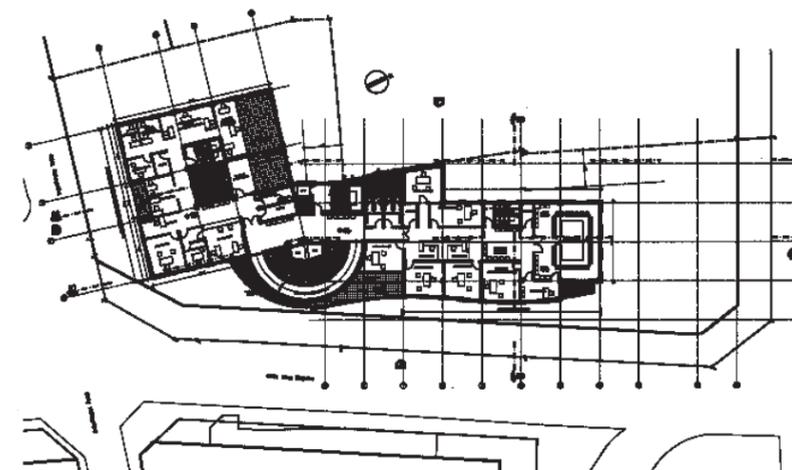
- το ισχυρό στοιχείο της σύνθεσης που «διασπά» την αυστηρότητα των αρχικών μορφών, είναι ο καμπύλος τοίχος - πρόσοψη του δημαρχείου, στοιχείο έμμεσης αναφοράς στην «τομή» που αντιπροσωπεύει η Ρεμματιά στον πολεοδομικό ιστό της πόλης. Η διώροφη καμπύλη επιφάνεια που προβάλλει ελεύθερα στην κύρια πρόσοψη επενδυμένη με εμφανές τούβλο, υλικό οικείο σε υφή και όψη, σηματοδοτεί ένα «ρέον» περίγραμμα - κάλεσμα στον πολίτη να θεωρεί το κτίριο του δημαρχείου οικείο και προσιτό.

- η δημιουργία υπαίθριας πλατείας στη γωνία του οικοπέδου και εκτεταμένου στεγασμένου χώρου πριν την κεντρική είσοδο που μπορεί να αποτελέσει τον ζωτικό χώρο για επικοινωνία, συνάντηση, συγκέντρωση, δηλαδή χώρο που να ανήκει στους πολίτες. Ο χώρος αυτός βρίσκεται ακριβώς απέναντι και στη συνέχεια της πλατείας της εκκλησίας και του Ηρώου, επιτρέποντας έτσι την ενοποίηση οπτική και λειτουργική του οικοπέδου του δημαρχείου με την κεντρική πλατεία.

Η λειτουργική ανάπτυξη των χώρων αλλά και η στατική του λειτουργία βασίζεται σε κάρναβο πολλαπλάσιο του 1,20 X 1,20 κυρίως στις διαστάσεις 4,80 X 4,80 μ.

Το κτίριο αναπτύσσεται σε πέντε υπέργειους ορόφους και τέσσερις υπόγειους.

Στα Β, Γ, Δ υπόγεια προβλέπεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης. Στο Α' υπόγειο βρίσκονται το φουαγιέ



που μπορεί παράλληλα να είναι και χώρος περιοδικών εκθέσεων και μικρών εκδηλώσεων και η αίθουσα πολλαπλών χρήσεων 598 θέσεων με αμφιθεατρική διάταξη καθισμάτων που χωρίζεται σε δυο τμήματα : ένα κεκλιμένο με μόνιμα καθίσματα και ένα επίπεδο που επιτρέπει τη χρήση της αίθουσας για χορούς ή εκδηλώσεις με δυνατότητα επέκτασης της σκηνής.

Στο ισόγειο τοποθετείται η κεντρική είσοδος με χώρο υποδοχής, οι υπηρεσίες Δημοτολογίου - Ληξιαρχείου και η Διεύθυνση Κοινωνικών Υπηρεσιών.

Στους ορόφους αναπτύσσονται οι ενότητες των γραφείων και υπηρεσιών του Δήμου ενώ γύρω από το εσωτερικό αίθριο υπάρχουν χώροι αναμονής κοινού

**ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ Β' ΒΡΑΒΕΙΟΥ**

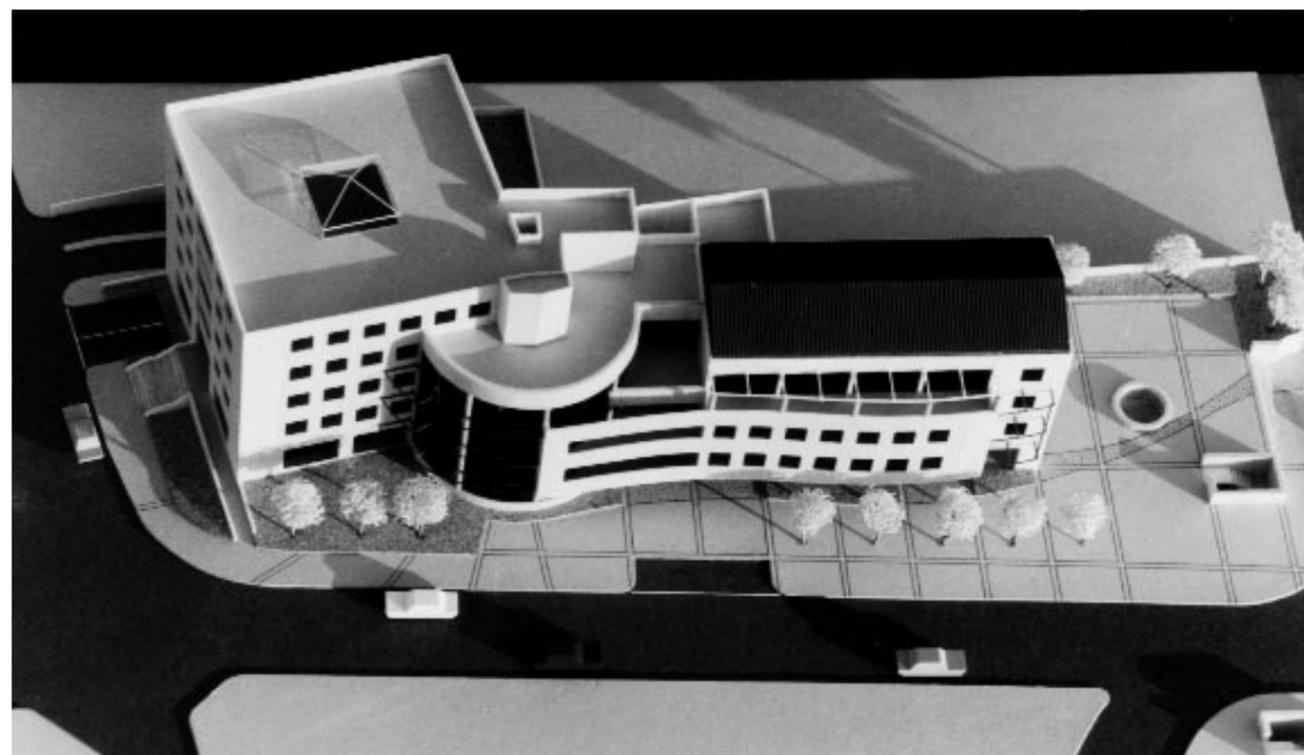
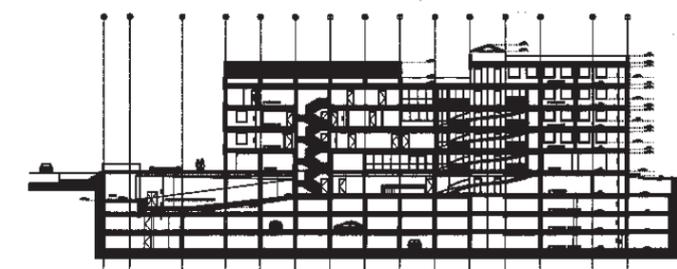
Μελετητής:  
**Σωτήρης Θεοδοσόπουλος**, αρχιτέκτων μηχ., ποσοστό συμμετοχής 100%

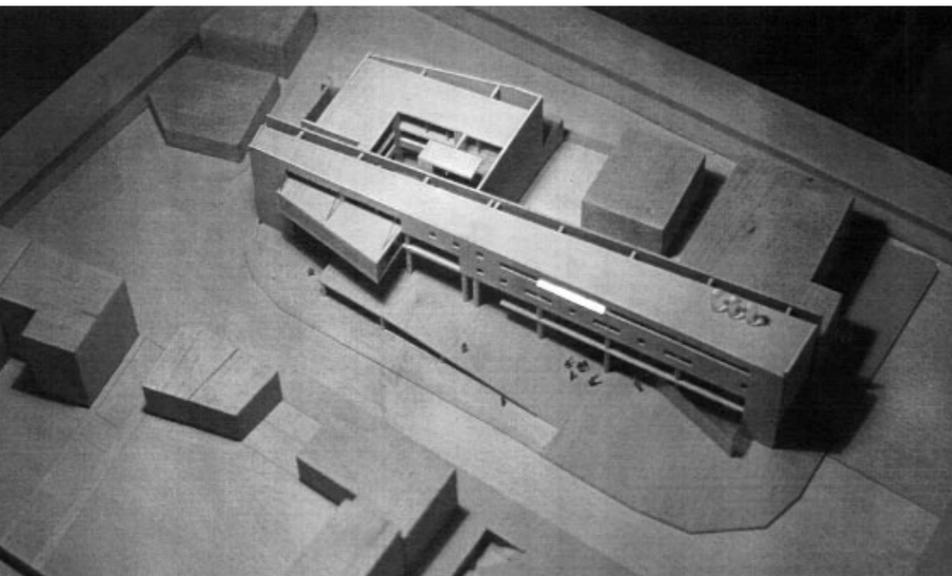
Συνεργάτης:  
**Ρίτα Ζαχάρη**, αρχιτέκτων μηχ.

Στατικά:  
**Ευγενία Κουτρουμάνου-Σερέφογλου**, πολιτικός μηχ.

Η/Μ Εγκαταστάσεις:  
**Βασίλης Χριστόπουλος**, μηχανολόγος μηχ.

πάνω αριστερά: Κάτοψη ισόγειου  
πάνω δεξιά: Κάτοψη αόρ5όφου  
κάτω: Τομή





### Γ' ΒΡΑΒΕΙΟ

Η ιδιαιτερότητα του οικοπέδου, αφορά κυρίως στη σχέση του με την κεντρική πλατεία Χαλανδρίου: Βρίσκεται πάνω σ' αυτήν και παράλληλα αποτελεί ένα ισχυρό όριο – κατάληξη του κατά μήκος κατηφορικού της άξονα. Χαρακτηριστική είναι η εκκεντρότητά του ως προς την πλατεία, καθιστώντας τη σχέση με αυτήν ιδιόμορφη, αφού ένα μεγάλο κομμάτι του οικοπέδου δεν είναι άμεσα ορατό από αυτήν και μάλιστα το φαρδύ του τμήμα, άρα το λειτουργικά πιο αξιοποιήσιμο.

Έτσι κύρια συνθετική κίνηση για μας, αποτέλεσε η ενοποίηση της πλατείας νοητικά και λειτουργικά με το Δημαρχείο, από το μεγάλο κεκλιμένο επίπεδο –αμφιθεατρικής διάταξης ήπιας κλίσης, που ξεκινάει από τον υπαίθριο χώρο– πλατεία της προβεβλημένης γωνίας του οικοπέδου, διατρέχει ανοδικά όλη την λύση και καταλήγει τέλος στην κύρια είσοδο του Δημαρχείου. Η ιδέα της ελαφρά ανηφορικής διάταξης, αποτελεί το ιδιόμορφο αρχιτεκτονικό σημάδι του Δημαρχείου, καθιστά ισόγεια τη βασική στάθμη της κεντρικής εισόδου και υποδηλώνει συμβολικά την υποκείμενη ζώνη των πολιτιστικών χώρων, Foyer - αίθουσας.

Η λύση συγκροτείται από μια γραμμική στενόμακρη πτέρυγα σφηνοειδούς σχήματος (κτίριο-γραμμή), που αναπτύσσεται κατά μήκος του μεγάλου άξονα του οικοπέδου με τη μέγιστη δυνατή υποχώρηση από την οικοδομική γραμμή και την περίκεντρη αιθριακή ενότητα (κτίριο Π) με κύρια όψη στον πιο ήσυχο δρόμο. Έτσι η οπισθοχώρηση της βασικής κτιριακής μάζας προς τη μεσοτοιχία, αποδίδει στην πόλη έναν εκτεταμένο ισόγειο χώρο, προσφέροντας μια ανάσα στον επιβαρημένο αστικό ιστό. Το μεγάλο κεκλιμένο επίπεδο-ράμπα, καθώς διατρέχει ανοδικά όλη τη λύση, καταλήγοντας στην κύρια είσοδο του Δημαρχείου, δημιουργεί ένα ευρύχωρο πλατύσκαλο, που εισχωρεί στο κεντρικό χώλ. Η συνέχεια του πλατύσκαλου αυτού, διαμορφώνει το στεγασμένο αίθριο του κτιρίου Π, επιτυγχάνοντας τη διείσδυση και τη συνέχεια της κεντρικής πλατείας και του υπαίθριου χώρου, ως το πιο αφανές τμήμα του οικοπέδου. Έτσι, κανένα τμήμα του κτιρίου δεν παραμένει αφανές, ούτε μπορεί να χαρακτηριστεί ως «πίσω» τμήμα, αφού όλο το κτίριο συμμετέχει λειτουργικά και συμβολικά στην καθημερινή ζωή της πόλης.

Η «διάβρωση» της κτιριακής μάζας από τη δυναμική της πόλης και του υπαίθριου χώρου της, τονίζεται ακόμα περισσότερο με τον πεζόδρομο που τοποθετείται στο πίσω όριο και διατρέχει κατά μήκος το μεγάλο άξονα του οικοπέδου. Με αυτή την πλάγια μετατόπιση της κίνησης των πεζών στο ισόγειο του κτιρίου, κάθε αφανές του σημείο γίνεται προσπελά-

σιμο και φιλικό. Ενώ η πόλη εισχωρεί ισόγεια στο κτίριο, η ισχυρή κορυφογραμμή του και το καθαρό επίπεδο της κύριας όψης, συγκροτούν ένα ευκρινές φόντο, οργανώνοντας τον ακατάστατο πολεοδομικό ιστό. Ως ευκρινής γραμμή, το κτίριο αποτελεί όριο, αναφορά προς την πλατεία, γίνεται κτίριο-σήμα, συμβολίζοντας λειτουργικά αλλά και νοητικά τον κοινωνικό, συμμετοχικό, ανθρωποκεντρικό ρόλο ενός τέτοιου κτιρίου.

### Δ' ΒΡΑΒΕΙΟ

Η επιλογή του Αγωνοθέτη να χωροθετηθεί το Δημαρχείο μπροστά από την Κεντρική Πλατεία του Χαλανδρίου καθόρισε, μεταξύ άλλων, ορισμένες βασικές παραμέτρους σύνθεσης. Ενδεικτικά, αναφέρονται:

– Ανάγκη ένταξης του κτιριακού όγκου εν επαφή με ένα «κενό» χώρο μνημειακών διαστάσεων.

– Συμμετοχή και σύνδεση των εσωτερικών δημόσιων χώρων του Δημαρχείου με τις δραστηριότητες των πολιτών που λαμβάνουν χώρα στην Πλατεία.

– Δυνατότητα ανάπτυξης νέων δραστηριοτήτων αναψυχής και επιμόρφωσης των πολιτών. Πέρα των παραπάνω, δεδομένη ήταν και η γειννιάση του με το Εμπορικό Κέντρο του Δήμου. Συνεπώς, όλη η περιρρέουσα δυναμική ενέργεια που διαχέεται προς τους ελεύθερους χώρους της Πλατείας έπρεπε να διοχετευθεί και προς τους ζωτικούς χώρους του Δημαρχείου, δίνοντας την εικόνα της προβολής της Πλατείας επί του κτιρίου.

Για να μετουσιωθούν τα παραπάνω σε αρχιτεκτονική λύση χρησιμοποιήθηκαν, μεταξύ άλλων, τα παρακάτω βασικά εργαλεία σύνθεσης του χώρου:

**I. Οι τέσσερις Πλατείες του κτιρίου**  
I. Ημυπαίθρια εσωτερική κοιλότητα - Πλατεία (+6,00) που δημιουργεί την αίσθηση της διείσδυσης του Δημοσίου Ελεύθερου Χώρου στο εσωτερικό του κτιρίου. Παράλληλα, λειτουργεί ως βάθρο ανάλογου χαρακτήρα με το αντίστοιχο μπροστά από την είσοδο του απέναντι Ναού.

**II. Κεντρικός Χώρος Εισόδου - Κλειστή Πλατεία (±0,00)**

Συμβάλλει στην ομαλότερη δυνατή ισόγεια σύνδεση του Δημαρχείου με το επίπεδο ±0,00.

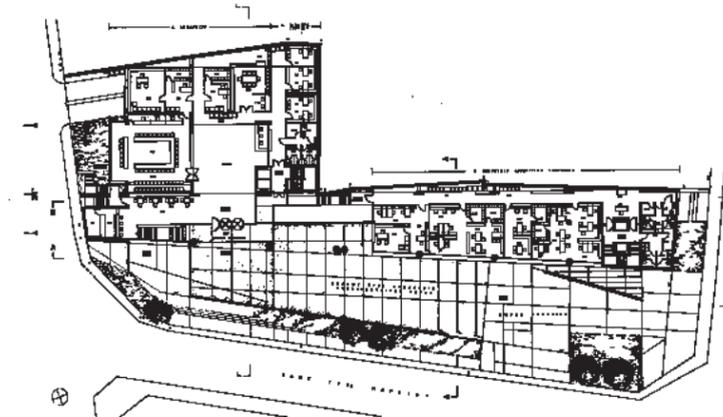
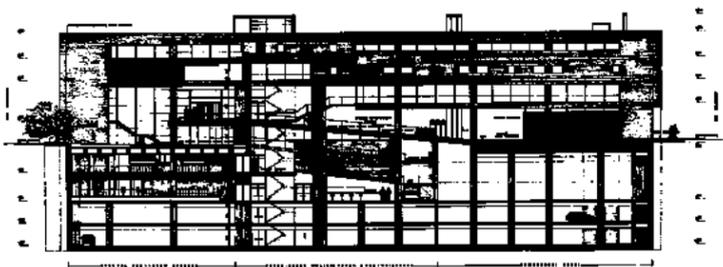
**III. Υπόγεια Πλατεία (-4,00)**  
Το Δημαρχείο συνδέεται με τη στάθμη που θα καταλάβει το πρώτο επίπεδο των οχημάτων του δημοσίου σταθμού αυτοκινήτων που θα κατασκευαστεί υπογείως της Πλατείας.

**IV. Υπαίθρια Πλατεία (-0,40)**  
Μια εσωτερική αυλή-αίθριο στο τμήμα του οικοπέδου που περιβάλλεται από οδούς με ηπιότερη κίνηση οχημάτων, οργανώνει τον υπαίθριο χώρο, αποτε-

λώντας έναν κατά το δυνατόν, προφυλαγμένο, φιλικό χώρο εκδηλώσεων, περιπάτου και αναψυχής των επισκεπτών.

**β. Οριζόντιες Ημυπαίθριες Οδούσεις.**  
Συμπληρωματικά με τα παραπάνω, διαρθρώνονται μια σειρά οριζοντίων ημυπαίθριων και κλειστών πορειών που στόχο έχουν:

α) να προσδώσουν στους επισκέπτες και στους εργαζόμενους τη δυνατότητα της αντίληψης της εικόνας της πόλης κατά τη διαπλοκή τους με τις υπηρεσίες του Δήμου και αντιστρόφως τη δημιουργία μιας παλλόμενης τρισδιάστατης όψης προς το επίπεδο του δρόμου και της Πλατείας,



### ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ Γ' ΒΡΑΒΕΙΟΥ

Μελετητές:

**Ελένη Κούλη**, αρχιτέκτων, ποσοστό 25%·  
**Κατερίνα Μιχαλοπούλου**, αρχιτέκτων, ποσοστό 25%·  
**Ελισάβετ Τσιβεριώτη**, αρχιτέκτων, ποσοστό 25%·  
**Σοφία Τσιράκη**, αρχιτέκτων, ποσοστό 25%

Συνεργάτες:

**Παρασκευή Κοντιζά**, αρχιτέκτων·  
**Δημήτρης Θεοδωρόπουλος**, φοιτητής αρχιτεκτονικής·  
**Άλκης Χατζηανδρέου**, φοιτητής αρχιτεκτονικής

Ειδικόι συνεργάτες:

**Πάνος Μαντάς**, πολιτικός μηχανικός·  
**Γιώργος Χριστοφίλης**, μηχανολόγος-ναυπηγός μηχανικός.

πάνω: Φωτογραφία μακέτας  
μέση: Κάτοψη και τομή

δίπλα μέση: Φωτογραφία μακέτας δ' βραβείου  
δίπλα πάνω: Προοπτικό σχέδιο



β) να δημιουργήσουν συνθήκες μικροκλίματος, που θα δημιουργήσουν ένα ανθρώπινο βιώσιμο περιβάλλον για τους επισκέπτες και τους εργαζόμενους,

γ) να αποκαλύψουν, να προσανατολίσουν και να κατευθύνουν το κοινό στο υπόλοιπο κτίριο, καθώς λόγω των χαρακτηριστικών του οικοπέδου είναι δύσκολο να γίνει αντιληπτό στο σύνολό του.

**γ. Το Κτίριο Φόντο**

Η παραπάνω διάρθρωση των κενών - πλήρων που ορίζει τη ραχοκοκαλιά της σύνθεσης, ζητά μια λειτουργική και μορφολογική «αγκύρωση». Αυτός ο συμπαγής όγκος χωροθετείται στις παρειές του οικοπέδου με σκοπό να δημιουργήσει ζωτικό χώρο προς την Πλατεία, ούτως ώστε να αναπτυχθεί το δίκτυο ημυπαίθριων και κλειστών χώρων υποδοχής και εκδηλώσεων που περιγράφηκε παραπάνω. Παράλληλα, δημιουργείται στο μέσο του αναπτύγματός του μια απόσχιση ενός συμπαγούς κτιριακού μέλους από τον καθ' αυτό κτιριακό όγκο γραφείων, ούτως ώστε:

α) να δημιουργηθεί ευδιάκριτη πύλη εισόδου προς την υπαίθρια εσωτερική Πλατεία,

β) να διαφοροποιηθούν κτιριολογικά οι υπηρεσίες που είτε έχουν ανάγκη από ανεξάρτητη είσοδο, είτε δεν απαι-

τούν άμεση πρόσβαση από το κοινό, γ) να σηματοδοτηθεί η ομαλή ένταξη του κτιριακού όγκου μέσα στο οικοπέδο, δίνοντας τη δυνατότητα να αναδιπλωθεί μέσα στον υφιστάμενο πολεοδομικό ιστό.

### ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ Δ' ΒΡΑΒΕΙΟΥ

Αρχιτεκτονική Μελέτη:

**Χρήστος Πατρώνης**, αρχιτέκτων, ποσοστό συμμετοχής 40%·  
**Γιάννα Πανδή**, αρχιτέκτων, ποσοστό συμμετοχής 40%·  
**Αλέξης Νικολάου**, αρχιτέκτων, ποσοστό συμμετοχής 20%

Σύμβουλοι:

**Γιάννης Πατρώνης**, αρχιτέκτων  
**Βασίλης Αξιώτης**, πολεοδόμος-χωροτάκτης

Συνεργάτες:

**Παναγιώτα Ψεβεδούρου**, διακοσμήτρια·  
**Δημήτριος Χουμαΐδης**, διακοσμητής·  
**Μαλκός Σωτήρης**, διακοσμητής, επιμέλεια τεύχους

Σύμβουλος Στατικών:

**Χρήστος Χρηστάρας**, πολιτικός μηχανικός.

Σύμβουλοι Η/Μ Εγκαταστάσεων:

**Δημήτρης Γκάσιος**, ηλεκτρολόγος μηχανολόγος·  
**Νίκος Καγκελάρης**, ηλεκτρολόγος μηχανολόγος

μέση: Φωτογραφία μακέτας  
κάτω δεξιά: Κάτοψη α' στάθμης  
κάτω αριστερά: Κάτοψη γ' στάθμης



## Ε' ΒΡΑΒΕΙΟ

Η σύνθεση του κτιριακού συγκροτήματος διαρθρώνεται από τρία κύρια επί μέρους τμήματα:

α) Από μία πλατφόρμα – βάση του κτιρίου, στην οποία στεγάζονται οι τεχνικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες περιβάλλοντος, καθώς και οι ανεξάρτητοι χώροι εισόδου της πολιτιστικής ενότητας.

β) Από ένα γραμμικό ραδιό ογκο, που αναπτύσσεται με ανατολικό προσανατολισμό σε υποχώρηση από την οδό 25ης Μαρτίου κατά μήκος της μεσοτοιχίας. Από την ενότητα αυτή γίνεται η είσοδος στο συγκρότημα, ενώ χωροθετούνται οι κύριοι γραφειακοί χώροι: Οι διοικητικές, οι οικονομικές υπηρεσίες κ.ά.

γ) Από ένα σφηνοειδή ογκο σε νότιο προσανατολισμό, τοποθετημένο εγκάρσια στον προηγούμενο, ανηρτημένο από τη μεσοτοιχία, στον οποίο αναπτύσσονται οι υπηρεσίες του Δημαρχείου.

Η άρθρωση των επί μέρους λειτουργικών ενότητων, ως τμημάτων μιας ενιαίας πλαστικής σύνθεσης στην οποία ενσωματώνονται και τα δημόσια υπαίθρα, συμβάλει στην αναγνωσιμότητα του συγκροτήματος και αποτελεί την «ανοιχτή» προβολή του στον αστικό χώρο.

Η πρόθεσή μας για τη δημιουργία ενός ανοιχτού Δημαρχείου, που θα ακολουθεί τους άξονες της πόλης και τη ροή των κινήσεων που φέρουν

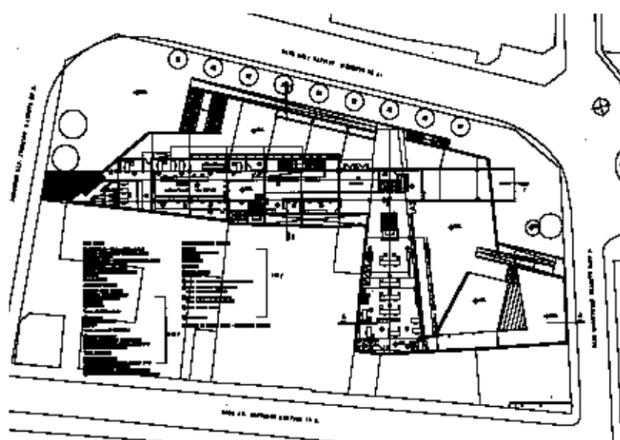
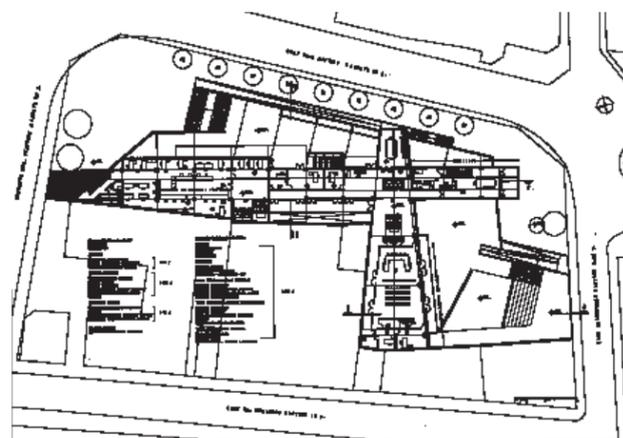
ώστε να τις παραλαμβάνει ως υποδοχές, οδηγεί στην αποστασιοποίηση από αυτούς. Οι κινήσεις μεταφέρονται σε ένα υπερυψωμένο επίπεδο, ώστε να ανακτηθεί η απρόσκοπτη οπτική επικοινωνία με το αστικό περιβάλλον (και τη μεγάλη πλατεία ανατολικά του κτιρίου), να αποφευχθεί η όχληση των κεντρικών οδών και να δημιουργηθεί ένας ανεξάρτητος συνδεδετικός πυρήνας μεταξύ του δημαρχιακού συγκροτήματος και της πόλης. Υποστηρίζεται έτσι δομικά και λειτουργικά, η ένταξη του Δημαρχείου στον ιστό, ενώ αναζητούνται προσεγγίσεις στην ποικιλότητα της αστικής κλίμακας. Καθώς ο ανοιχτός υπαίθριος χώρος του κτιρίου παράγεται από την «υποταγή» στη ροή των αστικών κινήσεων, «ολοκληρώνεται» με τη δημιουργία περικλειστης νότιας πλατείας, ενός εσωτερικού κέντρου που να αναφέρεται περισσότερο στην κλίμακα και τους ρυθμούς ζωής της γειτονιάς, παρά στις εντάσεις του οδικού κόμβου.

Μέσα από μια σειρά τέτοιων αντιτίξεων δομείται ένα κτίριο που προβάλλεται ως περίοπτο, αλλά αναρτάται παράλληλα από τις μεσοτοιχίες, ενώ «αποκολλάται» και προεκτείνεται πέρα από τα συμβατικά τους όρια. Μ' αυτό τον τρόπο, το Δημαρχείο σημαίνεται στην πόλη, προβάλλοντας τον ανοιχτό του χαρακτήρα ως μια δυναμική επέμβαση στον ιστό, από τον οποίο όμως παράγεται.

## ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ Ε' ΒΡΑΒΕΙΟΥ

Μελετητές:  
**Μαρία Τζώρα**, αρχιτέκτων  
**Γιάννης Καρύδης**, αρχιτέκτων

Ειδικός σύμβουλος:  
**Γιώργος Κωνσταντινίδης**,  
μηχανολόγος μηχαν.



# ΣΠΑΤΑ (2°)

## Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος»

Η είσοδος του αεροδρόμιου

# d o s s i e r

# Συνοπτική έκθεση για το χωροταξικό σχεδιασμό της πεδιάδας των Μεσογείων

του Π. Λουκάκη, καθηγητή Παντείου Πανεπιστημίου

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κατασκευή του νέου αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος» στα Μεσόγεια αποτελεί τη μεγαλύτερη στρατηγική επέμβαση στην Αττική. Ο διεθνής κομβικός ρόλος του νέου αεροδρομίου αναμένεται να προσελκύσει μια σειρά επιχειρηματικών και μεταποιητικών δραστηριοτήτων υψηλών λειτουργικών και τεχνολογικών προδιαγραφών, που θα προέλθουν και από το διεθνή χώρο (Ευρώπη, Ασία, Αφρική).

Σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, το νέο αεροδρόμιο θα επαναπροσδιορίσει το ρόλο της Αττικής ως πύλης εισόδου στη χώρα και ως κεντρικού πόλου στο εθνικό σύστημα αερομεταφορών. Στο χώρο της Αττικής και του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας, η μεταγκατάσταση του σημερινού αεροδρομίου του Ελληνικού στα Μεσόγεια, σηματοδοτεί ευρύτερες ανακατατάξεις στο ανθρωπογενές περιβάλλον, δηλαδή στην επιλογή του τόπου κατοικίας, στις μεταγκαταστάσεις υπηρεσιών και μεταποίησης, καθώς και στις συγκεντρώσεις νέων δραστηριοτήτων.

Η περιοχή Μεσογείων θα φορτιστεί ιδιαίτερα, τόσο από την αύξηση του πληθυσμού, όσο και από τη χωροθέτηση νέων δραστηριοτήτων, όσο φυσικά και από το ίδιο το αεροδρόμιο. Όλα τα παραπάνω θα έχουν αναμφισβήτητες επιπτώσεις και στο ευρύτερο φυσικό περιβάλλον και ειδικότερα των Μεσογείων.

Ο Ο.Ρ.Σ.Α. – ακριβώς λόγω των αναμενόμενων επιπτώσεων – ανέθεσε το 1995, στο Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ι.Π.Α.) σχετική Μελέτη - Έρευνα, με τίτλο «Οικονομική Ανάπτυξη & Χωροταξικός Σχεδιασμός πεδιάδας Μεσογείων 1995-2020. Χωρικές ρυθμίσεις περιοχής αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος». Η μελέτη ολοκληρώθηκε στα μέσα του 1998.

## 1. ΤΑ ΣΗΜΕΡΙΝΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

### 1.1. ΤΟ ΠΡΟΤΥΠΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

Η ανάπτυξη της περιοχής μελέτης εξαρτάται άμεσα από την Περιφέρεια Πρωτεύουσας. Η απουσία αναπτυξιακού κέντρου δείχνει ότι η περιοχή μελέτης έχει λειτουργήσει μέχρι σήμερα μόνο ως τμήμα της ευρύτερης «Περιφέρειας Προγραμματισμού της Αθήνας».

Στο διάστημα των τελευταίων 30-40 ετών η ανάπτυξη στην πεδιάδα των Μεσογείων διαμόρφωσε πρότυπο εξέλιξης του χώρου, με κύρια χαρακτηριστικά:

- τη μετατροπή εκτεταμένων περιοχών δασικής ή γεωργικής γης σε οικιστικές περιοχές 1ης ή 2ης κατοικίας.
- την αυθαίρετη κατάτμηση της γης και την επίσης αυθαίρετη δόμηση κατοικιών χαμηλής στην πλειονότητά τους ποιότητας.

- την αυθαίρετη υπέρβαση ως προς τον όγκο και τις επιτρεπόμενες χρήσεις των νομίμως εκδοθεισών οικοδομικών αδειών.

- την αυθαίρετη αλλαγή των προβλεπόμενων χρήσεων γης και τη μετατροπή γεωργικής κυρίως γης για χρήσεις εμπορικές, βιοτεχνικές και βιομηχανικές, αποθήκες κ.λπ.

- τη σημαντική υστέρηση σε αναγκαία δίκτυα υποδομής, αποτέλεσμα της απουσίας σχεδιασμού, αλλά και του εν λόγω προτύπου εξέλιξης του χώρου.

Στα μέσα της δεκαετίας του '80 οι περιοχές γύρω από τους πυρήνες όλων των παλαιών οικισμών, καθώς και εκτεταμένες περιοχές της παραθαλάσσιας ζώνης, εντάχθηκαν στο Σχέδιο. Στο ίδιο χρονικό διάστημα οριοθετήθηκαν ΒΙ.ΠΕ. και ΒΙΟ.ΠΑ. σε Παιανία, Κορωπί, Γέρακα, Μαρκόπουλο και Παλλήνη.

Η γεωργική γη, πέρα από την οποία σημασία της για την οικονομία της περιοχής, αποτελεί το σημαντικότερο στοιχείο του περιβαλλοντικού της πλούτου.

Σε ότι αφορά στη σημερινή χωροταξική διάρθρωση, ο χώρος διαρθρώνεται σε τρεις μεγάλες υποενοότητες που φαίνονται στο σχετικό χάρτη.

### 1.2. ΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το επίπεδο εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου είναι γενικά χαμηλό. Αντίθετα, η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση από τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι μάλλον ικανοποιητική.

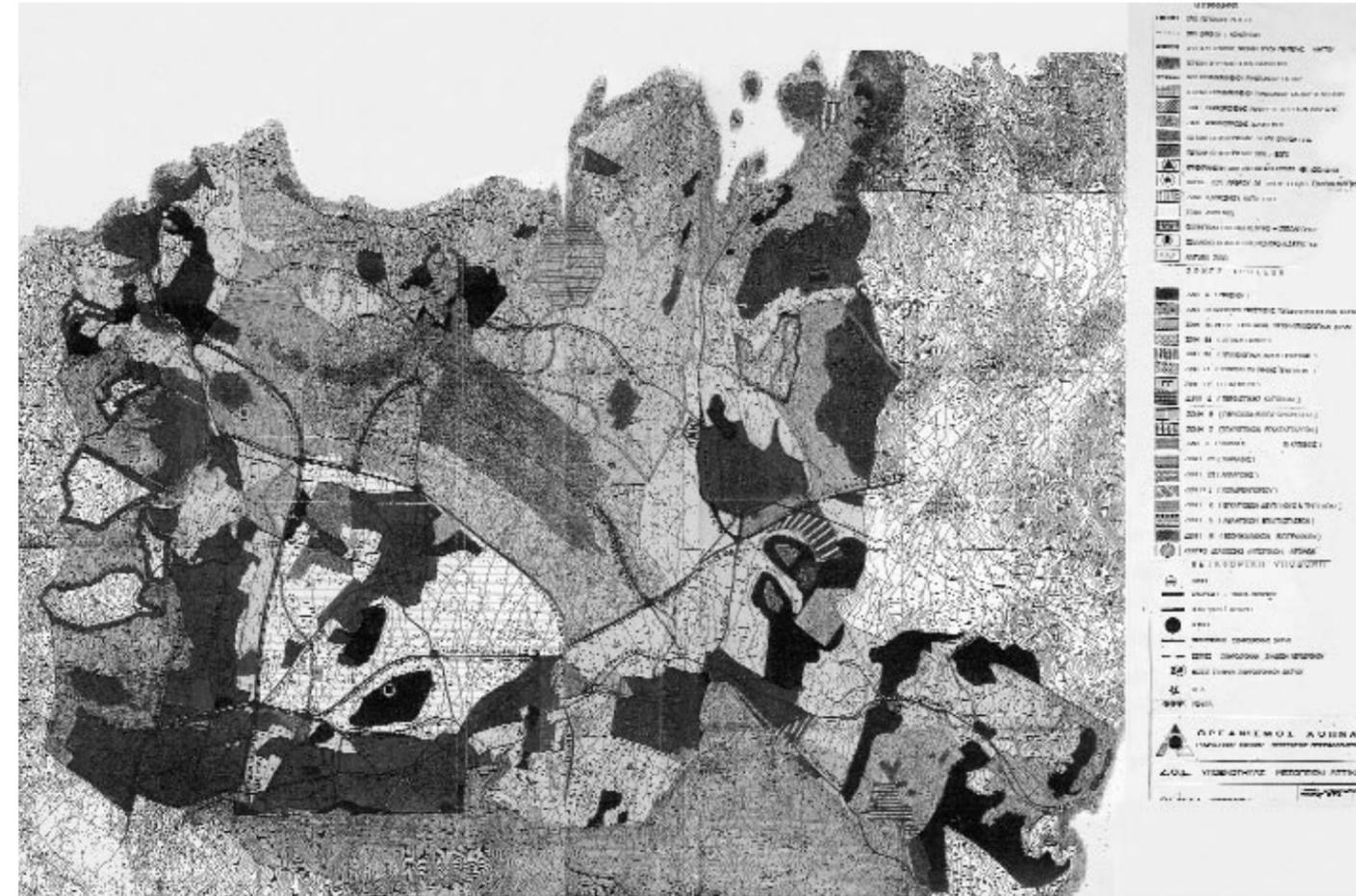
Κατά την έναρξη της λειτουργίας του νέου αεροδρομίου αναμένεται να έχει παραδοθεί στην κυκλοφορία η Ελεύθερη Λεωφόρος Ελευσίνας-Σταυρού-Σπάτων. Η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού, η σήραγγα Υμηττού με τις προσπελάσεις και η νέα Αρτηρία Σταυρού-Ραφήνας, αναμένεται να συμπληρώσουν το δίκτυο.

Ο προαστιακός σιδηρόδρομος αναμένεται επίσης να βελτιώσει το επίπεδο εξυπηρέτησης της περιοχής. Η ανάπτυξη ενός αποτελεσματικού χερσαίου δικτύου δημιουργεί σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης και των θαλάσσιων δικτύων της περιοχής. Το συγκριτικό πλεονέκτημα της μείωσης της διάρκειας των θαλάσσιων διαδρομών, έναντι του Πειραιά και η προοπτική ανάπτυξης άλλων συναρτώμενων ή μη παραγωγικών δραστηριοτήτων, καθιστούν το λιμάνι του Λαυρίου ιδιαίτερα ενδιαφέρον για την εμπορευματική και την επιβατική κίνηση.

### 1.3. ΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Το νέο αεροδρόμιο θα ολοκληρωθεί σε έξι διαφορετικές φάσεις. Διακρίνονται δύο κύριες φάσεις: η έναρξη της λειτουργίας του κατά το έτος 2000 και η φάση της πλήρους ολοκλήρωσης στο έτος 2026.

Το αεροδρόμιο κατά την έναρξη της λειτουργίας



πάνω: Η μελέτη για το χωροταξικό σχεδιασμό της πεδιάδας των Μεσογείων

γιας του, υπολογίσθηκε για αναμενόμενη ετήσια κίνηση το έτος 2000 περίπου 13 εκ. επιβατών και αναμενόμενη εμπορευματική κίνηση τους 150.000 τόνους. Όλες οι μελλοντικές επεκτάσεις αφορούν περισσότερο τους χώρους εξυπηρέτησης των επιβατών.

Μετά την ολοκλήρωση των επεκτάσεων, για αναμενόμενη ετήσια κίνηση 23 εκ. επιβατών, το αεροδρόμιο θα διαθέτει ικανότητα εξυπηρέτησης περίπου 50 εκ. επιβατών ετησίως και εμπορευματική κίνηση 350.000 τόνων, με ικανότητα εξυπηρέτησης 950.000 τόνων ετησίως. Ο προσδιορισμός μιας Ζώνης Ασφάλειας & Προστασίας του Αεροδρομίου (Ζ.Α.Π.Α.), σε επαφή με αυτό, εντάσσεται στους στόχους και στις επιθυμητές παρεμβάσεις για μια μακροχρονική ρύθμιση του χώρου των Μεσογείων.

### 1.4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Στη διεθνή πρακτική οι δραστηριότητες που προέρχονται από τις επιπτώσεις της λειτουργίας του αεροδρομίου ταξινομούνται στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες, ανάλογα με την τάση εγκατάστασής τους:

- Άμεση γειτνίαση με το αεροδρόμιο:
- Εγκατάσταση στα γειτονικά οικιστικά κέντρα ή κατά μήκος των οδών:
- Ειδικές Εγκαταστάσεις:

Ως αναμενόμενες δραστηριότητες θεωρούνται:

- Μονάδες παραγωγής αερομεταφερομένων προϊόντων
- Επιχειρήσεις υπεργολαβιών, που λειτουργούν στα πλαίσια της ευέλικτης παραγωγής

- Επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας
- Χρηματοδοτικές επιχειρήσεις και εφαρμοσμένη έρευνα
- Παραγωγικές υπηρεσίες (υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις)
- Καταναλωτικές υπηρεσίες
- Εταιρείες Μεταφορών
- Αποθηκευτικά Κέντρα
- Ξενοδοχεία, εστιατόρια κλπ
- Υπηρεσίες αναψυχής

## 2. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

### 2.1. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η κατασκευή και λειτουργία του νέου αεροδρομίου επηρεάζει καθοριστικά τις προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής μελέτης, καθώς και τη διαμόρφωση του αναπτυξιακού της προτύπου.

- Ανάπτυξη προ της λειτουργίας του νέου αεροδρομίου.

Η ανάπτυξη κατά την περίοδο αυτή χαρακτηρίζεται από:

- Την εξέλιξη της Αστικοποίησης της Περιφέρειας της Πρωτεύουσας.
- Την επέκταση δραστηριοτήτων και επιρροών της Πρωτεύουσας, κατά μήκος των νέων οδικών αρτηριών.
- Την ανάπτυξη της παραλιακής ζώνης παραθεριστικής κατοικίας.

- Ανάπτυξη μετά τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου.

Η ανάπτυξη μετά τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου χαρακτηρίζεται από:

- Την εγκατάσταση των δραστηριοτήτων που αφορούν άμεσα ή έμμεσα στη λειτουργία του



αεροδρομίου.

- Την προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων, που προσελκύονται από το «Περιβάλλον Αεροδρομίου» και την οργάνωση των υποδομών.
- Την εγκατάσταση κατοικίας των εργαζομένων στις νέες δραστηριότητες.
- Την ανάπτυξη δραστηριοτήτων εξυπηρέτησης του συνόλου των κατοίκων (νέων & παλαιών).
- Τον έλεγχο και την προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

Το τελικό σενάριο οργάνωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων που βασίζεται σε μια ολοκληρωμένη παρέμβαση περιλαμβάνει:

- Οργάνωση Βιομηχανικών Χώρων - ΒΙΟΠΑ
- Οργάνωση Περιοχών Εμπορίου
- Εμπορικό Κέντρο ή Πάρκο
- Δημιουργία Πάρκου Εταιρειών Μεταφορών Αποθηκών
- Ξενοδοχειακή Υποδομή
- Επιχειρηματικά Πάρκα
- Πάρκα Παραγωγικών Υπηρεσιών
- Τεχνολογικό Πάρκο

## 2.2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ

- Η συνολική απασχόληση στην περιοχή μελέτης το έτος 2020 προκύπτει βάσει εκτιμήσεων που συνδυάζουν τις τάσεις ανάπτυξης της περιοχής μελέτης και τις αλλαγές που θα επιφέρει στο σύνολο η λειτουργία του αεροδρομίου

- Πληθυσμός περιοχής μελέτης

Πληθυσμός 1991: 101.448 κατ. Προβλέψεις για το 2020: 300.000 κατ. περίπου

- Απασχόληση 2020

Απασχολούμενοι (1991)	58.000
Νέες θέσεις απασχόλησης (2020)	112.000
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>170.000</b>
Νέες θέσεις απασχόλησης (2020)	112.000
Εξ αυτών: στο νέο αεροδρόμιο	22.000
λόγω νέου αεροδρομίου	28.000
λόγω νέων δραστηριοτήτων	62.000

- Απαιτούμενες νέες εκτάσεις

- α. Συνολική έκταση για βιομηχανία και άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες: 5.000 στρ.
- β. Συνολική έκταση για κατοικία: 11.000 στρ.
- γ. Υπηρεσίες περιφερειακού - νομαρχιακού επιπέδου: 1100 στρ.
- δ. Ολυμπιακά έργα: α) Ολυμπιακό Σκοπευτήριο, β) Ολυμπιακό Ιππικό Κέντρο & Ιππόδρομος

## 3. Ο ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Οι αρχές και οι κατευθύνσεις για τον χωροταξικό προγραμματισμό και σχεδιασμό που τίθενται στην παρούσα μελέτη είναι:

1. Θα πρέπει να ελεγχθούν και να ρυθμιστούν στον χώρο οι σημερινές τάσεις αστικοποίησης στην περιοχή μελέτης.
2. Θα πρέπει να εξασφαλισθεί η απρόσκοπτη και λειτουργικά απαιτητή για όλα τα χωρικά επίπεδα, ανάπτυξη των δικτύων.
3. Θα πρέπει να διασφαλιστεί κατά τον πλέον οικονομικό και λειτουργικά - κοινωνικά αποδεκτό τρόπο η κατασκευή των αναγκαίων έργων υποδομής.
4. Ειδικότερα σε ότι αφορά το αεροδρόμιο θα πρέπει:

- να διασφαλισθεί η ζώνη ασφαλείας και προστασίας του.

- να ελαχιστοποιηθούν οι επιβαρύνσεις του αστικού περιβάλλοντος, καθώς και των γεωργικοκτηνοτροφικών δραστηριοτήτων.

- να αναζητηθούν οι χωροταξικά καταλληλότερες θέσεις των συναφών και εξαρτημένων άμεσα με αυτό ελκυσόμενων δραστηριοτήτων.

5. Για τον προσδιορισμό του πλαισίου Χωροταξικής Οργάνωσης γίνονται δεκτοί οι ακόλουθοι βασικοί σχηματικοί τύποι χαρακτηριστικών χωρικών κατανομών και συγκεντρώσεων:

- 1ος Τύπος περιοχών

Είναι οι υπάρχουσες περιοχές, στις οποίες έχουν αναπτυχθεί οικιστικές συγκεντρώσεις και συγκεντρωθεί δραστηριότητες Υπηρεσιών και Μεταποίησης.

- 2ος Τύπος περιοχών

Είναι εκείνες οι περιοχές, οι οποίες θα παράλβουν τις αναμενόμενες επεκτάσεις για κάλυψη αναγκών 1ης κατοικίας, υπηρεσιών, μεταποίησης, εμπορίου (λιανικού, χονδρικού) με βάση τις τάσεις εξέλιξης του υπάρχοντος αναπτυξιακού προτύπου.

- 3ος τύπος περιοχών

Είναι εκείνες οι περιοχές που θα υποδεχθούν με προγραμματισμό και σχεδιασμό τις αναμενόμενες δραστηριότητες λόγω του νέου αεροδρομίου, της κατασκευής των μεγάλων οδικών και σιδηροδρομικών αρτηριών, της ανάπτυξης των δύο λιμανιών, Ραφήνας και Λαυρίου

- 4ος τύπος περιοχών

Εδώ αντιπροσωπεύονται οι περιοχές γεωργικής και κτηνοτροφικής παραγωγής.

- 5ος τύπος περιοχών

Εδώ αντιπροσωπεύονται οι ορεινοί όγκοι, στους οποίους διαφυλάσσεται και επεκτείνεται η δασική χρήση και διαχείριση.

Το πλαίσιο αναζήτησης της Τελικής Πρότασης Χωροταξικής Οργάνωσης κινείται προς την προσέγγιση του τρόπου συσχέτισης των τύπων 2 και 3 κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο με τον τύπο 1 και με βασική σταθερά την ανάγκη ελαχιστοποίησης της συρρίκνωσης των περιοχών 4 και 5 και της διατήρησης της μέγιστης δυνατής συνέχειας μεταξύ τους.

Για το 2020 επιδιώκεται μια περισσότερο εξισορροπημένη διάρθρωση του χώρου. Σε κάθε

οικιστική ενότητα χωροθετούνται οι ακόλουθες δραστηριότητες:

Οικιστική Ενότητα 1 (Αστικό Κέντρο Παλλήνης). Η Νομαρχία Ανατολικής Αττικής και Διευθετημένη Περιοχή Εγκατάστασης Επιχειρήσεων (Πάρκο).

Οικιστική Ενότητα 2 (Αστικό Κέντρο Παιανίας). Υπερτοπικές πολιτιστικές δραστηριότητες, Διευθετημένη Περιοχή Εγκατάστασης Επιχειρήσεων (Πάρκο).

Οικιστική Ενότητα 3 (Αστικό Κέντρο Ραφήνας). Περιφερειακό Νοσοκομείο & Ζώνη Υπηρεσιών Περίθαλψης στο Πικέρμι. Διατήρηση λιμανιού Ραφήνας στα σημερινά λειτουργικά μεγέθη του.

Οικιστική Ενότητα 4 (Αστικό Κέντρο Σπάτων). Οργανωμένοι χώροι μεταποιητικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, Διευθετημένη Περιοχή Εγκατάστασης Επιχειρήσεων, Οργανωμένο Περιφερειακό αθλητικό κέντρο.

Οικιστική Ενότητα 5 (Αστικό Κέντρο Κορωπίου). Διοικητικό κέντρο Υπηρεσιών Δικαιοσύνης Υπουργείου Ανάπτυξης, Οικονομικών κ.ά., Διευθετημένη περιοχή Εγκατάστασης Επιχειρήσεων (Πάρκο), Μικρές επεκτάσεις υφιστάμενων ΒΙ.ΠΕ.

Οικιστική Ενότητα 6 (Αστικό Κέντρο Μαρκόπουλου).

Περιφερειακό Αρχαιολογικό - Πολιτιστικό κέντρο (Αττικό Μουσείο), Διοικητικό κέντρο υπηρεσιών Τουρισμού, Αττικό Πάρκο, Διευθετημένη Περιοχή Εγκατάστασης Επιχειρήσεων (Πάρκο), Ολυμπιακό Σκοπευτήριο, Ολυμπιακό Ιππικό Κέντρο & Ιππόδρομος.

Οι προτεινόμενες χρήσεις και ρυθμίσεις ως και οι όροι και περιορισμοί δόμησης αναφέρονται στην εκτός σχεδίου περιοχή των Μεσογείων. Στην πράξη ορίζονται:

- 3 Ζώνες Προστασίας (Πρασίνου, Αρχαιολογικών Χώρων-Βιοτόπων-Ρεμμάτων και Γεωργικής Γης).

- 3 Ζώνες Ανάπτυξης Δραστηριοτήτων (Αθλησης-Αναψυχής-Πολιτιστικών Δραστηριοτήτων, Ανάπτυξης Δευτερογενούς και Τριτογενούς Τομέα και Διοίκησης, Υγείας).

- 1 Ζώνη Δικτύων Υποδομής (Οδικού, Σιδηροδρομικού, Λιμενικού).

- 1 Ζώνη Οικιστικής Ανάπτυξης (Α' & Β' Κατοικίας).

- Ζώνη Ανάπτυξης του Αεροδρομίου, που περιλαμβάνει το κυρίως Αεροδρόμιο και 3 Ζώνες Διαβαθμισμένης Προστασίας, που έχουν σχέση με τις δραστηριότητες του Αεροδρομίου.



Η έρευνα αυτή τελείωσε τον Ιούλιο του 1998. Το ΥΠΕΧΩΔΕ ξεκίνησε τη θεσμοθέτηση της ΖΟΕ Μεσογείων με βάση τα προγραμματικά μεγέθη του «ερευνητικού προγράμματος», όπως επισήμως λέγεται, έχοντας όμως κάνει διπλάσιες σχεδόν επεκτάσεις των ΓΠΣ. Η πρόταση παρ' όλα αυτά μέχρι σήμερα δεν έχει θεσμοθετηθεί. Κύρια αιτία οι γνωστές και συνήθεις τοπικές αντιδράσεις, λόγω των προβλέψεων προστασίας του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος και λόγω των απαιτήσεων να διευρυνθεί το φάσμα των επιτρεπόμενων «εκτός σχεδίου» χρήσεων, που φυσικά δημιουργούν το γνωστό «πολιτικό κόστος». Η περίπτωση των Μεσογείων αναδεικνύει με έμφαση την αδυναμία εφαρμογής χωροταξικού σχεδιασμού, επειδή ακριβώς αυτός δεν αποτελεί στην εφαρμογή του μέρος ενός συνολικού αναπτυξιακού προγραμματισμού. Τα ερωτήματα που τίθενται εδώ είναι:

Έστω και αν θεσμοθετηθεί η ΖΟΕ Μεσογείων με ένα σχέδιο χρήσεων γης και όρους και περιορισμούς δόμησης:

Πώς θα οργανωθεί η χωρική ανάπτυξη της περιοχής στις προβλεπόμενες νέες περιοχές κατοικίας, παραγωγικών δραστηριοτήτων, επιχειρηματικών και πολιτιστικών πάρκων, οι υπερτοπικές λειτουργίες κ.ά.; Ποιές οικονομικές σχέσεις ανταποδοτικότητας μπορεί και πρέπει να ισχύσουν μεταξύ «αναπτυσσόμενων και μη» περιοχών;

Πώς θα αντιμετωπισθεί η αναμενόμενη αύξηση των ιδιωτικών επενδύσεων στην περιοχή και πώς θα αντιμετωπισθούν οι ελλειμματικές υποδομές;

Η έρευνά μας διατύπωσε ένα πλαίσιο αντιμετώπισης, που φυσικά δεν περιορίζεται σε ένα ΠΔ ΖΟΕ Μεσογείων.

**ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ - ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ**

- Στοιχεία Κοινωνικού Εξοπλισμού περιοχής μελέτης, βάσει επιτόπιας έρευνας και συμπλήρωσης σχετικών ερωτηματολογίων από τους Ο.Τ.Α. της περιοχής μελέτης (2η Φάση, Τεύχος Προσαρτημάτων, Απρίλιος 1996).
- Στοιχεία για την απασχόληση των κατοίκων της περιοχής μελέτης, Ειδική Έρευνα σε συνεργασία με ΔΗ.ΜΕΛ. (2η Φάση, Τεύχος Προσαρτημάτων, Απρίλιος 1996).
- Στοιχεία για την οικονομία της περιοχής μελέτης: Στοιχεία για τον πρωτογενή τομέα - Καταγραφή δραστηριοτήτων δευτερογενή και τριτογενή τομέα, επιτόπια έρευνα σε συνεργασία με ΔΗ.ΜΕΛ. (2η Φάση, Τεύχος Προσαρτημάτων, Απρίλιος 1996).
- Ανάλυση των αξιών γης στην περιοχή μελέτης, επιτόπια έρευνα σε συνεργασία με Οικονομικές Εφορίες και Υποθηκοφυλακείο (2η Φάση, Τεύχος Προσαρτημάτων, Απρίλιος 1996).
- Αναφορά στη διεθνή εμπειρία από τα αεροδρόμια (2η Φάση, Τεύχος Προσαρτημάτων, Απρίλιος 1996).
- Ειδική Έρευνα Τεχνικής Υποδομής: Συντονισμένη παρακολούθηση και συσχετισμένος προγραμματισμός μελετών και έργων των φορέων δικτύων Τεχνικής Υποδομής στην περιοχή μελέτης, Ιούλιος 1996 & Φεβρουάριος 1997.
- Έρευνα σε επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου στα Σπάτα: Δειγματοληπτική έρευνα βάσει

της διενεργηθείσης καταγραφής επιχειρήσεων ως προς ειδικότερα στοιχεία απασχόλησης, παγίου κεφαλαίου, οργάνωσης, εκτάσεων γηπέδου και κτιρίων, προς εξαγωγή υφιστάμενων σταθεροτύπων ή κλαδικών εξειδικεύσεων, σε συνεργασία με ΔΗ.ΜΕΛ., Ιούλιος 1996.

- Έρευνα Προθέσεων σε ηγετικές επιχειρήσεις της οικονομίας στην Περιφέρεια Αττικής: Δειγματοληπτική έρευνα προθέσεων μεταγκατάστασης μεγάλων επιχειρήσεων της Αττικής στην περιοχή Μεσογείων εν όψει κατασκευής του αεροδρομίου και με βάση την πρόταση οικονομικής ανάπτυξης και χωροταξικής οργάνωσης που θα υιοθετηθεί, σε συνεργασία με ΔΗ.ΜΕΛ., Φεβρουάριος 1997.
- Επεξεργασία χαρτογραφικών υποβάθρων γης, μετά από επιτόπια έρευνα και φωτογραφική τεκμηρίωση.
- Βιβλιογραφική Διερεύνηση & Τεκμηρίωση: Α. Ξένη Βιβλιογραφία: 65 πηγές, Β. Ελληνική Βιβλιογραφία: 79 πηγές (2η Φάση, Τεύχος Προσαρτημάτων, Απρίλιος 1996).

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ & ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΕΔΙΑΔΑΣ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 1995-2020  
ΧΩΡΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»**

**ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ**

**Επιστημονικός Υπεύθυνος:** Π. Λουκάκης, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου.

**Επιστημονικός Σύμβουλος:** Ν. Κόνσολας, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου.

**Οικονομική ανάπτυξη και προγραμματισμός.**

**Πληθυσμός**

Α. Παπαδασκαλόπουλος, Οικονομολόγος, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου· Η. Σιδηρόπουλος, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου· Ζ. Δεμαθάς, Οικονομολόγος, Λέκτορας Παντείου Πανεπιστημίου· Α. Καραγάνης, Οικονομολόγος, Λέκτορας Παντείου Πανεπιστημίου· Α. Κουτσούρης, Λέκτορας Γεωργικού Πανεπιστημίου· Δ. Κλωνής, Οικονομολόγος, M.Sc.

**Χωροταξία - Πολεοδομία - Οικιστικό Περιβάλλον**

Θ. Κόνσολα, Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου.  
Δ. Κατζουράκης, Αρχ/των Πολεοδόμος.  
Γ. Προβελέγγιος, Αρχ/των Πολεοδόμος.  
Χ. Αραμπατζή, Αρχ/των Πολεοδόμος.  
Β. Μπάτσου, Αρχ/των Πολεοδόμος.  
Γ. Θεοδωρά, Αρχ/των Μηχανικός, M.Sc.

**Δίκτυα Μεταφορών - Συγκοινωνίες**

Β. Στεφανής, Καθηγητής Δ.Π.Θ.: Μ. Κάπρος, Δρ. Συγκοινωνιολόγος, Λέκτορας Πανεπιστημίου Αιγαίου  
Α. Ζαντέ, Πολ. Μηχανικός, M.Sc.: Μ. Αλεξανδράκης, Δρ. Οικονομολόγος· Ο. Σίδηρη, Οικονομολόγος, M.Sc.

**Φυσικό Περιβάλλον - Υποδομές**

Σπ. Παπαγρηγορίου, Πολ. Μηχανικός - Περιβαλλοντολόγος· Στ. Καϊμάκη, Πολ. Μηχανικός - Περιβαλλοντολόγος· Τρ. Αδαμακόπουλος, Πολ. Μηχανικός - Περιβαλλοντολόγος· Π. Μασσούκα, Περιβαλλοντολόγος  
Ντ. Κυλιπίαση, Χημικός Μηχανικός· Κ. Αγαπητού, Δασολόγος, M.Sc.

**Επεξεργασία και επιμέλεια κειμένων**

Β. Κιζήλου, Αρχ/των Πολεοδόμος.

**Ειδικός Συνεργάτης**

ΔΗ.ΜΕΛ.

**Σχεδίαση**

Β. Κιλίας, Γεωλόγος, Αναλυτής Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών· Ειρ. Ράμμου, Περιφερειολόγος, M.Sc.: Σ. Κουντούφα.

# Πληθυσμιακή και οικοδομική εξέλιξη των Αττικών Δήμων και Κοινοτήτων

των Γεώργιου Ν. Φώτη, Γεώργιου Γραϊκούσης, Παν. Μανέτου\*

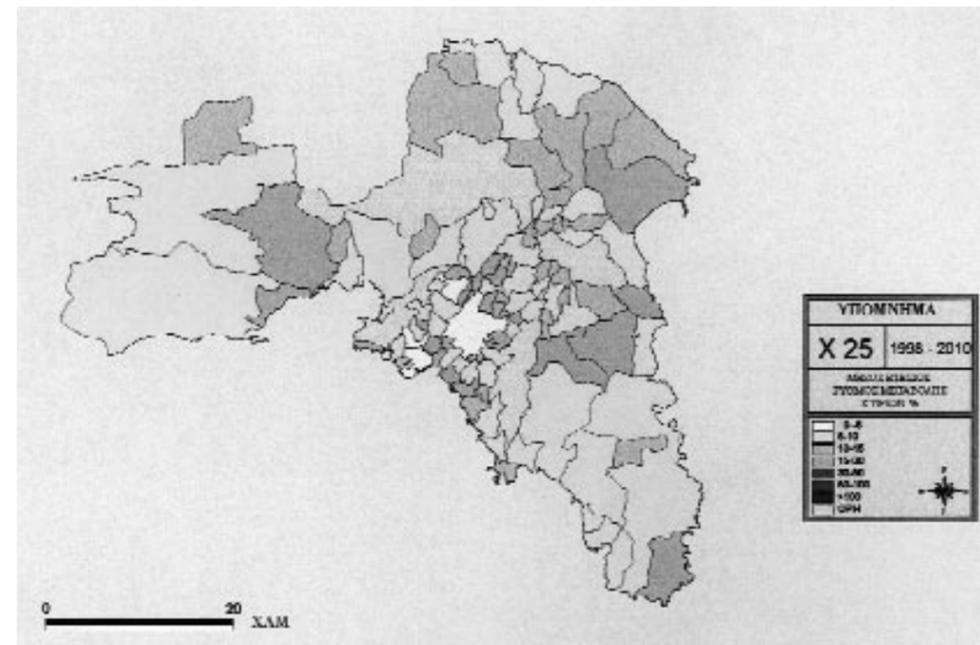
**Εισαγωγή**

Μια από τις σημαντικότερες συνιστώσες της διαδικασίας χάραξης πολιτικής, είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και η διατύπωση εναλλακτικών υποθέσεων, που αφορούν στη μεταβολή των κρίσιμων παραμέτρων του περιβάλλοντος του εκάστοτε προβλήματος. Μορφοποιείται κατ' αυτήν την έννοια μια ολοκληρωμένη προσέγγιση της διαδικασίας του σχεδιασμού και κατ' επέκταση της οργάνωσης του χώρου. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, στη συγκεκριμένη εργασία μελετάται η μελλοντική εξέλιξη των Αττικών Δήμων και Κοινοτήτων και ειδικότερα, η οικοδομική και η οικιστική τους ανάπτυξη για την επόμενη δεκαετία. Η μελέτη αξιοποιεί σύγχρονες μεθόδους της τεχνητής νοημοσύνης, όπως η ασαφής λογική (fuzzy logic) και τα νευρωνικά δίκτυα (neural networks) και εξετάζει το σύνολο του νομού από το 1960 έως σήμερα. Βασικό άξονα της μεθοδολογικής προσέγγισης αποτέλεσε η διαπίστωση ότι η ανάπτυξη ενός Δήμου δεν εξαρτάται μόνο από στοιχεία και χαρακτηριστικά που τον αφορούν αποκλειστικά (όπως πληθυσμός, αριθμός κτιρίων και χρήσεις γης), αλλά και από τον τρόπο με τον οποίο εξελίσσονται οι γειτονικοί του Δήμοι, καθώς η συνοριακή επαφή δημιουργεί αμφίδρομες σχέσεις αμοιωσής χαρακτηριστικών και αλληλεπίδρασης δραστηριοτήτων. Κατ'αυτή την έννοια για την αποτύπωση των τάσεων θα χρησιμοποιηθούν διαχρονικά δημογραφικά και οικιστικά δεδομένα και θα συνδυαστούν με στόχο τον προσδιορισμό μη-χωρικών ομάδων

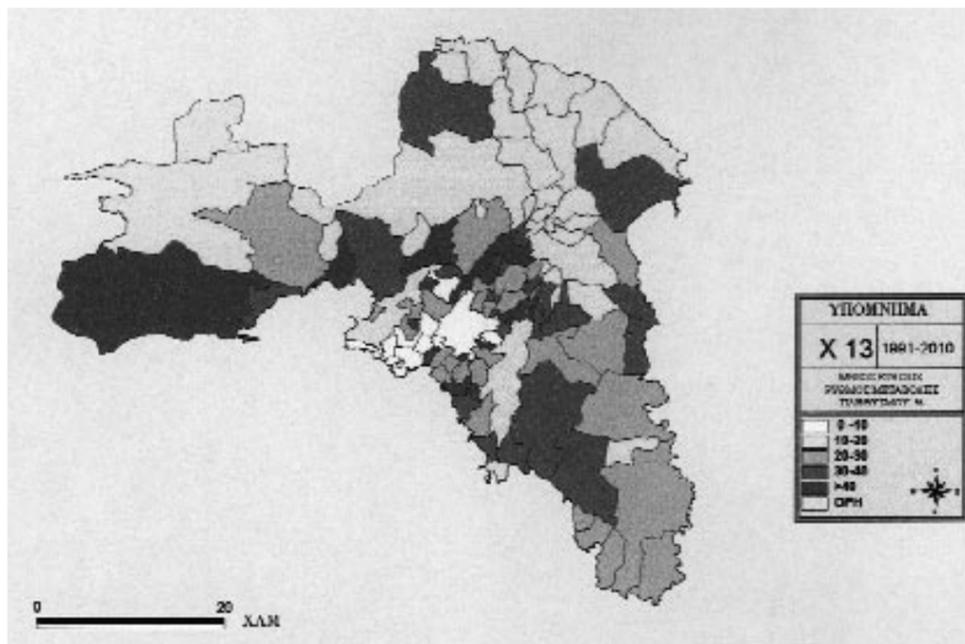
(non-spatial clusters), που θα χαρακτηρίζονται από συγκεκριμένο εύρος τιμών στις αντίστοιχες μεταβλητές και αποτελούν τη σταθερή διαχρονική αναφορά βάσει της οποίας κατατάσσεται και περιγράφεται κάθε περιοχή (Δήμος ή κοινότητα). Η εν λόγω παραδοχή συνεπάγεται τη μεταπήδηση περιοχών, σε διαφορετική ομάδα στην πάροδο του χρόνου, το οποίο σημαίνει ότι αλλάζει αφενός το στάδιο εξέλιξης και αφετέρου η αναπτυξιακή προοπτική της. Με τον τρόπο αυτό, για κάθε χρονική στιγμή (δεκαετία) μορφοποιείται η αντιστοιχία περιοχής – ομάδας και η κοινή τους επεξεργασία διαμορφώνει τη διαχρονική εικόνα. Η οπτικοποίηση της παραπάνω αντιστοιχίας, παρέχει το συνολικό χάρτη της υφιστάμενης κατάστασης των Δήμων της ευρύτερης Μητροπολιτικής περιοχής και παρέχει τη δυνατότητα εξέτασης της εξέλιξης μιας περιοχής (αλλαγή ομάδας) σε σχέση και εξάρτηση με γειτονικές.

**Μεθοδολογική προσέγγιση  
Πληθυσμιακή εξέλιξη**

Σύμφωνα με τα παραπάνω και με την υποστήριξη ενός Γεωγραφικού Πληροφοριακού Συστήματος, για κάθε περιοχή υπολογίστηκε το ποσοστό της περιμέτρου της που συνορεύει με όλους τους γειτονικούς της Δήμους. Κατ' αυτό τον τρόπο προκύπτει και το επιμέρους ποσοστό για τα διαφορετικά είδη ομάδων με τις οποίες συνορεύει κάθε περιοχή ανά δεκαετία (spatial clusters). Για τη διατύπωση προβλέψεων χρησιμοποιήθηκε η θεωρία των νευρωνικών δικτύων, καθώς τα νευ-



\* Ο Γεώργιος Ν. Φώτης είναι επίκουρος καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Ο Γεώργιος Γραϊκούσης και ο Παναγιώτης Μανέτος είναι τελειόφοιτοι αγρονόμοι-τοπογράφοι μηχ. ΕΜΠ



ρωνικά δίκτυα, με την προϋπόθεση της άρτιας εκπαίδευσης, παρέχουν τέτοιες δυνατότητες εφόσον παράλληλα υπάρχουν επαρκή (διαχρονικά) δεδομένα (time-series). Όσον αφορά στην πρόβλεψη των δημογραφικών μεγεθών, τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν ανά περιοχή, ήταν ο πληθυσμός ανά έτος, από το 1961 έως το 1996 (Ε.Σ.Υ.Ε., Μελέτη ανάπτυξης Μετρό). Από την επεξεργασία των παραπάνω δεδομένων προέκυψαν οι αντίστοιχοι πληθυσμοί για το έτος 2010 ανά Δήμο και κοινότητα.

Από τον χάρτη 13, όπου παρουσιάζεται ο προβλεπόμενος μέσος ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού για τα έτη 1991-2010, παρατηρείται ότι οι Δήμοι της Αθήνας και του Πειραιά, καθώς και οι χωρικά ενδιάμεσοι σε αυτούς Δήμοι, διατηρούν την πληθυσμιακή στατικότητα τους. Αντίθετα μεγάλες αυξήσεις παρατηρούνται σε όλους τους παραθαλάσσιους Δήμους του νομού, όπως του Μαραθώνα, της Ραφήνας, της Αναβύσσου και των Μεγάρων, παρασύροντας σταδιακά όλους τους Δήμους που βρίσκονται σε αντίστοιχη κατεύθυνση ως προς τον Δήμο Αθηναίων.

#### Οικοδομική εξέλιξη

Ένας εξίσου σημαντικός παράγοντας ο οποίος συμβάλει στην κατανόηση της ανάπτυξης του πολεοδομικού ιστού των αστικών κέντρων, είναι και ο αριθμός των κτιρίων που χτίζονται διαχρονικά. Στην προκειμένη περίπτωση τα στοιχεία που εντοπίστηκαν ξεκινούν από το 1945 και φτάνουν μέχρι το 1998. Η πηγή είναι η Ε.Σ.Υ.Ε. και τα στοιχεία αφορούν στον ακριβή αριθμό κτιρίων που διέθετε κάθε Δήμος στις αρχές κάθε δεκαετίας.

Συνολικά στον χάρτη 25 που ακολουθεί, παρουσιάζεται η προβλεπόμενη κατάσταση της Αττικής κατά το έτος 2010, από πλευράς ρυθμού μεταβολής του αριθμού των κτιρίων. Επιβεβαιώνεται η σημαντική τάση ανάπτυξης των Μεσογείων και ειδικά όσον περιβάλλουν το Δήμο των Σπάτων και το Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος. Οι Δήμοι γύρω από την Αθήνα (Ζωγράφου, Ηρακλείου, Π. Φαλήρου και Αλίμου) συνεχίζουν να αναπτύσσονται με ιδιαίτερα υψηλούς ρυθμούς, κάτι που προκύπτει και από τη διεθνή εμπειρία μοντελοποίησης της

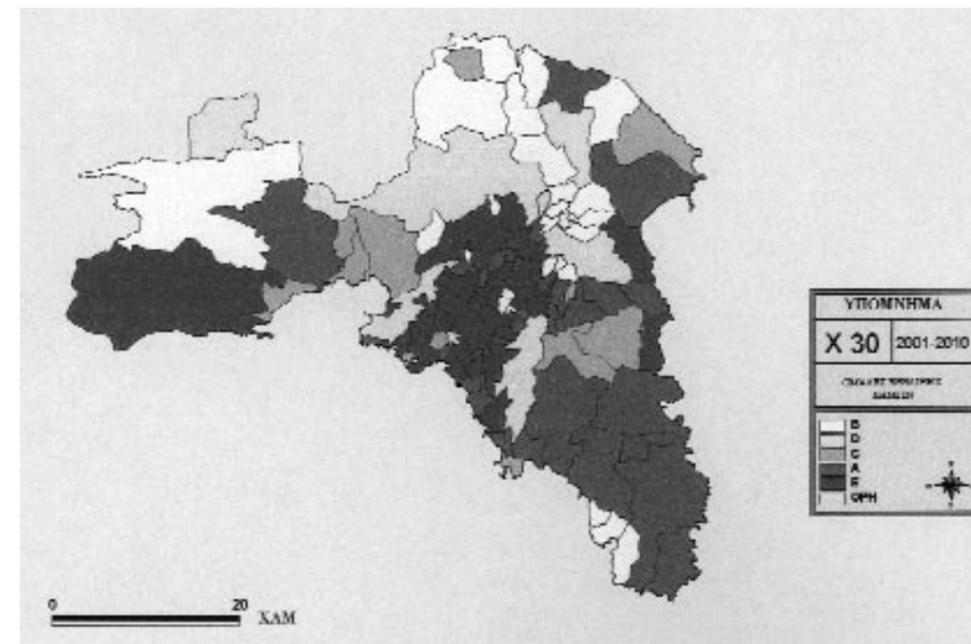
διαδικασίας της αστικής ανάπτυξης. Σύμφωνα με αυτά, μετά την μετακίνηση από τα κέντρα προς τα γειτονικά προάστια, ακολουθεί ένα ρεύμα επιστροφής και επανακατοίκησης του αστικού κέντρου. Ήδη, αρκετές Ευρωπαϊκές πρωτεύουσες βρίσκονται στο συγκεκριμένο στάδιο. Άμεσος αντίκτυπος της παραπάνω συμπεριφοράς είναι η αλυσιδωτή ώθηση σε πρωτοφανή επίπεδα των αντικειμενικών αξιών των ακινήτων. Οι Δήμοι στα βόρεια του νομού παρουσιάζουν ομαλότερη εξέλιξη, κάτι που είναι άλλωστε διαχρονικά παρατηρημένο και εν μέρει αιτιολογείται από την κοινωνικο-οικονομική τους ταυτότητα.

#### Αποτελέσματα

Οι προβλέψεις, αναφορικά με τους ρυθμούς πληθυσμιακής και οικιστικής εξέλιξης των Δήμων και Κοινοτήτων της Αττικής με τη μεθοδολογική προσέγγιση που παρουσιάστηκε παραπάνω, συγκλίνουν σε ορισμένα χαρακτηριστικά συμπεράσματα τα οποία παραθέτονται και αναλύονται, σε επίπεδο Νομαρχίας, στη συνέχεια.

#### Νομαρχία Δυτικής Αττικής

Στην πλειοψηφία των Δήμων παρατηρείται μια σταθερότητα, όσον αφορά τις ομάδες εξέλιξης, από τη δεκαετία 1981-1991 ως την δεκαετία 2001-2010. Αξιοσημείωτη είναι η έντονη εξέλιξη, κυρίως στο Δήμο Μεγαρέων, όπου προβλέπεται αύξηση του πληθυσμού μεγαλύτερη από 40% (1991-2010) με ταυτόχρονο περιορισμό του πρωτογενούς τομέα και ισχυροποίηση του τριτογενούς. Ο Δήμος Μεγαρέων μαζί με τους Δήμους Ν. Μάκρης και Αρτέμιδος, είναι οι μοναδικοί που από πλευράς εξέλιξης, ανήκουν στην ομάδα των ισχυρών αστικών κέντρων εκτός πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών. Συνιστώντας με αυτόν τον τρόπο, έναν ισχυρό πόλο έλξης και μια αιτία ευρύτερης ανάπτυξης των γύρω Δήμων. Για τον ίδιο λόγο, οι Δήμοι Νέας Περάμου και Μαγούλας παρουσιάζουν σημαντικούς ρυθμούς εξέλιξης. Επιπλέον, η προσέγγιση με τη χρήση των μεθόδων της ασαφούς λογικής, υποδεικνύει τη δυναμική των παραθαλάσσιων κυρίως Δήμων (Ασπρόπυργου, Ελευσίνας, Μεγάρων), κάτι που προκύπτει και στις υπόλοιπες νομαρχίες, υπογραμμίζοντας την τάση για κατοίκηση και οικονομική δραστηριοποίηση σε όλους ανε-



ξαιρέτως τους παραθαλάσσιους Δήμους του Νομού. Συνολικά η νομαρχία αποτυπώνεται ως η λιγότερο αναπτυγμένη και στάσιμη, κάτι που σύμφωνα με την τελική πρόβλεψη, θα συνεχιστεί και στο κοντινό μέλλον. Υπάρχει παρόλα αυτά μια δυναμική εξέλιξης, με αντίστοιχη εναλλαγή ομάδων, που αφορά όμως κυρίως στους πρωτοβάθμια γειτονικούς με την Αθήνα. Παράλληλα, παρουσιάζεται το υψηλότερο ποσοστό σταθερών Δήμων (35%), από πλευράς ρυθμών εξέλιξης. Καθοριστικό ρόλο στην τροποποίηση των συγκεκριμένων προβλέψεων μπορεί να διαδραματίσει η ποσότητα της απασχόλησης της ευρύτερης περιοχής, όπου αν οι σημαντικές κτηνοτροφικές μονάδες, τα διυλιστήρια, τα ναυπηγεία, τα εργοστάσια και οι κάθε είδους δραστηριότητες του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα, δεν περιοριστούν και χάσουν τον πρωταγωνιστικό τους ρόλο προς όφελος του τριτογενούς τομέα, η περιοχή δύσκολα θα αλλάξει χαρακτήρα και ως εκ τούτου θα παραμείνει στάσιμη.

#### Νομαρχία Πειραιώς

Οι πληθυσμιακές προβλέψεις για όλους τους Δήμους της Νομαρχίας κυμαίνονται σε πολύ υψηλά ποσοστά, από 20 έως 40%. Οι Δήμοι της Αργυρούπολης, του Ελληνικού, του Αλίμου, του Παλαιού Φαλήρου και της Βούλας πληθυσμιακά αναπτύσσονται με γοργούς ρυθμούς (ποσοστό 40% στην περίοδο 1991-2010) αλλά και κτιριακά (15-20% για την περίοδο 1998-2010). Ειδικά, οι Δήμοι Αττικής, Αλίμου και Βούλας βρίσκονται στα προτελευταία στάδια εξέλιξης με ισχυρές τάσεις για μεταπήδησή τους στο τελευταίο στάδιο. Αντίθετα οι Δήμοι Αργυρούπολης και Παλαιού Φαλήρου σταθεροποιούνται από πλευράς ρυθμών μεταβολής. Ο Δήμος της Γλυφάδας, ο μεγαλύτερος Δήμος στο νότιο τμήμα του νομού, αποτελεί τα τελευταία χρόνια ισχυρό πόλο έλξης, τόσο για κατοικία, κυρίως στις υπώρειες του όρους Ψηφτού, αλλά και υπηρεσίες του τριτογενή τομέα στο κέντρο της πόλης προς τη θάλασσα. Οι χρήσεις κτιρίων υπηρεσιών είναι στο 5% δείχνοντας την δυναμικότητα του Δήμου αυτού. Η αύξηση του πληθυσμού του υπολογίζεται στο 10% και αντίστοιχα των κτιρίων στο 7.5%. Τα ποσοστά αυτά

είναι ιδιαίτερα υψηλά, αν υπολογιστούν τα ήδη σημαντικά κατ' αναλογία μεγέθη πληθυσμού και αριθμού κτιρίων. Η μέχρι σήμερα εξέλιξη και ανάπτυξη του Δήμου επηρέασε και επηρεάζει τους όμορους Δήμους Βούλας, Αργυρούπολης, Ελληνικού, οι οποίοι και παρουσιάζουν τη σημαντικότερη προοπτική για εξέλιξη. Η μεταφορά του Αεροδρομίου του Ελληνικού, η διάνοιξη της αρτηρίας που θα διαπερνά τον Ψηφτό και θα καταλήγει στο νέο αεροδρόμιο αλλά και στο νέο λιμάνι του Λαυρίου και η επέκταση της γραμμής του μετρό Σύνταγμα – Δάφνη ως τη Γλυφάδα, θα συμβάλλει στην περαιτέρω αναβάθμιση των περιοχών αυτών, με την εγκατάσταση σημαντικού αριθμού νέων κατοίκων και υπηρεσιών. Οι Δήμοι που βρίσκονται εγγύτερα στην Αθήνα, όπως της Καλλιθέας, του Μοσχάτου, της Νέας Σμύρνης και του Αγίου Δημητρίου, έχουν ήδη αυξημένο πληθυσμό και αριθμό κτιρίων, καθώς και έντονες χρήσεις τριτογενούς τομέα. Επιπρόσθετα, στους συγκεκριμένους Δήμους η πληθυσμιακή πυκνότητα είναι αρκετά υψηλή και στη δεκαετία 1981-1991 παρουσιάζεται κάμψη τόσο σε πληθυσμιακό (κάτω από 10%) όσο και σε οικιστικό ρυθμό μεταβολής. Στην περίοδο 1991-2010 ο πληθυσμός των Δήμων αυτών αναμένεται να παρουσιάσει μια μικρή ανάκαμψη της αύξησης πληθυσμού (15-20%) και αριθμού κτιρίων (7.5%). Οι περί τον Πειραιά Δήμοι, μέχρι το Κερατσίνι, παρουσιάζουν πληθυσμιακή σταθερότητα. Δήμοι όπως της Δραπετσώνας, του Ρέντη, του Κερατοινίου και του Πειραιά παρουσιάζουν αρνητικούς ρυθμούς μεταβολής πληθυσμού στη δεκαετία 1981-1991. Την αντίστοιχη περίοδο παρατηρείται αύξηση του αριθμού των κτιρίων (5-10%). Στη χρονική περίοδο της πρόβλεψης, αναμένεται αύξηση του πληθυσμού (δεν θα ξεπεράσει το 5-10%) και του αριθμού των κτιρίων (περίπου 10%) κυρίως στους Δήμους Ρέντη και Κερατσινίου.

#### Νομαρχία Ανατολικής Αττικής

Στη συγκεκριμένη νομαρχία ανήκουν 60 Δήμοι, δηλαδή περισσότεροι από τους μισούς της Περιφέρειας Αττικής. Για την πληρέστερη ανάλυση και ορθότερη ομαδοποίηση των χαρακτηριστικών και των ιδιαιτεροτήτων της, χωρίστηκε σε τρεις

υπο-περιοχές: (1) την Περιφέρεια Πρωτευούσης μαζί με τα Μεσόγεια, (2) το Βόρειο και (3) το Νότιο τμήμα του υπολοίπου Αττικής.

Στην υπο-περιοχή της Περιφέρειας Πρωτευούσης, 8 από τους 21 Δήμους έχουν διαχρονικά παραμείνει στην ίδια ομάδα εξέλιξης. Πρόκειται για τους Δήμους Νέας Ιωνίας, Ψυχικού, Ν. Ψυχικού, Φιλοθέης, Βριλησίων, Μελισσίων, Ν. Πεντέλης και Πεντέλης. Πρόκειται για την ομάδα των δήμων με συντριπτική χρήση κατοικίας στα κτίρια και μικρό πληθυσμό κατοίκων, με πλούσιο φυσικό τοπίο και αρκετά υψηλά εισοδήματα. Η κατάσταση στους Δήμους αυτούς θα διατηρηθεί και το ποσοστό αύξησης πληθυσμού και κτιρίων θα είναι 10-20% και 10-15% αντίστοιχα. Η εξέταση και των υπολοίπων Δήμων αναδεικνύει την ύπαρξη ισχυρών αστικών κέντρων όπως της Αγίας Παρασκευής, του Αμαρουσίου, του Ηρακλείου, της Κηφισιάς, του Χαλανδρίου και του Χολαργού, με πληθυσμούς άνω των 30.000 κατοίκων και συγκέντρωση χρήσεων του τριτογενή τομέα. Θα πρέπει να τονιστεί ότι στους παραπάνω Δήμους συγκεντρώνονται οικονομικά εύρωστα κοινωνικά επίπεδα και παρατηρείται η υψηλότερη συγκέντρωση κατοίκων με μορφωτικό επίπεδο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Οι προβλέψεις για την αύξηση πληθυσμού στους Δήμους κυμαίνονται σε επίσης υψηλά επίπεδα (20-30%, για τους Δήμους Αμαρουσίου, Χαλανδρίου, Νέας Ιωνίας και 40% για τους Δήμους Μεταμορφώσεως, Ηρακλείου, Χαλανδρίου). Οι αντίστοιχες προβλέψεις για το ρυθμό μεταβολής του αριθμού των κτιρίων συμβαδίζουν με την έντονη ανοδική τάση των πληθυσμιακών μεγεθών (15-20% για τους Δήμους Μεταμόρφωσης, Ηρακλείου, Μελισσίων και Αγίας Παρασκευής και 5-7.5% για τους υπόλοιπους). Γενικότερα, οι Δήμοι της περιοχής αναμένεται να επηρεαστούν τόσο από τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου των Σπάτων, όσο και από την Αττική οδό, η οποία θα παρέχει εύκολη και γρήγορη πρόσβαση τόσο στο αεροδρόμιο και το λιμάνι του Λαυρίου, όσο και στο κέντρο του πολεοδομικού συγκροτήματος, και την έξοδο προς την Εθνική οδό Αθηνών-Κορίνθου. Παράλληλα η εγκατάσταση του Ολυμπιακού χωριού και των άλλων αθλητικών εγκαταστάσεων στις παρυφές της

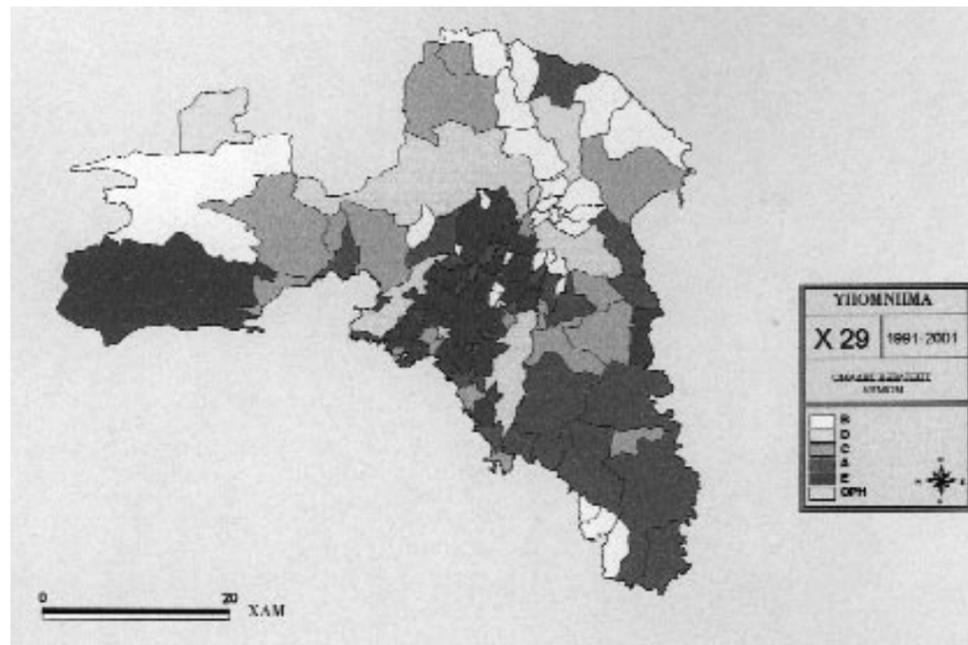
Πάρνηθας, θα προσθέσουν έντονο οικοδομικό όγκο αλλά και υπηρεσίες που θα διατηρηθούν και μετά το τέλος της Ολυμπιάδας του 2004.

Οι Δήμοι των Μεσογείων (Πικερμίου, Σπάτων, Αρτέμιδος, Παιανίας, Μαρκόπουλου, Παλλήνης, Ραφήνας) αναμένεται να αυξήσουν σημαντικά τον πληθυσμό τους (περίπου 35%) και τον αριθμό των κτιρίων (θα ξεπεράσει το 15%). Οι Δήμοι αυτοί αναπτύχθηκαν κυρίως στη δεκαετία 1981-1991, την περίοδο δηλαδή όπου η δεύτερη κατοικία έγινε πραγματικότητα για ένα μεγάλο μέρος της Ελληνικής κοινωνίας. Τα ποσοστά αύξησης του πληθυσμού και του αριθμού κτιρίων είναι από τα μεγαλύτερα σε όλη την Αττική και φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

ΔΗΜΟΙ	ΜΕ.Ρ.Μ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 1981-1991	ΜΕ.Ρ.Μ ΚΤΙΡΙΩΝ 1981-1991
ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ	154%	161%
ΡΑΦΗΝΑΣ	72%	64%
ΣΠΑΤΩΝ	25%	39%
ΑΝΘΟΥΣΗΣ	423%	60%
ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ	11.80%	57.60%

ΠΗΓΗ: Ιδία επεξεργασία.

Οι περισσότεροι Δήμοι κινούνται προς την έντονη αστικοποίηση με αυξημένο τον τριτογενή τομέα. Ο ισχυρός εξάλλου πόλος έλξης του αστικού κέντρου της Ραφήνας με τους 9000 κατοίκους, επηρέασε και θα επηρεάσει τους γειτονικούς Δήμους προς την κατεύθυνση της αστικοποίησης, διατηρώντας όμως παράλληλα και τον χαρακτήρα της υπαίθρου. Η χωροθέτηση του νέου αεροδρομίου σε συνδυασμό με τους σημαντικούς οδικούς άξονες που θα το περιβάλλουν, θα ωθήσει αναπτυξιακά όλους τους γύρω Δήμους. Επιπλέον η διασύνδεση των περιοχών αυτών με το λιμάνι του Λαυρίου, αλλά και με το Δήμο της Γλυφάδας μέσω της Περιφερειακής Υμηττού, σε συνδυασμό με τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά των περιοχών (αξιόλογο φυσικό τοπίο, εγγύτητα στη θάλασσα), θα ελκύσει ένα πολύ μεγάλο μέρος πληθυσμού. Οι Δήμοι των Μεσογείων προβλέπεται ότι θα αναπτυχθούν περισσότερο συγκριτικά με τους υπόλοιπους Δήμους της Αττικής.



Στο βόρειο τμήμα της νομαρχίας παρατηρείται έντονη ανάπτυξη στους παραθαλάσσιους Δήμους της Νέας Μάκρης, του Μαραθώνα και του Γραμματικού. Ο Μαραθώνας, περιορίζοντας τον πρωτογενή τομέα, ανέρχεται διαρκώς προς την ομάδα Α και προβλέπεται εντυπωσιακή αύξηση στον πληθυσμό πάνω από 40% καθώς και αύξηση στην κατασκευή κτιρίων κατά 15 με 20%. Ο Δήμος της Νέας Μάκρης διατηρεί τον ισχυρό του ρόλο στην περιοχή και αναμένεται να αυξήσει τον πληθυσμό και τα κτίρια κατά 30% και 10% αντίστοιχα. Όλοι οι υπόλοιποι Δήμοι στο βόρειο τμήμα της νομαρχίας δεν θα παρουσιάσουν σημαντικές μεταβολές στις μέχρι σήμερα τάσεις. Το ποσοστό αύξησης του πληθυσμού και των κτιρίων βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα (10%). Δήμοι όπως του Αυλώνα, του Καλάμου, των Αφιδνών, του Διονύσου και του Μαρκόπουλου Ωρωπού θα εξακολουθήσουν να επιδεικνύουν χαρακτηριστικά αργής αλλά σταθερής εξέλιξης. Εξάλλου είναι Δήμοι με κύρια χρήση την κατοικία, σε συντριπτική μάλιστα πλειοψηφία και με βασικό χαρακτηριστικό το φυσικό κάλλος των επιμέρους τμημάτων τους. Στο νότιο μέρος της Νομαρχίας (νότια των Μεσογείων), για τους Δήμους Κορωπίου, Καλυβίων Θωρικού, Κουβαρά, Κερατέας και Λαυρίου, προβλέπεται μια σταθερά ανοδική πορεία. Η αύξηση του πληθυσμού κυμαίνεται από 20-50%, ενώ η αντίστοιχη αύξηση του αριθμού των κτιρίων θα είναι 5-10%. Η κατασκευή οδικών αρτηριών που θα συνδέουν την περιοχή αφενός με το αεροδρόμιο των Σπάτων και αφετέρου με Δήμους της νομαρχίας Πειραιά που βρίσκονται πίσω από τον Υμηττό (όπως Γλυφάδα και Αργυρούπολη), θα προκαλέσει την αναπτυξιακή της ώθηση. Στη διάσταση αυτή συνάδει και η εν μέρει μετατροπή του λιμένα του Λαυρίου από εμπορικό σε επιβατικό και οι επιπτώσεις από τον οδικό άξονα Σπάτα-Αεροδρόμιο, Λαύριο-Λιμάνι. Τέλος οι Δήμοι Σαρωνίδας, Αναβύσσου και Παλαιάς Φωκιάς, οι οποίοι παρουσιάζουν ταυτόσημη πορεία κατά τη διαχρονική εξέλιξη τους από τη δεκαετία 1961-1971, θα εξακολουθήσουν στο ίδιο πρότυπο κατά τη δεκαετία 2001-2010. Θα παρουσιάσουν δηλαδή, αύξηση πληθυσμού 20-30% και αύξηση αριθμού κτιρίων 10%.

### Νομαρχία Αθηνών

Στη νομαρχία Αθηνών όλοι οι Δήμοι, εκτός από την Αθήνα, αναμένονται να αυξήσουν τον πληθυσμό τους από 20% μέχρι και 40% και τον αριθμό των κτιρίων τους έως 20%. Διαμορφώνεται επομένως μια τάση για επιστροφή στο κέντρο που μέλλον θα ενταθεί. Οι Δήμοι Καισαριανής και Ταύρου θα παραμείνουν στους ρυθμούς και στις τάξεις των προηγούμενων δεκαετιών. Αναπτυξιακό όφελος θα παρουσιάσουν οι Δήμοι Ηλιουπόλεως και Υμηττού. Τείνει άλλωστε να γίνει κανόνας ότι περιοχές που προσφέρουν καλές συνθήκες διαβίωσης αναπτύσσονται και πιο γρήγορα.

Στο Δήμο Αθηναίων προβλέπεται σταθεροποίηση τόσο στο μέγεθος του πληθυσμού όσο και στον αριθμό κτιρίων. Η ερμηνεία αυτών των αποτελεσμάτων για την Αθήνα, με δεδομένο τον χαμηλό ρυθμό μεταβολής του πληθυσμού του Πληθυσμιακού Συγκροτήματος (κυμάνθηκε στο 1,5% για τη δεκαετία 1981-1991), αναγκαστικά συσχετίζεται με μετακινήσεις αστικού πληθυσμού στην περιφερειακή ζώνη, η οποία αυξάνεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς (31,6% για το υπόλοιπο Αττικής), αφενός λόγω του σχετικά χαμηλού αρχικού μεγέθους και αφετέρου λόγω της άντλησης από το

πληθυσμιακό απόθεμα του πολεοδομικού συγκροτήματος.

### Σύνοψις

Η ανάπτυξη της περιφέρειας Αττικής είναι προ των πυλών. Ο πληθυσμιακός και οικοδομικός όγκος που θα προστεθεί δεν θα είναι αμελητέος. Για να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις που θα προκύψουν τόσο στο βασικό ιστό του Μητροπολιτικού κέντρου, όσο και στο γενικότερο βιοτικό επίπεδο που θα προσφέρει, θα πρέπει η πολιτεία, οι αρμόδιοι φορείς και οι κατά τόπο διαμένοντες και δραστηριοποιούμενοι, να προδιαγράψουν την εξέλιξη των περιοχών με βασικούς άξονες την αποφυγή των λαθών του παρελθόντος και τον συνυπολογισμό των μέχρι σήμερα διαμορφωμένων τάσεων.

### Επίμετρον

Η μελλοντική εξέλιξη μητροπολιτικών περιοχών, κατά παράδοση αποτελεί μια πρόκληση για τη διαδικασία του σχεδιασμού και της περιφερειακής ανάπτυξης. Η χωρική οργάνωση και διευθέτηση του φυσικού και του δομημένου περιβάλλοντος προσδιορίζει ένα ευρύ φάσμα εφαρμογής νέων μεθόδων και τεχνικών, σε συνδυασμό με τη σύγχρονη τεχνολογία και την επιστημονική γνώση. Στα πλαίσια της δεδομένης εργασίας αξιοποιήθηκαν οι παραπάνω παράγοντες με σκοπό τον προσδιορισμό της δυναμικής των περι το Μητροπολιτικό κέντρο Δήμων και τη διατύπωση της αναπτυξιακής τους προοπτικής. Τα αποτελέσματα παλινδρομούν μεταξύ ήδη γνωστών και πρωτόγνωρων τάσεων. Σε κάθε περίπτωση όμως, η μεθοδολογική προσέγγιση του προβλήματος σε συνδυασμό με μια πληρέστερη, χρονικά και θεματικά βάση δεδομένων, θα μπορέσει να σκιαγραφήσει το μέλλον με περισσότερη λεπτομέρεια και ακρίβεια και το σημαντικότερο, για διευρυμένο βάθος χρόνου.

### Βιβλιογραφία

Αραβαντινός Α., (1997) Πολεοδομικός Σχεδιασμός – Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, *Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα*  
Γεωργούλης Δ., (1993) Ζητήματα Θεωρίας στον Αστικό Σχεδιασμό, *Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα*  
Κουτσόπουλος Κ., (2000) Γεωγραφία: Μεθοδολογία και Μέθοδοι Ανάλυσης Χώρου, *Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα*  
Μαλούτας, Θ., (2000) Κοινωνικός και Οικονομικός Ατλας της Ελλάδας, τόμος 1ος *ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος*  
Νικολαΐδου Σ., (1993) Η Κοινωνική Οργάνωση του Αστικού Χώρου, *Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα*  
Hewitson B-Crane R., (1994) Neural Nets: Application in Geography, *Kluwer Academic Pub, London*  
Hiller B., (1996) Space is the machine, *Cambridge, Cambridge University Press*  
M.I.T., (1997) Tutorials and Theory manual of Data Engine software, *Germany*  
Worrall L., (1994) Spatial Analysis and Spatial Policy using Geographic Information Systems, *John Wiley & Sons, London*

[http://www.umn.edu/~annie/\(Artificial Neural Networks in Engineering \(ANNIE\)\)](http://www.umn.edu/~annie/(Artificial Neural Networks in Engineering (ANNIE)))  
[http://www.bbb.caltech.edu/cns.html \(Computation and Neural Systems Meeting \(CNS\)\)](http://www.bbb.caltech.edu/cns.html (Computation and Neural Systems Meeting (CNS)))  
[http://www.abo.fi/~abulsari/EANN97.html \(Engineering Applications of Neural Networks Conference \(EANN\)\)](http://www.abo.fi/~abulsari/EANN97.html (Engineering Applications of Neural Networks Conference (EANN)))  
[http://kal-el.ugr.es/k2d/k2d.html \(K2d Home Page\)](http://kal-el.ugr.es/k2d/k2d.html (K2d Home Page))  
[http://nuweb.jinr.dubna.su/LNP/NEMO/tspN.html \(Travelling Salesman Problem\)](http://nuweb.jinr.dubna.su/LNP/NEMO/tspN.html (Travelling Salesman Problem))

# Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» και πολιτικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη

της Λένας Α. Κάρκα, αρχιτέκτονας, Δρ Γεωγραφίας 1ου Πανεπιστημίου Σορβόνης

## Μία αποτίμηση του σχεδιασμού του νέου αεροδρομίου σε σχέση με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αποτίμηση της αειφορικότητας του νέου αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος» επιχειρήθηκε στα πλαίσια του ερευνητικού προγράμματος SPECTRA1, του οποίου ο πλήρης τίτλος είναι «Αειφορικότητα, Ανάπτυξη και Σχεδιασμός του χώρου: Εξέταση της ικανότητας των Ευρωπαϊκών συστημάτων σχεδιασμού του χώρου να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν πολιτικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη». Πρόκειται για ένα ερευνητικό πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που εκπονήθηκε από μια ομάδα συνεργαζόμενων πανεπιστημίων και ερευνητικών κέντρων επτά χωρών της Ε.Ε.: Μεγάλης Βρετανίας, Ολλανδίας, Ιταλίας, Ιρλανδίας, Φιλανδίας και Ελλάδας, ενώ με συμβουλευτικό ρόλο συμμετείχε το Ευρωπαϊκό τμήμα του Διεθνούς Συμβουλίου για Τοπικές Περιβαλλοντικές Πρωτοβουλίες (ICLEI), που εδρεύει στη Γερμανία.

Κεντρική ιδέα του προγράμματος ήταν ότι τα συστήματα σχεδιασμού του χώρου μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά στην υιοθέτηση των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης μέσω της ρύθμισης των χρήσεων γης, της προστασίας και ανάδειξης του περιβάλλοντος και της ολοκλήρωσης των τομεακών πολιτικών. Η άποψη αυτή προβάλλεται σε αρκετά κείμενα πολιτικών της Ε.Ε. και ιδιαίτερα στο «Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού χώρου».

Αντικείμενο του προγράμματος ήταν να διερευνηθεί: α) κατά πόσον τα συστήματα σχεδιασμού του χώρου έχουν ενσωματώσει τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, β) ποιά μέσα μπορούν να ενισχύσουν τις δυνατότητες του σχεδιασμού του χώρου να αφομοιώσει τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, γ) ποιές επιτυχείς μέθοδοι και κατάλληλα εργαλεία σχεδιασμού έχουν ήδη χρησιμοποιηθεί, δ) γιατί τα συστήματα σχεδιασμού διαφέρουν στην ικανότητα εφαρμογής των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης και, τέλος, ε) ποιές νέες μέθοδοι, εργαλεία και συνθήκες θα συντελούσαν στην αποτελεσματικότερη εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης μέσα από το σχεδιασμό του χώρου.

Στα πλαίσια του προγράμματος συντάχθηκε μια εθνική έκθεση στην οποία αναλύονταν οι συνθήκες που επηρεάζουν την ικανότητα του συστήματος σχεδιασμού να αφομοιώσει τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και πραγματοποιήθηκε η διερεύνηση έξι (6) μελετών περίπτωσης για συγκεκριμένα έργα σε αστικές, αγροτικές, ευαίσθητες και παράκτιες περιοχές.

Σκοπός των μελετών περίπτωσης ήταν να εξετάσουν το ρόλο των συστημάτων και πολιτικών χωρικού σχεδιασμού στην παραγωγή περισσότερο αει-

φόρων αποτελεσμάτων μέσα από την εξέταση συγκεκριμένων πρακτικών παραδειγμάτων. Για τις ανάγκες της ανάλυσης αυτής οι ερευνητικές ομάδες υιοθέτησαν κοινές αρχές και κριτήρια αειφορικότητας, με βάση τα οποία πραγματοποιήθηκε η αποτίμηση των συγκεκριμένων παραδειγμάτων. Οι αρχές και τα κριτήρια αυτά εμφανίζονται στον πίνακα που επισυνάπτεται και ο οποίος χρησιμοποιήθηκε με δύο τρόπους στις μελέτες περίπτωσης. Στο πρώτο μέρος αποτέλεσε τη βάση αποτίμησης της αειφορικότητας των πολιτικών που εφαρμόζονται στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, ενώ στο δεύτερο μέρος χρησιμοποιήθηκε για την ανάλυση της αειφορικότητας του μελετώμενου έργου.

## 2. Η περιοχή των Μεσογείων ως μελέτη περίπτωσης σε αγροτικό χώρο με επιρροή μητροπολιτικού κέντρου

Η μία από τις δύο κατηγορίες μελετών περίπτωσης σε αγροτικό χώρο που πραγματοποιήθηκαν, αφορούσε σε περιοχές που δέχονται την επιρροή κάποιου μητροπολιτικού κέντρου. Σαν ελληνικό παράδειγμα επιλέχθηκε η περιοχή των Μεσογείων, η οποία υφίσταται τα τελευταία 30 χρόνια πιέσεις και μετασχηματισμούς εξ αιτίας της υπερχείλισης της αθηναϊκής αστικοποίησης, με αποτέλεσμα στο χαρακτηριστικό αττικό τοπίο της πεδιάδας να αναπτύσσονται χρήσεις που κατά κανόνα συνδέονται με ανάγκες των κατοίκων της Αθήνας. Τα εκτελούμενα μεγάλα έργα μεταφορικών υποδομών –θεωρούμενα απαραίτητα για την αναβάθμιση του ρόλου της Αθήνας σαν μητροπολιτικό κέντρο– προβλέπεται να προκαλέσουν ακόμα μεγαλύτερη συσσώρευση νέων δραστηριοτήτων. Οι πολιτικές για την πεδιάδα των Μεσογείων που στόχευαν στη διατήρηση του αγροτικού χαρακτήρα της περιοχής και στην ανάσχεση της υπερσυγκέντρωσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών, χωρίς την αναγκαία επιμέλεια εφαρμογής, είχαν σαν τελικό αποτέλεσμα αυθαίρετες κατατμήσεις γης και αναπτύξεις σε βάρος γεωργικής ή δασικής γης.

Αποτέλεσμα αυτού του προτύπου ανάπτυξης ήταν η πεδιάδα των Μεσογείων με τους περίπου 140.000 κατοίκους να μην αναπτυχθεί αυτόνομα και να μην αναδυθεί κανένα δυναμικό αστικό κέντρο σ' αυτήν, αλλά αντίθετα να λειτουργεί σαν τμήμα της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας. Το συγκεκριμένο γεγονός μπορεί να εξηγήσει εν μέρει το γιατί κατά τη διάρκεια της έρευνας δεν εντοπίστηκαν καινοτομικές δράσεις και πολιτικές δρομολογημένες από μέρους των τοπικών αυτοδιοικήσεων. Γενικά οι χωρικές πολιτικές που εφαρμόζονται στην περιοχή των Μεσογείων έχουν αφετηρία το εθνικό επίπεδο και αφορούν στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, επομένως αντανακλούν τις ανάγκες και τους στόχους για την πρωτεύουσα της χώρας, ή

σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες απαιτήσεις, ενός μητροπολιτικού κέντρου σε διεθνές επίπεδο.

Η ενσωμάτωση των Μεσογείων στην ευρύτερη Αθήνα μπορεί να θεωρηθεί εξ ίσου πλεονέκτημα και μειονέκτημα. Η έλλειψη αυτονομίας αντισταθμίζεται από τη θετική δράση καινοτομικών πολιτικών που σχεδιάστηκαν για την Αθήνα, όπως είναι η περίπτωση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας. Οι πιέσεις για αστικοποίηση που οφείλονται στην επιρροή του μητροπολιτικού κέντρου, έγινε προσπάθεια να αντισταθμιστούν από πολιτικές που στόχευαν στη διατήρηση του χαρακτήρα της πεδιάδας σαν χώρου πρασίνου και αναψυχής καθώς και σαν τροφοδότη της πρωτεύουσας σε αγροτικά προϊόντα σε έκτακτες καταστάσεις.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, μελετώμενο κάτω από το πρίσμα των αρχών και κριτηρίων αειφορικότητας που εμφανίζονται στο συνημμένο πίνακα, αποκαλύπτεται πρωτοποριακό σαν πολιτική, κυρίως χάρη στη στενή διασύνδεση χωρικού σχεδιασμού και περιβαλλοντικής προστασίας. Ο χαρακτήρας αυτός είναι ακόμα πιο σημαντικός αν ληφθούν υπ' όψιν δύο στοιχεία: α) ο χρόνος κατά τον



οποίο εκπονήθηκε (σχεδόν πριν μια εικοσαετία) και β) η γενικά αρνητική ελληνική νοοτροπία σε θέματα σχεδιασμού και προστασίας του περιβάλλοντος. Ο στρατηγικός σχεδιασμός για την περιοχή των Μεσογείων όπως εκφράζεται κυρίως από το ΡΣΑ, αλλά και από την προωθούμενη από τον Οργανισμό της Αθήνας ΖΟΕ Μεσογείων, ανταποκρίνεται θετικά στα περισσότερα από τα κριτήρια αειφορικότητας που υιοθετήθηκαν. Ανοιχτά ερωτήματα μένουν μόνο για τα ζητήματα που σχετίζονται με την «ανάπτυξη του πολιτικού συστήματος» και ειδικότερα με την τοπική συμμετοχή. Το πρόβλημα στην περίπτωση αυτή είναι ότι οι αρμοδιότητες του ΟΡΣΑ και της Περιφέρειας Αττικής απομειώνουν το ρόλο της νομαρχιακής και τοπικής αυτοδιοίκησης στο πεδίο του χωρικού σχεδιασμού, κάτι που είναι πρόβλημα αν κριθεί στο επίπεδο της περιοχής Μεσογείων, ενώ αντίθετα είναι λογικό αν η αποτίμηση γίνει στο επίπεδο της ευρύτερης περιοχής Αθηνών.

Θεμελιώδες πρόβλημα για την αποτίμηση της αειφορικότητας των πολιτικών που αφορούν στα Μεσόγεια αποτελεί το γεγονός ότι αυτές παραμένουν στο επίπεδο των προθέσεων. Από πρακτική άποψη τα αποτελέσματα του σχεδιασμού είναι πολύ περιορισμένα. Η ΖΟΕ Μεσογείων που άρχισε να εκπονείται το 1987 δεν έχει ακόμα θεσμοθετηθεί στο βόρειο τμήμα της, ενώ για το νότιο τμήμα το σχετικό Διάταγμα δημοσιεύτηκε από το ΦΕΚ 125/Δ/1998. Οστόσο ακόμα και η εφαρμογή της ΖΟΕ δεν θα μπορούσε να διασφαλίσει ούτε την υλοποίηση του συνόλου των στόχων του ΡΣΑ, ούτε την προώθηση συνολικά των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης, αφού για το σκοπό αυτό απαιτείται η συνδρομή τομεακών πολιτικών που συχνά εμφανίζονται λιγότερο προσανατολισμένες προς την επιδίωξη της τελευταίας απ' ό,τι ο χωρικός σχεδιασμός (πχ. πρόθεση τροποποίησης θεσμικού πλαισίου για τη χωροθέτηση βιομηχανικών μονάδων στην Αττική).

## 3. Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» και κριτήρια αειφορικότητας: μια προσπάθεια αποτίμησης

Το έργο που μελετήθηκε ειδικότερα στα πλαίσια αυτής της μελέτης περίπτωσης, ήταν το αεροδρόμιο στα Σπάτα, ένα από τα μεγαλύτερα πρόσφατα έργα υποδομής στην Ευρώπη και το μεγαλύτερο στην Ελλάδα. Η υλοποίησή του στα Μεσόγεια δρομολογεί σημαντικές εξελίξεις για ολόκληρο το λεκανοπέδιο με δύο τρόπους: α) με την κατάληψη μιας σημαντικής έκτασης στην πεδιάδα (1250Ha για το έργο και 400Ha για τη ζώνη προστασίας), και την αλματώδη ενίσχυση της αστικοποίησης στις γειτονικές του περιοχές αλλά και β) με την κατάργηση του αεροδρομίου στο Ελληνικό και δημιουργία στη θέση του τελευταίου ενός μητροπολιτικού πάρκου.

Η αποτίμηση της αειφορικότητας του έργου, η οποία εμφανίζεται στον συνημμένο Πίνακα, έχει στηριχθεί σε στοιχεία που περιέχονται στο νόμο 2338/1995 περί Κύρωσης της Σύμβασης Ανάπτυξης του νέου Αεροδρομίου, στην έγκριση των περιβαλλοντικών όρων του έργου που περιλαμβάνεται στον ίδιο νόμο και στην ιστοσελίδα του Αεροδρομίου, όπως ήταν διαμορφωμένη στις 25-11-1999. Κάθε μία από τις παραπάνω πηγές δίνει έμφαση σε διαφορετικά αντικείμενα προστασίας, ανάλογα με τον σκοπό της αλλά και με δεσμεύσεις που επιβάλλονται εξώθεν. Η Σύμβαση για παράδειγμα επικεντρώνεται σε δύο σημεία: α) τον

καθορισμό της Ζώνης Περιορισμένης Ανάπτυξης (ΖΠΑ) για την πρόληψη οχλήσεων από αστικές χρήσεις κατά τη διάρκεια κατασκευής και λειτουργίας του αεροδρομίου και β) τη διαχείριση αρχαιο-λογικών και γεωλογικών ευρημάτων στην περιοχή του νέου αεροδρομίου (Φωτογραφίες1,2,3). Η ιδιαίτερη προσοχή που αποδίδεται στην τελευταία θα πρέπει να θεωρηθεί τόσο αποτέλεσμα της ισχυρής σχετικής νομοθεσίας, όσο και της πρόνοιας από πλευράς της Εταιρείας Αεροδρομίου να ρυθμίσει τυχόν προβλήματα που θα προέκυπταν ακριβώς από τον παραπάνω λόγο.

Πριν από οποιαδήποτε προσπάθεια ανάλυσης της αιφορικότητας του συγκεκριμένου έργου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι η επιλογή του για μελέτη έγινε με επίγνωση ότι έργα της εμβέλειας αυτής που εκτελούνται σε ουσιαστικά άθικτες αγροτικές περιοχές, δεν συνάδουν σαν σύνολο με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Η έρευνα επομένως έγκειται στον εντοπισμό στοιχείων του έργου, που να φανερώνουν ευαισθητοποίηση για μετριασμό των επιπτώσεων του έργου και να αποδεικνύουν ότι υπάρχει δυνατότητα συμπόρευσης με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, εφ' όσον διατίθεται η ανάλογη βούληση. Εδώ θα πρέπει παρ'ενθουσιαστικά να σημειωθεί ότι οι περιπτώσεις που ερευνήθηκαν στον ελληνικό χώρο παρουσίαζαν το πρόβλημα ότι το ενδιαφέρον των παρεμβάσεων επικεντρωνόταν στο μετριασμό των επιπτώσεων έργων. Γενικά υπήρξε μεγάλη δυσκολία να εντοπιστούν περιπτώσεις έργων σχεδιασμένων με τρόπο που να προωθούν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως ήταν ο αρχικός στόχος του προγράμματος.

Η εικόνα που διαμορφώνεται από τον Πίνακα αποτίμησης της αιφορικότητας του έργου είναι ενθαρρυντική, δεδομένου ότι εμφανίζει θετική απόκριση σε σχέση με τα περισσότερα κριτήρια που υιοθετήθηκαν στα πλαίσια του προγράμματος. Ωστόσο αυτό συμβαίνει κυρίως για δύο λόγους: ο πρώτος λόγος είναι ότι στην αποτίμηση έχουν συνεκτιμηθεί και οι θετικές συνέπειες από το κλείσιμο του αεροδρομίου Ελληνικού και τη δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου που προβλέπεται στο άρθρο 9 του νόμου. Σύμφωνα με το άρθρο «μετά την έναρξη της λειτουργίας του νέου διεθνούς αερολιμένα της Αθήνας στα Σπάτα, ο αερολιμένας του Ελληνικού παύει να λειτουργεί και ο χώρος που καταλαμβάνει, προορίζεται κυρίως για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου...». Το κλείσιμο του αεροδρομίου Ελληνικού συνεπάγεται τη βελτίωση της ποιότητας ζωής σε μια εκτεταμένη περιοχή κατοικίας και αναψυχής που περιβάλλει το παλαιό αεροδρόμιο, τουλάχιστον από περιβαλλοντική άποψη. Η βελτίωση συνδέεται όχι μόνο με την εξάλειψη των οχλήσεων από τις πτήσεις, αλλά και από τη μετατροπή του χώρου σε μητροπολιτικό πάρκο. Η ζώνη (περίπου 570 Ha) θα φιλοξενήσει εγκαταστάσεις και δραστηριότητες πολιτιστικές, αθλητικές, τουριστικές, εκπαιδευτικές, ερευνητικές και αναψυχής που θα έλκουν επισκέπτες όχι μόνο από την πρωτεύουσα αλλά και από ολόκληρη τη χώρα και το εξωτερικό. Το πρόγραμμα ανάπτυξης του πάρκου στηρίζεται στις αρχές της αυτο-χρηματοδότησης και της μέγιστης δυνατής οικολογικής αυτάρκειας. Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 9 του Κυρωτικού Νόμου, ένα μέρος από τα έσοδα λειτουργίας του πάρκου θα διατεθούν στην περιοχή των Μεσογείων και ιδιαίτερα στο Δήμο Σπάτων για την παροχή αντισταθμιστικών οφελών στο πλαίσιο του ολοκληρω-

μένου χωροταξικού, οικιστικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού της περιοχής.

Η σύνδεση, επομένως, της έναρξης λειτουργίας του νέου αεροδρομίου με τη δημιουργία πάρκου στο παλαιό, ήταν ηβελημένη και συνδεόταν πιθανότατα με την επιδίωξη μείωσης των αντιδράσεων για το νέο αεροδρόμιο. Από την άποψη της συγκεκριμένης έρευνας κρίνεται σαν ένα καινοτομικό στοιχείο που συμβάλλει θετικά στην ποιότητα ζωής στο λεκανοπέδιο.

Ο δεύτερος λόγος στον οποίο οφείλεται η θετική εικόνα του αεροδρομίου σε σχέση με τις επιδιώξεις της βιώσιμης ανάπτυξης σχετίζεται με τον τρόπο που επέλεξε η ευρύτερη ερευνητική ομάδα να επεξεργαστεί την τρίτη στήλη του πίνακα και συνδέεται με πρακτική σκοπιμότητα. Πιο συγκεκριμένα η απάντηση ΟΧΙ σημαίνει ότι δεν εντοπίστηκε κανένα στοιχείο που να υποδηλώνει ότι υπάρχει ανταπόκριση προς το συγκεκριμένο κριτήριο αιφορικότητας. Αντίθετα στην περίπτωση της απάντησης ΝΑΙ σημαίνει ότι εντοπίστηκε κάποια ενέργεια προς την κατεύθυνση του συγκεκριμένου κριτηρίου και όχι ότι η απάντηση είναι καθολική. Αντίθετα ο γενικός κανόνας στην περίπτωση του αεροδρομίου είναι ότι σε κάθε θετική απάντηση αντιστοιχεί και μια αρνητική, δεδομένου ότι οι αρνητικές επιπτώσεις του έργου δεν μπορούν να αντισταθμιστούν από τα υιοθετημένα μέτρα. Όπως ήδη αναφέρθηκε, είναι προφανές ότι στην περίπτωση του αεροδρομίου τα επιτεύγματα σχετίζονται με το μετριασμό των επιπτώσεων και όχι με την αποτροπή μη αντιστρεπτών αποτελεσμάτων, τα οποία είναι αναπόφευκτα. Η αστικοποίηση της αγροτικής ακόμα περιοχής των Μεσογείων είναι το μεγάλο πρόβλημα που θα προκαλέσει η εγκατάσταση του αεροδρομίου. Η ενσωμάτωσή της στην Αθήνα γίνεται πλέον γεγονός με την εκτέλεση των μεγάλων έργων. Η προσέλευση δραστηριοτήτων από το αεροδρόμιο αλλά και από το σύνολο των μεγάλων έργων που εκτελούνται στα Μεσόγεια είναι αναμενόμενο να προκαλέσουν σοβαρότατες αλλοιώσεις στην πεδιάδα, η οποία αποτελεί ένα πόρο ζωτικής σημασίας για την Αθήνα με τους τρόπους που αναφέρονται στο ΡΣΑ αλλά και ένα αντιπροσωπευτικό αττικό τοπίο. Είναι επομένως αναγκαίο να τεθεί σε άμεση εφαρμογή μια ΖΟΕ που θα κατοχυρώνει τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των Μεσογείων και θα ολοκληρώνει τα επί μέρους μέτρα προστασίας που έχουν προβλεφθεί στο Ν. 2338/95, όπως π.χ. η συμπλήρωση της Ζώνης Περιορισμένης Ανάπτυξης με ζώνη προστασίας που θα εκτείνεται σε όλο το μήκος της περιμέτρου του αεροδρομίου.

Η απόκριση του έργου στις τρεις διαφορετικές ομάδες κριτηρίων που περιέχονται στον πίνακα δεν είναι ομοιόμορφη αλλά ποικίλλει αισθητά. Η ομάδα των Γενικών Κριτηρίων, παρά το «μη αναστρέψιμο χαρακτήρα της απόφασης» για την υλοποίηση του έργου, φαίνεται να έχει εξασφαλίσει έναν ικανοποιητικό αριθμό θετικών αποκρίσεων κατά τη σύλληψη και το σχεδιασμό του έργου. Οι δράσεις που συνέβαλλαν στη διαμόρφωση αυτής της εικόνας είναι η δημιουργία Υψηλούς Περιβάλλοντος, η οποία είναι υπεύθυνη όχι μόνο για την εφαρμογή των περιβαλλοντικών όρων, αλλά και για τη συνεχή παρακολούθηση των δικτύων που έχουν εγκατασταθεί στα Μεσόγεια και για την εφαρμογή του συστήματος περιβαλλοντικής διάγνωσης.

Τα Περιβαλλοντικά Κριτήρια καλύπτονται κατά 60% περίπου, ενώ παρατηρείται μια μονομερής έμφαση σε ορισμένα θέματα, με κυριότερο τον

περιορισμό των οχλήσεων από την κυκλοφοριακή επιβάρυνση της περιοχής. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον εκδηλώνεται επίσης για ανακύκλωση των διαφόρων τύπων απορριμμάτων, για την προστασία και ανάδειξη της περιβαλλοντικής ποιότητας και του αισθητικού περιβάλλοντος και την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς. Αντίθετα, κριτήρια όπως η προστασία του εδάφους, η ελαχιστοποίηση των οχλήσεων από τις πτήσεις και η ενεργειακή κατανάλωση, αποτελούν αντικείμενα λιγότερης προσοχής, όπως προκύπτει από τις προβλεπόμενες δράσεις.

Η αποτίμηση των Οικονομικών/Κοινωνικών Κριτηρίων αποκαλύπτει ότι με εξαίρεση του κριτηρίου «παροχή ευκαιριών επιχειρηματικότητας και απασχόλησης» που αφορά στην περιοχή γύρω από το νέο αεροδρόμιο, το έργο θα έχει θετικές επιπτώσεις κυρίως για την γύρω από το Ελληνικό περιοχή ή την ευρύτερη Αθήνα. Η παροχή ευκαιριών επιχειρηματικότητας και απασχόλησης ήταν πάντα το κύριο επιχειρήμα για να πειστεί η κοινή γνώμη για τις θετικές επιπτώσεις του έργου. Ωστόσο κατά τη διάρκεια συνεντεύξεων με τοπικούς παράγοντες διατυπώθηκαν παράπονα ακόμα και για αυτού του είδους τη συμβολή του, παράπονα που αναφέρονται σε θέματα τόσο προσλήψεων, όσο και εκμετάλλευσης της γης. Κάτω από τους ισχυρισμούς αυτούς, των οποίων ο σχολιασμός δεν επιχειρείται στην παρούσα εργασία, κρύβεται το αναμφισβήτητο γεγονός ότι παρόμοιας εμβέλειας έργα δεν ενσωματώνονται στην τοπική οικονομία.

Τελευταίο στάδιο της έρευνας των μελετών περίπτωσης αποτελούσε ο εντοπισμός των παραγόντων που επηρεάζουν θετικά ή αρνητικά την πραγματοποίηση περισσότερο αιφόρων αποτελεσμάτων κατά την υλοποίηση ενός έργου και ειδικότερα η συμβολή του συστήματος σχεδιασμού του χώρου σ' αυτό. Το τελικό συμπέρασμα για την περίπτωση του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος», όπως και γενικότερα για τα μεγάλα έργα, ήταν ότι ο χωρικός σχεδιασμός ελάχιστη επιρροή έχει ασκήσει. Τόσο η σχετική νομοθεσία, όσο και οι χωρικές πολιτικές δεν έπαιξαν κανένα ρόλο στην επιλογή της θέσης αλλά ούτε συνέβαλλαν στα τεχνικά, λειτουργικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του έργου. Ακόμα και ο καθορισμός της Ζώνης Περιορισμένης Ανάπτυξης υπαγορεύθηκε από άλλους λόγους. Αποκαλύπτεται όμως, ότι ενέργειες που αποφασίστηκαν με άλλο από την επιδίωξη της αιφορικότητας σκοπό, μπορούν να συμβάλλουν θετικά, αν υπάρξει η βούληση να αξιοποιηθούν προς αυτή την κατεύθυνση. Σ' αυτή την κατηγορία ενεργειών θα πρέπει να θεωρηθεί ότι υπάγεται και η απόφαση για το κλείσιμο του αεροδρομίου Ελληνικού μετά την έναρξη λειτουργίας του νέου αεροδρομίου. Αντίθετα στους παράγοντες με άμεση θετική δράση κατατάσσονται οι ευρωπαϊκές πολιτικές για την προστασία του περιβάλλοντος και κυρίως η υποχρέωση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων.

Η τελευταία αναφορά στην αποτίμηση της αιφορικότητας του έργου σχετίζεται με την αρχή «Ανάπτυξη της ικανότητας του πολιτικού συστήματος». Η απόκριση και στα δύο σχετικά κριτήρια μπορεί να είναι εξ ίσου ΝΑΙ ή ΟΧΙ, ανάλογα με το επίπεδο στο οποίο πραγματοποιείται η αποτίμηση. Η εκχώρηση αρμοδιοτήτων και συμμετοχή στο τοπικό επίπεδο έχει απόκριση ΟΧΙ. Αντίθετα δέχεται απόκριση ΝΑΙ αν η αποτίμηση πραγματοποιηθεί στο εθνικό επίπεδο, εφ' όσον το έργο έχει εγκριθεί από τη Βουλή. Αυτή η διαδικασία μπορεί να θεωρηθεί

ως καινοτομική αντιμετώπιση της έγκρισης μεγάλων έργων. Μπορεί επίσης να θεωρηθεί σαν μια απόδειξη της αδυναμίας του σχεδιασμού του χώρου να χειρισθεί μεγάλα έργα. Μπορεί όμως να θεωρηθεί και σαν προσπάθεια διατήρησης των μεγάλων έργων εκτός των διαδικασιών του σχεδιασμού του χώρου.

Αυτός ο διφορούμενος χαρακτήρας, που είναι κοινός σε πολλές και σημαντικές ρυθμίσεις που αφορούν στο νέο αεροδρόμιο, αφήνει περιθώρια για ενέργειες ικανές, είτε να ενισχύσουν τις αρνητικές επιπτώσεις του έργου, είτε να τις μετριάσουν, επιτρέποντας μια εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής του αεροδρομίου περισσότερο συμβατή με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Η υλοποίηση μέτρων που έχουν ήδη προβλεφθεί και επισημανθεί σ' αυτό το άρθρο (σε ΡΣΑ, ΖΟΕ Μεσογείων, ΜΠΕ κ.λπ.) είναι αρκετή για την επίτευξη αυτού του στόχου. Μένει μόνο η βούληση να πραγματοποιηθούν με τον τρόπο που παρουσιάζονται, δηλαδή σαν μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας και τη διατήρηση του χαρακτήρα των Μεσογείων και όχι σαν δούρειος ίππος για την άλωση στοιχείων που, στην πλέον της ίδιας αξίας τους, είναι ζωτικής σημασίας για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.

#### Βιβλιογραφία

Κουτρουπά Φ., Αδαμίδης Τ., Τσοούκα Ντ., *Η πολιτική των αερομεταφορών στην Ελλάδα και ο ρόλος της στην περιοχή της Ν.Α. Μεσογείου*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου «Αερομεταφορές και Αεροδρόμια», Αθήνα 3-4/12/1998, σελ. 21-28.

Λουκάκης Π., *Επιπτώσεις αεροδρομίων στις χρήσεις γης. Η περίπτωση του νέου Α/Δ στα Σπάτα*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου «Αερομεταφορές και Αεροδρόμια», Αθήνα 3-4/12/1998, σελ. 247-269.

Νόμος υπ' αριθμ. 2338 «Κύρωση Σύμβασης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, ίδρυση της εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε., έγκριση περιβαλλοντικών όρων και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 202/Α/1995.

Οικονόμου Δ., Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας: Εμπειρίες και προοπτικές, στο *Δεκαεπτά κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2000, σελ. 161-193.

ΟΡΣΑ (Οργανισμός Αθήνας), ΙΠΑ Πάντειου Πανεπιστημίου: «Οικονομική Ανάπτυξη και Χωροταξικός Σχεδιασμός πεδιάδας Μεσογείων 1995-2020: Χωρικές Ρυθμίσεις περιοχής αεροδρομίου – 4η φάση: τελική πρόταση», Αθήνα 1997.

ΟΡΣΑ (Οργανισμός Αθήνας), Ε.Μ.Π. «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού» Έκθεση Α' φάσης, Αθήνα Μάρτιος 1996.

ΟΡΣΑ (Οργανισμός Αθήνας), «Οριοθέτηση ζωνών και καθορισμός χρήσεων γης και όρων δόμησης στην περιοχή της Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου Ανατολ. Αττικής – Μεσογείων» Έκθεση προς την Εκτελεστική Επιτροπή του Οργανισμού Αθήνας, Αθήνα 14.12.1998.

Schill J., *Ο ρόλος του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου «Αερομεταφορές και Αεροδρόμια», Αθήνα 3-4/12/1998, σελ. 51-57.

#### Σημείωση

1. Την ερευνητική ομάδα του προγράμματος στο Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης (ΕΧΟΑ) του Ε.Μ.Πολυτεχνείου αποτέλεσαν οι Λουδοβίκος Βασενχόβεν, Καθηγητής ΕΜΠ και Διευθυντής του ΕΧΟΑ, Δρ Λένα Κάρκα και Δρ Πόπη Σαουντζάκη.

Οι φωτογραφίες που συνοδεύουν το άρθρο προέρχονται από την ιστοσελίδα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε., όπως ήταν διαμορφωμένη στις 25-11-1999.



# Περί πτήσεων και περί-πτώσεων

των Κατερίνας Ανδρίτσου, Δημήτρας Ραχμανίδου



Με αφορμή την κατασκευή και τη λειτουργία του νέου Διεθνούς Αερολιμένα στα Σπάτα και την ταυτόχρονη απομάκρυνση από το Ελληνικό, δημιουργείται αναπόφευκτα μια σειρά από σκέψεις και ερωτήματα, ιδιαίτερα κάτω από το φως κάποιων εννοιών που αποτελούν και τον άξονα προσέγγισης σε αυτό το άρθρο.

Όλοι θα συμφωνήσουμε μάλλον ότι η έννοια της πτήσης αποπνέει ένα δυναμισμό και μια γοητεία. Το σημείο όπου η μαγεία της πτήσης συναντά και τροφοδοτεί την αρχιτεκτονική, είναι ο τόπος όπου πραγματοποιείται η διέλευση από τα επίγεια πράγματα στα εναέρια. Η αρχιτεκτονική δημιουργεί χώρο. Στη συγκεκριμένη περίπτωση τον επίγειο χώρο, όπου συμβαίνει το γεγονός της μετάβασης στον εναέριο. Μετάβασης που ως κίνηση, ως διαδικασία, ως αίσθηση και ως συμβολισμός, δημιουργεί μια διττή πύλη, στο μεταίχμιο ανάμεσα σε δύο διαφορετικούς, αλλά στενά συνδεδεμένους κόσμους – των οποίων γίνεται και το κοινό σημείο. «Η πύλη προς τους αιθέρες» είναι το κτίριο του σύγχρονου αεροσταθμού.

- Η αρχιτεκτονική σύνθεση, η έκφραση, το νόημα της πύλης προς τους αιθέρες, είναι ζητήματα δυσχερή, σημαντικά και εξαιρετικά ενδιαφέροντα.

- Ο αεροσταθμός πρέπει να ανταποκρίνεται πλήρως σε πολύπλοκες λειτουργικές απαιτήσεις ενώ ο τυχόν συμβολικός χαρακτήρας του εκφράζεται σε συγκεκριμένο τόπο και πολιτισμό.

- Περισσότερο ίσως από άλλα κτίρια δημόσιου χαρακτήρα, μπορεί να θεωρηθεί ως ο κατ' εσχολήν τύπος κτιρίου του αιώνα που έφυγε. Είναι αναμφισβήτητος ένας σημαντικός χώρος, χαρακτηριστι-

κός της ζωής των σημερινών κοινωνιών. Επιπλέον είναι σύμβολο εθνικού, πολιτικού, οικονομικού αλλά και πολιτιστικού κύρους και ισχύος. Αυτό δεν σημαίνει ότι το κτίριο του αεροσταθμού πρέπει οπωσδήποτε να είναι «εντυπωσιακό» και ακριβό. Πρέπει πάντως να συνδυάζει την ανθρώπινη συμπεριφορά με τις πολυάριθμες, πολυποικιλίες και συχνά ανομοιογενείς λειτουργίες, να ανταποκρίνεται σε ενδεχόμενες αλλαγές και να έχει ταυτόχρονα ποιοτικό αρχιτεκτονικό χαρακτήρα, μια «ποιητική» αναγνωρίσιμη. Ο Eero Saarinen είχε πει για τον αεροσταθμό της TWA, στο αεροδρόμιο της Ν. Υόρκης (κτίριο πρωτοποριακό μέχρι και σήμερα). «Όλες οι καμπύλες, όλοι οι χώροι και τα στοιχεία, έως και το σχήμα των πινάκων ανακοινώσεων, των κιγκλιδωμάτων και των γκισέ εξυπηρέτησης, έπρεπε να ταιριάζουν μεταξύ τους. Επεδίωξα ο επιβάτης που περνά μέσα από το κτίριο να βιώνει ένα περιβάλλον εξ' ολοκλήρου σχεδιασμένο, στο οποίο κάθε κομμάτι του να απορρέει από κάποιο άλλο και όλα μαζί να ανήκουν στον ίδιο μορφολογικό και οργανικό κόσμο».

- Στον αεροσταθμό διακινούνται και συναθροίζονται κυριολεκτικά εκατομμύρια ανθρώπων, διαφορετικών εθνικοτήτων, κοινωνικών στρωμάτων, ηλικιών, αντιλήψεων, παιδείας, γούστου, διαφορετικών προελεύσεων και προορισμών. Η αρχιτεκτονική του αεροσταθμού είναι πραγματικά η αρχιτεκτονική του μεγάλου, του ποικίλου, η αρχιτεκτονική του πλήθους, η αρχιτεκτονική μιας σύγχρονης Βαβυλώνας. Θα πρέπει λοιπόν να συγκινεί και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες και στις επιθυμίες αυτού του τόσο ανομοιογενούς πλήθους. Σ' αυτό ακριβώς το σημείο μοιάζει να εκδηλώνεται στην περίπτωση αυτή η δύναμη της αρχιτεκτονικής, ο συλλογικός, ο κοινωνικός, ο δημοκρατικός της χαρακτήρας.

- Μέσα στο χώρο του αεροσταθμού η κίνηση είναι διαρκής, πάνω σε ένα αμφίδρομο σχήμα. Όσοι τον διασχίζουν δεν αποχωρούν προς την κατεύθυνση από την οποία ήρθαν, (όπως π.χ. σε ένα μουσείο). Ακόμη δεν είναι ένα κτίριο που επιλέγεις να επισκεφθείς ανάμεσα σε άλλα. Το αεροπορικό ταξίδι (εφ' όσον πρέπει να πραγματοποιηθεί) διέρχεται απαραίτητα μέσα από αυτόν. Κατά συνέπεια όσα στοιχεία τον συνθέτουν, συμβολικά ή μη, μένουν στον επιβάτη και ως αναμνήσεις από τον τόπο που αφήνει (ή που φτάνει).

- Ο αεροσταθμός είναι ένα «αστικό» δημόσιο κτίριο που βρίσκεται όμως (παραδόξως) μακριά από την πόλη, αλλά σε ισχυρή σύνδεση με αυτήν. Δεν συνορεύει (συνήθως) με κανένα άλλο κτίριο, αλλά είναι ελεύθερος στο χώρο. Δεν δεσμεύεται από ζητήματα ένταξης σε άμεσο γειτονικό κτισμένο περιβάλλον. Όλες οι πλευρές του, ελεύθερες, προσφέρονται για αρχιτεκτονική επεξεργασία και έκφραση «ανάλογη και αρμόζουσα» για ένα τέτοιο κτίριο.

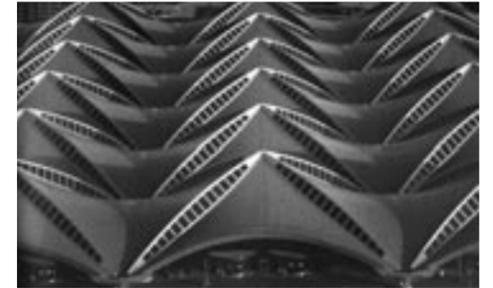
- Όπως σε κάθε σημαντικό κτίριο (μουσείο, πανεπιστήμιο, συλλογική κατοικία), όπως σε κάθε κτίριο του οποίου η υπόσταση καταγράφεται για διάφορους λόγους στην αντίληψη, στη μνήμη και στον πολιτισμό των ανθρώπων, έτσι και στη περίπτωση αυτή η αρχιτεκτονική μπορεί να είναι παρούσα με όλη της τη σημασία και εμβέλεια. Φαίνεται να έχει γίνει πλέον συνείδηση διεθνώς το γεγονός ότι οι αρχιτέκτονες μπορούν και ξέρουν να εκκινήσουν από την αυστηρή λειτουργική, κτιριολογική πλευρά ενός αεροσταθμού και να φτάσουν σε ένα αυθεντικό αρχιτεκτόνημα του σύγχρονου πολιτισμού, που όχι μόνο θα προσελκύει τους επενδυτές και τους επιχειρηματίες, αλλά θα συμβάλλει στον εμπλουτισμό της γενικότερης παιδείας της κοινωνίας.

- Οι αεροσταθμοί, ως τα πρώτα κτίρια που συναντά κανείς όταν φτάνει σε έναν τόπο, συχνά εκφράζουν πολιτισμικά στοιχεία από αυτόν. Σε μερικές περιπτώσεις επηρεάζονται μορφολογικά από την πόλη, ιδιαίτερα όταν αυτή έχει έντονο ιστορικό, πολιτιστικό και αρχιτεκτονικό χαρακτήρα. Στο διάλογο του αεροσταθμού με τον τόπο, το ζητούμενο είναι η δόκιμη προσέγγιση της αυθεντικότητας και της ειλικρίνειας στη σύνθεση. Ο κίνδυνος είναι η έκπτωση σε προφανείς, επιφανειακούς, κοινότοπους και σκηνογραφικούς χειρισμούς.

Ενδιαφέρον παράδειγμα αποτελεί το νέο διεθνές αεροδρόμιο της Νορβηγίας, το Gardermoen του Oslo. Ζητήθηκε από τους αρχιτέκτονες το κτίριο να είναι απολύτως σύγχρονο και να αναφέρεται και να αντανάκλα τη Νορβηγική φύση. Η ερμηνεία και η απάντηση των αρχιτεκτόνων στηρίζεται κυρίως στη Νορβηγική πρακτική ή ίσως στα Νορβηγικά έθιμα. Η κατάλληλη χρησιμοποίηση των τοπικών πηγών, η σύνθεση και η εγγύτητα στη φύση, είναι χαρακτηριστικά που κρατήθηκαν και που φάνηκε ότι μπορούν να αντιστοιχούν στη σύγχρονη, όπως και στην παραδοσιακή νορβηγική αρχιτεκτονική.

- Η μεταφορά ως μονοπάτι ποιητικής δημιουργίας, έχει χρησιμοποιηθεί από πολλούς αρχιτέκτονες και όχι μόνο της εποχής μας. Άλλοι χρησιμοποιούν «μεταφορές» για να περιγράψουν τα κτίριά τους, ενώ πολλοί συνθέτουν τα έργα τους ξεκινώντας από μεταφορές. Η μεταφορά έχει χρησιμοποιηθεί με τρόπους συνεπείς και συνθετικά οργανικούς, αλλ' όμως και επιφανειακά, μερικές φορές σαν «τεχνική μίμησης», άλλοτε ως ένα μέσο απόδοσης μιας «πολιτισμικής αύρας» ή ως μια μέθοδος ιστορικής ερμηνείας. Στους αεροσταθμούς η μεταφορά της πτήσης και ο συμβολισμός του δυναμισμού που η πράξη αυτή ενσωματώνει, έχει εκφραστεί με ποικίλους και ενδιαφέροντες τρόπους.

Με τον Eero Saarinen πρωτοπόρο στη δεκαετία του '50, συλλαμβάνουμε αρχιτεκτονικά το μήνυμα της μαζικής κατάκτησης των αιθέρων μετά τον πόλεμο (J.F.K., Dulles-Washington). Αλλά και με νεότερα παραδείγματα, όπως του Sondica στο Bilbao του S. Calatrava, οι ανάλογες προσπάθειες των αρχιτεκτόνων συνεχίζονται. Σήμερα σε πολλές χώρες, τα μεγάλα έργα αντιμετωπίζονται με βασικό άξονα και με απαραίτητη προϋπόθεση και την αρχιτεκτονική τους ποιότητα. Στην Ελλάδα της δεκαετίας του '50, ένα μεγάλο όνομα ανέλαβε και σχεδίασε τον Ανατολικό Αεροσταθμό του Ελληνικού – ο Eero Saarinen. Σήμερα, που ο νέος αερολιμένας στα



Σπάτα λειτουργεί, αναρωτιόμαστε τι έχει συμβεί από τότε και κατά ποιο τρόπο ο «Ελευθέριος Βενιζέλος» συσχετίζεται με τα διεθνή παραδείγματα ή ενσωματώνει κάποιες έστω από τις προηγούμενες έννοιες, ή εν τέλει, στο έργο αυτό, που βρίσκεται και γιατί χάθηκε η αρχιτεκτονική;

Από την αμφισβητούμενη χωροθέτηση του αερολιμένα στα Μεσόγεια, μέχρι τον αεροσταθμό με τους σκοτεινούς και χαμηλούς χώρους αφίξεων, τους απρόσωπους χώρους αναχωρήσεων και την έλλειψη κάθε διαφάνειας και οπτικής επαφής των κοινόχρηστων χώρων με τις πίστες, στο κιβωτιοειδές κτίριο των 800 μέτρων καταρτούνται μια-μια όλες οι έννοιες που αναφέρονται στο πολιτισμικό τοπίο, στο συμβολισμό της πτήσης, στην αρχιτεκτονική σύνθεση. Από την ανάθεσή του σε μια Γερμανική εταιρεία (ως πακέτο μελέτης - κατασκευής, με μειοδοτικό διαγωνισμό), μέχρι και τον τυποποιημένο σχεδιασμό του, τίποτα σχεδόν δεν πείθει για την ποιότητα, αλλά και για το κύρος και το γόητρο που αυτό το αεροδρόμιο προσφέρει στην Ελλάδα.

## Σημείωση

Το άρθρο βασίζεται στην εργασία των Κ. Ανδρίτσου - Δ. Ραχμανίδου: «Αεροσταθμοί - Πύλες προς τους Αιθέρες». (Διάλεξη 9ου εξαμήνου, Τμ. Αρχιτεκτόνων Ε.Μ.Π., Τομέας 1, Αθήνα, Ιούνιος 1999). Υπεύθυνος διδάσκων Α. Ρόκας. Η μελέτη αυτή καταλήγει ήδη σε παρόμοιες διαπιστώσεις σε ό,τι αφορά τον (υπό κατασκευή τότε) αεροσταθμό στα Σπάτα. Σ' αυτήν περιέχονται αναλυτικότερα στοιχεία και σχετική Βιβλιογραφία. (Βρίσκεται στη Βιβλιοθήκη του Τμ. Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ).

πάνω: Αεροσταθμός Gardermoen, Όσλο, Νορβηγία, αρχιτέκτονες AVIAPLAN, 1998

δίπλα από πάνω προς τα κάτω: Αεροσταθμός Kuala Lumpur, Μαλαισία, αρχ. Kisho Kurokawa, 1998  
Αεροσταθμός πρώην TWA, JFK, Νέα Υόρκη, αρχ. Eero Saarinen, 1958  
Αεροσταθμός Sondica, Bilbao, Ισπανία, αρχ. Santiago Calatrava, 1999

# Προαστιακός σιδηρόδρομος και το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων

συνέντευξη του Κυρ. Πιπίνη με τον Ιορδάνη Παραδεισόπουλο\*

**Μπορεί ο προαστιακός σιδηρόδρομος, εκτός από την προφανή αναβάθμιση του συστήματος μεταφορών, να επιφέρει περιβαλλοντική βελτίωση και να δράσει καταλυτικά στην πολεοδομική ανασυγκρότηση της περιοχής της πρωτεύουσας;**

Η μητροπολιτική Αθήνα στερείται εξυπηρέτησης από προαστιακό σιδηρόδρομο, δηλαδή από ένα μέσο ιδιαίτερα αποτελεσματικό, οικονομικό και περιβαλλοντικά συμφέρον, που χρησιμοποιείται κατ' εξοχήν στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις. Τα προαστιακά τρένα λειτουργούν συνδασμένα με τα δίκτυα μετρό και τραμ, αλλά και των λεωφορείων. Όλα μαζί αποτελούν τους κορμούς εξυπηρέτησης των αστικών επιβατικών μεταφορών, τόσο μικρού και μεσαίου μήκους (τραμ, μετρό, λεωφορεία), όσο και μεσαίου και μεγάλου μήκους (προαστιακός).

Το Ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας και το Πρόγραμμα Μέτρων κατά του Νέφους «Αττική SOS» του ΥΠΕΧΩΔΕ, προβλέπουν σαν έργο πρώτης προτεραιότητας την ανάπτυξη προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου, για τη σύνδεση του Πειραιά και της Αθήνας με τις υποπεριφέρειες του νομού Αττικής (Μεσόγεια, Λαυρεωτική, Δυτική Αττική, Βόρεια Αττική), το νέο Αεροδρόμιο των Σπάτων και τα μεγάλα κέντρα – πόλεις δορυφόροι, των γειτονικών νομών (Κόρινθος, Λουτράκι, Χαλκίδα, Θήβα). Το δίκτυο αυτό, μαζί με τα υπόλοιπα μέσα σταθερής τροχιάς της Αθήνας

(μετρό, τραμ), θεωρείται ότι θα αποτελέσει τη σπονδυλική στήλη του Συστήματος Μεταφορών της Περιοχής Πρωτεύουσας, τόσο σαν εργαλείο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, όσο και σαν εργαλείο οργάνωσης του χώρου.

**Είναι διασφαλισμένες οι προϋποθέσεις υλοποίησης του έργου;**

Η δημιουργία του προαστιακού σιδηροδρόμου αποτελεί αποκλειστική πρωτοβουλία και αρμοδιότητα του ΟΣΕ. Η κατασκευή του προαστιακού δικτύου Αττικής ταυτίζεται πρακτικά με την ανακατασκευή του συνόλου των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων στην περιοχή, για πρώτη φορά μετά το 1880! Η συνολική δαπάνη των έργων αυτών, που το στο μεγαλύτερο μέρος τους είναι απαραίτητα, ανεξάρτητα από τη λειτουργία του προαστιακού σιδηροδρόμου, καθώς αποτελούν τμήματα των βασικών σιδηροδρομικών αξόνων Πειραιά-Αθήνας Θεσσαλονίκης και Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας, υπερβαίνει τα 300 δισ. δρχ. Για την υλοποίηση των έργων του Προαστιακού - Σιδηροδρόμου δημιουργήθηκε στη ΕΡΓΟΣΕ η «Διεύθυνση Έργου του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αθηνών». Αντικείμενο της διεύθυνσης αυτής είναι η μελέτη και ανακατασκευή των σιδηροδρομικών έργων στο τμήμα Ρέντης-Αθήνα-ΣΚΑ (Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών)-Α/Δ (Αεροδρόμιο) Σπάτων, περιλαμβανομένων των έργων α) των μεγάλων σταθμών ΣΚΑ και Αθήνας, β) των λοιπών σταθμών του τμήματος, γ) των εγκαταστάσεων συντήρησης τροχαίου υλικού και δ) των συστημάτων σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης και ηλεκτροκίνησης. Η προσπάθεια επικεντρώνεται στην επιτυχή απόδοση της γραμμής Ρέντης-Αθήνα-ΣΚΑ-Α/Δ Σπάτων σε πλήρη λειτουργία και εκμετάλλευση μέχρι την άνοιξη του 2004, ώστε να εξυπηρετηθούν άρτια και οι κυκλοφοριακές ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων.

Το σύνολο των απαιτούμενων έργων έχει ενταχθεί στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα του ΟΣΕ της περιόδου 2000-2006 (Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και Ταμείο Συνοχής), οι απαιτούμενες μελέτες εκπονούνται με εθνική χρηματοδότηση, ενταγμένες πλέον σε συγχρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση Προγράμματα (Ταμείο Υποδομής Μεταφορών, ΕΤΠΑ) και το απαιτούμενο, για τη λειτουργία του προαστιακού, τροχαίο υλικό κατασκευάζεται ήδη, επίσης με εθνική χρηματοδότηση.

**Πώς συνδυάζονται οι εθνικές επιλογές με την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών στο έργο του προαστιακού σιδηροδρόμου;**

Η λειτουργία άρτιου δικτύου υπηρεσιών προαστιακού σιδηροδρόμου στην Αττική θα συμβάλει

στην εθνική πολιτική μεταφορών, προωθώντας τη χρήση μαζικών μέσων μεταφοράς στις αστικές και ιδιαίτερα στις περιστατικές και προαστιακές μετακινήσεις, αξιοποιώντας την υφιστάμενη σιδηροδρομική υποδομή και τους διαδρόμους, όπου μπορεί να λειτουργήσει σιδηρόδρομος και συνεπικουρώντας την προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών σε μητροπολιτικές περιοχές μεγάλου πληθυσμιακού μεγέθους και μεγάλης έκτασης, συμβάλλοντας έτσι στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και ανάπτυξης. Το δίκτυο του προαστιακού σιδηροδρόμου θα διασυνδέσει μεγάλους συγκοινωνιακούς κόμβους στην περιοχή της Πρωτεύουσας, όπως το λιμάνι του Πειραιά, τους σιδηροδρομικούς σταθμούς στο κέντρο της Αθήνας, το Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών, το νέο Α/Δ Σπάτων και σε επόμενο στάδιο τα λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου.

**Ο προαστιακός σιδηρόδρομος θα είναι αυτοτελής ή συνδυαστικό συγκοινωνιακό έργο;**

Η αποτελεσματικότητα του προαστιακού σιδηροδρόμου θα εξαρτηθεί από τον βαθμό συνεργασίας του με τα άλλα μέσα μεταφορών: (α) Όσον αφορά τη συνεργασία με το ιδιωτικό επιβατικό αυτοκίνητο (ΙΧ), αυτή επιτυγχάνεται με την ανάπτυξη εγκαταστάσεων στάθμευσης και μετεπιβίβασης (park & ride) στους σταθμούς του προαστιακού σιδηροδρόμου, η ελκυστικότητα των οποίων θα ενισχυθεί με την πρόβλεψη κατάλληλων δραστηριοτήτων και αναπτύξεων γύρω από αυτούς. (β) Σε σταθμούς του προαστιακού σιδηροδρόμου θα εξασφαλίζεται επίσης ανταπόκριση προς/από τα υπόλοιπα μέσα αστικών μαζικών μεταφορών (λεωφορεία, τρένο, τραμ κατά περίπτωση). (γ) Αντίστοιχη δυνατότητα συνεργασίας με το μετρό θα εξασφαλιστεί σε πέντε σταθμούς (Πειραιάς, Βοτανικός, Σταθμός Λαρίσης, Νεραντζιώτισσα, Σταυρός), ώστε το μετρό να τροφοδοτεί τον προαστιακό σιδηρόδρομο και να τροφοδοτείται από αυτόν. Αναμένονται λοιπόν σημαντικά οφέλη και για το μετρό, το οποίο θα κερδίζει επιβάτες και πελατεία από τη διευρυμένη ενδοχώρα του προαστιακού, που θα φθάνει τουλάχιστον μέχρι την Κόρινθο, τη Χαλκίδα και το Α/Δ των Σπάτων, κατά τα πρότυπα αντιστοιχών μεγαλουπόλεων του εξωτερικού.

**Πώς εντάσσεται το έργο στο σχεδιασμό συγκοινωνιακής σύνδεσης των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων;**

Το έργο του προαστιακού θα αποδειχτεί ιδιαίτερα ωφέλιμο και στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, συνδέοντας μεταξύ τους πόλους Ολυμπιακής σημασίας, όπως το Αεροδρόμιο, το Ολυμπιακό Στάδιο, το κέντρο ιππασίας στο Μαρκόπουλο, το κέντρο της Αθήνας, το λιμάνι του Πειραιά και περιοχές με ξενοδοχειακή υποδομή (Λουτράκι, Χαλκίδα).

**Τι δείχνουν τα στοιχεία επιβατικής κίνησης;**

Το προαστιακό τρένο αναμένεται να προσελκύσει συνολικά 350.000 επιβάτες ημερησίως το 2004, 425.000 επιβάτες ημερησίως το 2010 και 560.000 επιβάτες ημερησίως το 2020. Σημειώνεται, ότι στην περίοδο 2004-2020 το προαστιακό τρένο αναμένεται κατά μέσο όρο να

έχει συνολική επιβατική κίνηση ίση με το 70% περίπου της αντίστοιχης κίνησης του μετρό, με πολύ μικρότερο κόστος κατασκευής. Ειδικότερα, η επιβατική κίνηση του προαστιακού τρένου από και προς το Αεροδρόμιο εκτιμάται σε τουλάχιστον 36.000 επιβάτες ημερησίως το 2004, δηλαδή σε 25-30% της συνολικής κίνησης από/προς Αεροδρόμιο.

**Ποιά είναι τα δεδομένα χρηματοοικονομικής σκοπιμότητας και ανταποδοτικότητας της σιδηροδρομικής σύνδεσης του νέου διεθνούς αερολιμένα;**

Πρόσφατη (1998) χρηματο-οικονομική ανάλυση έδειξε, ότι το έργο αιτιολογείται χρηματοοικονομικά και επιβάλλεται κοινωνικοοικονομικά. Είναι χαρακτηριστικό, ότι με τη λειτουργία του προαστιακού, μειώνονται οι μετακινήσεις με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς κατά 1,5 εκατ. χιλιόμετρους επιβάτες. Έτσι η σιδηροδρομική σύνδεση του Α/Δ των Σπάτων με την περιοχή Πρωτεύουσας και το δίκτυο ΟΣΕ, στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Προαστιακού Σιδηροδρομικού Δικτύου Αττικής συνοψίζεται σε έξι βασικά χαρακτηριστικά πλεονεκτήματα. Στρατηγικής σημασίας, αφού αποτελεί βασική επιλογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας και συμβάλλει στην ταχεία σύνδεση του Α/Δ με το κέντρο της Αθήνας, τα λιμάνια Πειραιά, Ραφήνας και Λαυρίου και σημαντικά αστικά κέντρα – δορυφόρους (Κόρινθος, Λουτράκι, Θήβα, Χαλκίδα, Λαμία, Πάτρα), καθώς θα είναι απολύτως συμβατή με το υπόλοιπο προαστιακό/υπεραστικό δίκτυο.

Συμβατή με τη διεθνή τάση, που δείχνει ότι για τα σύγχρονα κομβικά αεροδρόμια (hubs) προτιμούνται οι σιδηροδρομικές συνδέσεις προαστιακού/υπεραστικού τύπου ή τύπου express, αφού σε σύγκριση με το Μετρό, εγγυώνται υψηλότερα λειτουργικά χαρακτηριστικά και μεγαλύτερη άνεση, συμβάλλουν στη διεύρυνση της ζώνης επιρροής του αεροδρομίου και παρέχουν τη δυνατότητα συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών.

Τεχνικοοικονομικά σκόπιμη με υψηλούς χρηματοοικονομικούς δείκτες.

Αποτελεσματική ως προς την εξυπηρέτηση του Α/Δ, που θα αποσυμφορήσει αισθητά το παράλληλο οδικό δίκτυο και θα περιορίσει τις ανάγκες χρωρών στάθμευσης στην περιοχή του Α/Δ, ενώ θα αποτεινεται σε μεγάλη ποικιλία χρηστών (αεροπορικοί επιβάτες προελεύσεων ή προορισμών τόσο στο κέντρο, όσο και στην περιφέρεια της Αθήνας ή την ευρύτερη ενδοχώρα, εργαζόμενοι περιοχής Α/Δ από/προς Αθήνα, Μεσόγεια, Λαυρεωτική).

Επιλέξιμη για χρηματοδότηση από κοινοτικούς πόρους.

Επείγουσα γιατί θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί ως το 2004, λόγω Ολυμπιακών Αγώνων.

\*Ο κ. Ιορδάνης Παραδεισόπουλος (πολιτικός μηχαν., Δρ συγκοινωνιολόγος) είναι αναπληρωτής γενικός διευθυντής της ΕΡΓΟΣΕ, υπεύθυνος για τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο Αττικής.



# Αττική οδός

συνέντευξη του Γιάννη Ζερβού με τον Δημήτρη Παπαμιχαήλ

**Η Ελληνική Κυβέρνηση στα τέλη του 1990 εξήγγειλε το πρόγραμμα κατασκευής των «μεγάλων συγκοινωνιακών έργων της Αττικής». Ποιά από τα έργα έχει αναλάβει μέχρι σήμερα η Αττική Οδός ΑΕ;**

Δεν γνωρίζω σε ποιά εξαγγελία αναφέρεστε, ωστόσο, εκείνο που πρέπει να γνωρίζετε είναι ότι η Αττική Οδός ΑΕ υπάρχει μόνο για το συγκεκριμένο έργο της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνιας-Σταυρού-Σπάτων (ΕΛΕΣΣ) και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού (ΔΠΛΥ).

**Με ποιές διαδικασίες και σε ποιά μελετητικά γραφεία έγιναν οι αναθέσεις για την μελέτη των έργων που η Αττική Οδός ΑΕ έχει αναλάβει να υλοποιήσει;**

Η «Αττική Οδός ΑΕ» δια μέσου της Συμβάσεως Μελέτης-Κατασκευής έχει αναθέσει στην «Κοινοπραξία κατασκευής Αττική Οδός» τη μελέτη και την κατασκευή του έργου. Η Κ/Ξ ως ιδιωτικός φορέας έχει απόλυτη ελευθερία επιλογής των μελετητών του έργου, τους οποίους και επιλέγει με τα κριτήρια που η ίδια ορίζει χωρίς γραφειοκρατικές χρονοβόρες διαδικασίες. Στο έργο εργάζονται σήμερα περισσότερα από 40 μελετητικά γραφεία κάθε ειδικότητας: Τοπογραφικά, Οδοποιίας, Υδραυλικά, Στατικά, Αρχιτεκτονικά, Μηχανολογικά, Ηλεκτρολογικά, Ηλεκτρονικά, Εξειδικευμένα στο περιβάλλον, στο θόρυβο, στο πράσινο, στο κυκλοφοριακό κ.λπ.

**Οι προβλεπόμενες μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων έχουν εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση;**

Η έγκριση των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων δεν γίνεται, όπως γνωρίζετε, από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Υπάρχουν ΜΠΕ εγκεκριμένες σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες που διέπουν τη νομοθεσία μας (η οποία έχει λάβει υπ' όψιν της τις πλέον πρόσφατες απαιτήσεις της Ε.Ε.).

**Υπάρχουν αποκλίσεις σε σχέση με το μέχρι σήμερα προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα παράδοσης στην κυκλοφορία τμημάτων των έργων και ποιά είναι το πιθανότερο χρονοδιάγραμμα από 'δω και πέρα;**

Το χρονοδιάγραμμα παράδοσης των τμημάτων του έργου της Αττικής Οδού είναι:

Τμήμα	Περιγραφή	Ποσοστό ολοκλήρωσης έως 31.12.2000	Προβλεπόμενη Ημερομηνία Παραδόσεως	Προβλεπόμενη Ημερομηνία Παραδόσεως βάσει προέδρου
A	Ελευσίνια - Χαλάνη	30 %	01.04.2002	31.12.2002
B	Χαλάνη - Μεταμόρφωση	30 %	01.04.2004	31.12.2002
C	Μεταμόρφωση - Α. Κορυθάλου	30 %	01.04.2002	31.12.2002
D	Α. Κορυθάλου - Παλλήνη	30 %	01.04.2004	31.12.2002
E	Παλλήνη - Ίαση	30 %	01.02.2001	01.02.2001
F	Δ.Α.Α. Υμηττού	30 %	01.08.2002	01.08.2002

δίπλα: Γέφυρα Καρέλα

κάτω: Ανοσπέδος κόμβος Μεταμόρφωσης

Έως σήμερα έχει εκτελεστεί το 40% του συνολικού έργου ενώ, όπως φαίνεται και από τον ως άνω πίνακα, όλα τα τμήματα πρόκειται να παραδοθούν αρκετά νωρίτερα από την συμβατικώς προβλεπόμενη. Αυτό ισχύει ακόμη και για τη ΔΠΛΥ στην οποία σημειώθηκαν σημαντικές καθυστερήσεις 22 μηνών περίπου, λόγω των προσφυγών του Αμερικανικού Κολλεγίου και του Δήμου Αγ. Παρασκευής και την καθυστέρηση της σχετικής απόφασης από την πλευρά του ΣτΕ.

**A) Ποιά είναι ακριβώς το πρώτο τμήμα της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνιας-Σταυρού-Α/Δ Σπάτων που θα παραδοθεί στην κυκλοφορία γύρω στα τέλη Μαρτίου 2001;**

Εντός του Μαρτίου 2001 πρόκειται να παραδοθεί στην κυκλοφορία το τμήμα από τον Α/Κ Παλλήνης έως το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων «Ελευθέριος Βενιζέλος», μήκους 15 χλμ., το οποίο αποτελούσε και συμβατική μας υποχρέωση. Επιπλέον όμως θα παραδοθεί και το τμήμα από το Γέρακα έως την Παλλήνη (2 χλμ) καθώς και το τμήμα από τον Α/Κ Μεταμόρφωσης έως τη Λεωφόρο Κύμης (μήκους 4 χλμ περίπου).

**Αληθεύει ότι οι ενδιάμεσοι εισοδοί-εξοδοί του τμήματος αυτού θα λειτουργήσουν αργότερα και αν ναι, πότε;**

Όσον αφορά το τμήμα Παλλήνη-Σπάτα, μέχρι το Σεπτέμβριο 2001 θα δίνονται σταδιακά σε πλήρη λειτουργία όλοι οι κόμβοι του τμήματος.

**Σε τι βαθμό το τμήμα αυτό θα είναι σε θέση να παραλάβει τα κυκλοφοριακά φορτία από και προς το αεροδρόμιο;**

Το παραδιδόμενο τμήμα έχει σχεδιαστεί για να παραλαμβάνει όχι απλά τα σημερινά φορτία που απαιτούνται για το αεροδρόμιο, αλλά κυκλοφοριακά φορτία πολλαπλάσια αυτών. Τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση είναι σε θέση να εξυπηρετούν 2.000 κατ' ανώτατο όριο Ι.Χ οχήματα ανά ώρα. Όπως καταλαβαίνετε, η συνολική χωρητικότητα σε ένα σημείο της οδού είναι δυνατόν να φθάσει τα 12.000 αυτοκίνητα ανά ώρα.

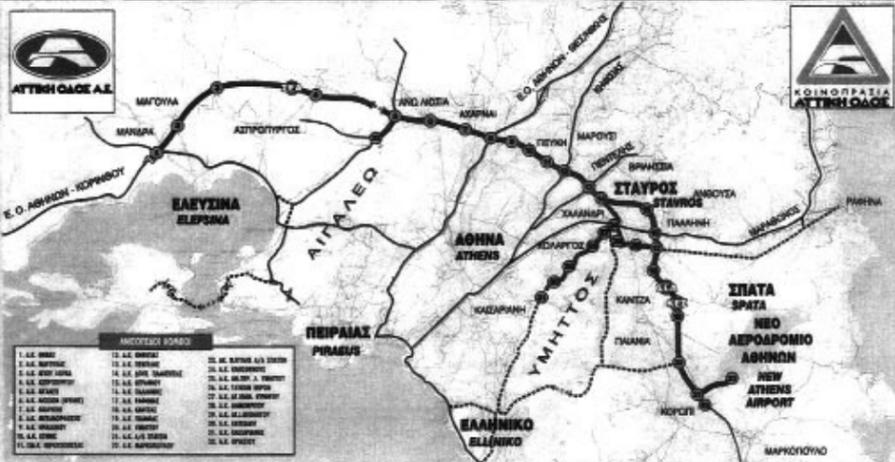
**Ποιά είναι η προβλεπόμενη συχνότητα των Σημείων Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων κατά μήκος των αξόνων; Ποιά είναι το λειτουργικό πρόγραμμά τους;**

Στο συνολικό έργο προβλέπονται 2 Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ) που φυσικά θα εξυπηρετούν και τα δύο ρεύματα. Κάθε σταθμός θα καταλαμβάνει έκταση 60.000 μ<sup>2</sup> και θα έχει, εκτός των σταθμών εξυπηρέτησης του αυτοκινήτου και του αυτοκινητιστή (πρατήρια βενζίνης, πλυντήρια, λιπαντήρια, βουλκανιζατέρ, bar, εστιατόρια, mini market, κλπ), και άλλες εγκαταστάσεις διαφόρων εμπορικών χρήσεων (γραφεία, τράπεζες, χώρους ψυχαγωγίας κ.λπ.).

**Αληθεύει ότι προβλέπεται ν' αποζημιωθεί η Αττική Οδός ΑΕ από τη στιγμή που θα λειτουργήσει ο προαστιακός σιδηρόδρομος; Αν ναι, ποιά είναι η μορφή και το μέγεθος της αποζημίωσης αυτής;**

Ναι, η Σύμβαση προβλέπει ειδική ρήτρα για αποζημίωση του Αναδόχου σε περίπτωση νωρίτερης έναρξης λειτουργίας του προαστιακού σιδηροδρόμου. Αυτή η ρύθμιση έγινε γιατί ο κάθε ιδιώτης που επενδύει κεφάλαια για να υλοποιηθεί αυτό το έργο κάνει διάφορους υπολογισμούς για





την προβλεπόμενη κυκλοφορία στον αυτοκινητόδρομο και για τα αντίστοιχα αναμενόμενα έσοδα. Εάν δεν γνωρίζει τι ανταγωνιστικά μέσα είναι δυνατόν να αναπτυχθούν άμεσα ή στο μέλλον, δεν είναι σε θέση να προσδιορίσει τους κινδύνους και υπάρχει πιθανότητα να μην μπορέσει να πάρει πίσω αυτά που επένδυσε. Λογικά λοιπόν έχει προβλεφθεί από τη σύμβαση ότι, αν γίνει ο προαστιακός και αποδειχθεί ότι μειώνει την προβλεφθείσα στην προσφορά του αναδόχου κίνηση, τότε το Δημόσιο θα καλύπτει το έλλειμμα που δημιουργείται στα έσοδα του αναδόχου.

**Αληθεύει ότι υπάρχει κάποια περιεκτικότητα σε διοξίνες στα υλικά που χρησιμοποιούνται για τα οδοστρώματα;**

Η περιεκτικότητα σε διοξίνες του υλικού (σκουριές/εκκαμινεύματα) που χρησιμοποιείται στον αντιολισθηρό τάπητα του αυτοκινητόδρομου είναι πολύ κάτω των επιτρεπόμενων ορίων κι αυτό έχει πιστοποιηθεί από εγκεκριμένα διεθνή ινστιτούτα τα οποία διεξήγαγαν σχετικές επιστημονικές έρευνες κατόπιν εντολής της Αττικής Οδού, η οποία ενδιαφέρεται τόσο για τη δημόσια υγεία, όσο και για την ασφάλεια των πολιτών. Ένα από αυτά, το Βρετανικό Εργαστήριο EUS συμπέρανε συγκεκριμένα ότι «τα επίπεδα διοξίνης που εντοπίστηκαν στο δείγμα μεταλλικής σκόνης είναι εξαιρετικά χαμηλά και δεν θέτουν την υγεία σε οποιοδήποτε σοβαρό κίνδυνο με τη χρήση για την οποία προορίζονται». Εξάλλου, πρέπει να σημειωθεί ότι το υλικό αυτό χρησιμοποιείται ευρύτατα τα τελευταία 50 χρόνια τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική χωρίς ποτέ να έχει θεωρηθεί επικίνδυνο.

πάνω: Ανισόπεδος κόμβος Κηφισίας  
μέση: Διάγραμμα ανισόπεδων κόμβων της Αττικής Οδού

# Το αεροδρόμιο των Σπάτων

του Θάνου Βλαστού, αρχιτέκτονα-συγκοινωνιολόγου, επίκ. καθ. ΕΜΠ

**Μια ακόμη πρόκληση για αλλαγή στόχου στη συγκοινωνιακή πολιτική**

Η αντικατάσταση του Ελληνικού από ένα νέο αεροδρόμιο έξω από την πόλη είναι μια πολύ θετική εξέλιξη εφόσον εξασφαλιστούν δυο προϋποθέσεις:

**Πρώτη προϋπόθεση:**

Το Ελληνικό πράγματι να κλείσει ως αεροδρόμιο πολιτικό και στρατιωτικό. Ως προς αυτό εξακολουθούν να υπάρχουν ερωτηματικά. Αν τελικά κλείσει, το ζήτημα είναι ποιά θα είναι η χρήση που θα του δοθεί, διότι οι επιπτώσεις της μπορεί να είναι μεγαλύτερες από αυτές του αεροδρομίου. Προς το παρόν το Ελληνικό αντιμετωπίζεται σαν μια δεξαμενή οικοπέδων και ένα μέρος του δόθηκε «προσωρινά» στους Ολυμπιακούς Αγώνες. Ήταν η εύκολη λύση που απάλλαξε την πολιτεία από την ανάγκη διαμόρφωσης του Φαληρικού Όρμου για να υποδεχτεί τα στάδια. Το αποτέλεσμα είναι διπλά κακό. Από τη μια η προοπτική ανάπτυξης του Φαληρικού Όρμου απομακρύνεται και από την άλλη η προοπτική ολοκληρωμένης οργάνωσης του Ελληνικού κατά ενιαίο τρόπο σε υπερτοπικό πόλο αναψυχής, πολιτισμού και πρασίνου διακυβεύεται.

**Δεύτερη προϋπόθεση:**

Η δημιουργία του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα να μην προκαλέσει αλυσιδωτές αντιδράσεις που θα φέρουν το σύνολο των Μεσογείων σε μια κατάσταση ανεξέλεγκτης κλιμακας δόμησης κάθε κατηγορίας χρήσεων, ασύμβατων μεταξύ τους. Δεν πρέπει να θεωρείται αυτονόητο, όπως συμβαίνει, ότι η κατασκευή ενός αεροδρομίου δίνει το ελεύθερο στην κερδοσκοπία να χτίσει μια δεύτερη Αθήνα με όρους χειρότερους από αυτούς που ίσχυσαν στο λεκανοπέδιο πολλές δεκαετίες πριν.

**ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΑΙ ΤΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ**

Τα εγκαίνια του νέου αεροδρομίου έδωσαν το έναυσμα για μια μεγάλη συζήτηση, που εστίαστηκε στα προβλήματα προσπέλασής του. Η συζήτηση θα έπρεπε να επεκταθεί στα αδιέξοδα των μετακινήσεων συνολικά στην πρωτεύουσα και ιδιαίτερα στο εσωτερικό του λεκανοπεδίου, διότι εκεί βρίσκεται το πρόβλημα. Διότι τη σύνδεση μεταξύ του αεροδρομίου και των ορίων του πυκνοδομημένου ιστού (αεροδρόμιο – Σταυρός) την εξασφαλίζει άνετα το πρώτο τμήμα, του νέου αυτοκινητόδρομου Ελευσίνας-

Σπάτων, που κατασκευάστηκε. Το θέμα είναι πώς βγαίνει ή πώς μπαίνει κανείς στο εσωτερικό της πόλης. Όλοι γνωρίζουν ότι το δίκτυο είναι συγκοινωνούντα δοχεία. Αν υπάρξουν προβλήματα στη Λ. Μεσογείων και στο Χαλάνδρι, αυτά θα επεκταθούν και βαθύτερα μέσα στην πόλη, στην Κηφισία, στη Λ. Αλεξάνδρας, στον κεντρικό ιστό.

Ο αυτοκινητόδρομος που συνδέει τα Σπάτα με τον Σταυρό αποτελεί προέκταση του εξωτερικού δακτυλίου (περιφερειακή Υμηττού και Ελευσίνας-Σπάτων). Ο εξωτερικός δακτύλιος θα είναι πολύτιμος για το λεκανοπέδιο. Όλες οι μεγάλες πόλεις έχουν δακτύλιο για να προστατευτούν από τις διαμπερείς ροές. Δακτύλιο θα έπρεπε να αποκτήσουν και οι μικρές πόλεις. Το πρόσθετο πλεονέκτημα της Ελευσίνας-Σπάτων είναι ότι θα διευκολύνει τη σύνδεση της δυτικής με την ανατολική Αθήνα, αμβλύνοντας τις αποκοπές της κοινωνικής γεωγραφίας της πρωτεύουσας. Ωστόσο η λειτουργία του αεροδρομίου ταυτίστηκε με το νέο αυτοκινητόδρομο, ο οποίος αποτελεί σε αυτό το στάδιο τη μοναδική λύση. Το νέο αυτό μάλιστα οδικό έργο παρουσιάστηκε ως το πιο «μοντέρνο» της Ευρώπης, λόγω προφανώς του τηλεματικού εξοπλισμού του για τη διαχείριση της κυκλοφοριακής ροής.

Σε μια περίοδο που σε όλους τους κατοίκους αυτής της πόλης είναι φανερό ότι η λύση για την επιβίωσή της είναι η ριζική αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας, σε μια περίοδο που η πολιτεία θα όφειλε να ασκήσει μια ευρείας κλίμακας πολιτική ευαισθητοποίησης για τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου, αντί για αυτό η καθυστέρηση στα υπόλοιπα έργα άφησε να διαφημίζεται ο αυτοκινητόδρομος, να προσκαλείται το αυτοκίνητο, να του παρέχεται ακόμη ένα κίνητρο για να κινηθεί στην πόλη.

Δεν υπάρχουν «μοντέρνοι» αυτοκινητόδρομοι. Αντίθετα, όταν έχουν το μονοπώλιο στις μεταφορές, ανήκουν στις ξεπερασμένες λύσεις.

Η Αθήνα θα προσαρμοστεί στο νέο αεροδρόμιο με εργαλείο τον αυτοκινητόδρομο. Θα ενισχυθεί έτσι ο ρόλος του αυτοκινήτου. Όταν κατασκευαστεί το προαστιακό τρένο και το μετρό, θα έχουν διαμορφωθεί οι συνθήκες. Θα πρέπει λοιπόν να επιταχυνθούν τα έργα αυτά. Και μέχρι να ολοκληρωθούν, να δοθεί έμφαση στη λεωφορειακή σύνδεση του αεροδρομίου με το κέντρο.

Με τη στήριξη και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι ευρωπαϊκές πόλεις ανακατασκευάζονται έτσι ώστε να μην είναι πια εξαρτημένες από το αυ-

κάτω: Ανισόπεδος κάμβος Δήμου Ηρακλείου

τοκίνητο. Εξοπλίζονται με δίκτυα τραμ, ανανεώνουν τους στόλους των λεωφορείων με οχήματα νέας τεχνολογίας μη ρυπογόνα, κατασκευάζουν μεγάλου μήκους δίκτυα υποδομής για το ποδήλατο, διευκολύνουν την κίνηση των πεζών, περιλαμβανομένων των ηλικιωμένων και των αναπήρων, προωθούν τις συνδυασμένες μετακινήσεις που περιορίζουν το αυτοκίνητο σε ένα μικρό μέρος της συνολικής καθημερινής διαδρομής. Συστήματα όπως το car sharing και το car pooling αποκτούν όλο και πιο πολλούς φίλους, το δε mobility management έχει αντικαταστήσει πλέον ως πολιτική τη συμβατική διαχείριση της κυκλοφορίας, έχοντας ως πρωτεύοντα στόχο του τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου.

Η Αθήνα, αντίθετα κάνει ένα βήμα μπρος και δυο βήματα πίσω:

### ΤΟ ΜΕΤΡΟ

Από μόνο του είναι μια βελτίωση μεταφορική, που δεν άλλαξε όμως τίποτα στην επιφάνεια της πόλης. Συγχρόνως ακύρωσε την εναλλακτι-



κή λύση της κατασκευής, με τα ίδια χρήματα, πολλαπλάσιων χιλιομέτρων γραμμών τραμ, που ισοδυναμούσε με την άσκηση μιας δυναμικής πολιτικής αναβάθμισης του οδικού περιβάλλοντος.

### ΤΟ TRAM

Εξαγγέλθηκε μεν αλλά απογυμνώθηκε από τη σημασία που του απέδιδαν όσοι από χρόνια πρότειναν την υλοποίησή του. Το στοίχημα της σύνδεσης του κέντρου με τη θάλασσα με ένα μέσο που να είναι ανταγωνιστικό του αυτοκινήτου, το οποίο έχει στη διάθεσή του μια Α. Συγγρού, είναι πολύ μεγάλο. Κανείς δεν μπορεί να υποστηρίξει ότι μέσα από τη Ν. Σμύρνη, ένα τραμ κινούμενο περίπου σαν λεωφορείο θα ανταγωνιστεί το αυτοκίνητο.

### ΤΑ 300 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ

Αντιπροσωπεύουν μια γενναία ανανέωση του στόλου. Αποτελούν όμως μια επένδυση που πάει χαμένη όταν υποχρεώνονται να κινούνται χωρίς προνομιακή φωτεινή σηματοδότηση και αποκλειστικές λωρίδες, αλλά, μαζί με τη γενική κυκλοφορία.

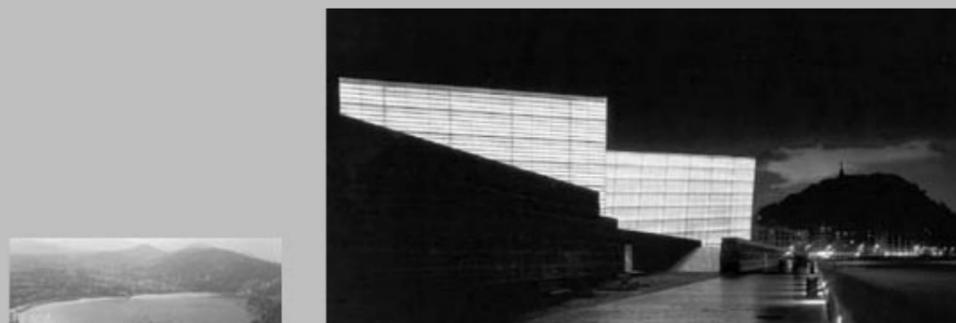
### ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

Οι πεζοδρομήσεις για την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων χαράσσουν μια αισιόδοξη προοπτική για την Αθήνα. Η τύχη ωστόσο του Εμπορικού Τριγώνου που 'πεζοδρομήθηκε' πριν από μερικά χρόνια για να ξαναγίνει σήμερα βορρά του αυτοκινήτου, όπως και το θέμα που παρουσιάζουν πολλοί από τους υπάρχοντες πεζοδρόμους, είναι ένα μάθημα. Πώς θα προστατευτεί η πολιτική της ενοποίησης;

### Επίλογος

Η απομάκρυνση του αεροδρομίου στα Σπάτα, η υποκατάσταση μέρους του Πειραιά από τη Ραφήνα και το Λαύριο, η δημιουργία σιδηροδρομικού κέντρου στο Μενίδι, η κατασκευή του εξωτερικού δακτυλίου αποτελούν θετικές επιλογές εάν τηρηθεί το βασικό κριτήριο της μεταφοράς τους, που είναι να βρεθούν έξω από την πόλη. Γίνεται το ανάποδο. Χρησιμοποιούνται σαν μοχλοί για την επέκταση της πόλης που θα τους ενσωματώσει, έτσι ώστε σε μερικές δεκαετίες να απαιτηθούν νέες λύσεις ακόμη πιο μακριά. Οι προβλέψεις δίνουν διπλασιασμό του αριθμού των αυτοκινήτων μέχρι το 2020 και φαίνεται ήδη ότι είναι συντηρητικές. Η επέκταση της Αθήνας σε χαμηλές πυκνότητες σημαίνει αδυναμία της δημόσιας συγκοινωνίας να την καλύψει και ακόμη μεγαλύτερη εξάρτηση από το αυτοκίνητο, που θα κάνει όλο και μεγαλύτερες διαδρομές. Παράλληλα το πρόβλημα της στάθμευσης, ειδικά στις κεντρικές περιοχές, είναι αδιέξοδο και οι φορείς έχουν παραιτηθεί από κάθε πρωτοβουλία.

Η βιτρίνα των μεγάλων έργων δεν θα 'πρεπε να κρύψει την πραγματικότητα που είναι η καθοδική πορεία προς την υπανάπτυξη. Οι διακοσμητικές πολιτικές που ακολουθούνται, εξυπηρετούν μεν κάποια μικροεργολαβικά οφέλη, αλλά, ούτε καν αγγίζουν τους πραγματικούς στόχους που αξίζει να τεθούν για την Αθήνα του 21ου αιώνα.



«Συνεδριακό Κέντρο Kursaal» στο San Sebastian της Ισπανίας, αρχ. Rafael Moneo (1ο βραβείο Mies van der Rohe Award 2001)

ΕΙΔΗΣΕΙΣ - ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ

**Κωνσταντίνος Πατέσος, Το κιβώτιο του Μοντέρνου - Κείμενα για την αρχιτεκτονική**, Εκδόσεις Καστανιώτης, Αθήνα 2001, σελ. 318

Από τα τριάντα κείμενα που επέλεξε ο Κωνσταντίνος Πατέσος να περιλάβει στον παρόντα τόμο, τα περισσότερα, γραμμένα ειδικά για το ένθετο «Νέες Εποχές» της εφημερίδας «Το Βήμα της Κυριακής», υπηρετούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την πληροφόρηση του αναγνωστικού κοινού για τα δρώμενα στη διεθνή και την ελληνική αρχιτεκτονική σκηνή, τη γνωριμία του με σημαντικούς δημιουργούς ή χαρακτηριστικά έργα και την τόνωση του ενδιαφέροντός του για τα ζητήματα της αρχιτεκτονικής εν γένει.

Περιλαμβάνονται επίσης κείμενα με γενικότερο θεωρητικό ή ιστορικοκριτικό χαρακτήρα, κατά κανόνα εκτενέστερα και συστηματικότερα. Πρόκειται, κυρίως, για άρθρα δημοσιευμένα σε αρχιτεκτονικά έντυπα, εισηγήσεις σε συνέδρια ή ημερίδες και σεμιναριακά μαθήματα. Η ιδιαίτερη αξία τους έγκειται στο ότι είναι κείμενα με άποψη.

**Γεώργιος Μ. Σαρηγιάννης, ΑΘΗΝΑ 1830-2000. Εξέλιξη-Πολεοδομία-Μεταφορές**, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 2000, σελ. 356

Στο βιβλίο του αυτό, αναλύει το ιστορικό, οικονομικό και κοινωνικό πλαίσιο των διαφόρων περιόδων της πρωτεύουσας από την ίδρυσή



του ελληνικού κράτους μέχρι σήμερα σε συνδυασμό με την πολεοδομική της εξέλιξη και τις κρατικές παρεμβάσεις στο χώρο της Αθήνας, καθώς και με την εξέλιξη των μεταφορών σ' αυτήν. Η περίοδος της νεοκλασικής Αθήνας, ο Μεσοπόλεμος, η πρώτη μεταπολεμική περίοδος, η περίοδος της δικτατορίας και οι επόμενες εποχές μετά τη μεταπολίτευση, αποτελούν μια συνεχή ενότητα μέσα από την ιστορική συνέχεια της χώρας μας, μετά το 1830.

Τα «καθαρά» πολεοδομικά φαινόμενα, τελικά δεν είναι τίποτε άλλο παρά η έκφραση στο χώρο του ιστορικού πλαισίου, ο Όθωνας και ο Γεώργιος ο Α', ο Τρικούπης και ο Βενιζέλος, ο Μεταξάς, η Αμερικανική Αποστολή, ο Βαρβαρέσος, ο Καραμανλής και η Χούντα, ο Μάνος και ο Τρίτσης και οι σύγχρονοι μας δρώντες πολεοδομικά αρμόδιοι πολιτικοί, είναι στενά συνδεδεμένοι με τις πολεοδομικές εξελίξεις, άλλες από τις οποίες προκάλεσαν και άλλες απλά υπηρέτησαν. Ταυτόχρονα, οι ειδικότεροι εκφραστές της πολεοδομικής πολιτικής, Κλεάνθης και Κλέντοσε, Σταυρίδης, Mawson και Hoffmann, Παπαναστασίου και Εμπράρ, Δημητρακόπουλος και Καλλιγιάς, Βασιλειάδης και Δοξιάδης, Κριεζής και άλλοι από τους σύγχρονους, όπως ο Αραβαντινός ή ακόμη από την άλλη μεριά η πανίσχυρη Αττικό Μετρό ΑΕ και το διαπλεκόμενο σύμπλεγμα των κατασκευαστικών εταιρειών Η' τάξεως και ο απρόσωπος πλέον δημοσιούπαλληλι-

κός οργανισμός, ερμηνεύονται μέσα από την πολιτική και την ιστορία, έχοντας γράψει οι ίδιοι σημαντικό μέρος της πολεοδομικής ιστορίας της Αθήνας.

**Θάνος Βλαστός και Τίνα Μπιρμπίλη, Φτιχόνοντας πόλεις για ποδήλατο. Στοιχεία αισθητικής και κατασκευής. Τα πρώτα παραδείγματα σε Ελλάδα και Κύπρο**, έκδοση του περιοδικού Mbike, Ιανουάριος 2001, σελ. 256 (περιλαμβάνονται 22 χάρτες, 30 σχέδια και 111 φωτογραφίες)

Η έκδοση αποτελεί προϊόν ενός προγράμματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής – ΓΔ Περιβάλλοντος στο οποίο συμμετείχαν η Αναπτυξιακή Εταιρία του Δήμου Αθηναίων και ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος. Χορηγός της έκδοσης είναι η Κτηματική Εταιρία του Δημοσίου.

Το βιβλίο αυτό αποτελεί συνέχεια δύο πρόσφατων εκδόσεων σχετικών με το ποδήλατο, των πρώτων στην Ελλάδα, των ιδίων συγγραφέων. Η πρώτη «Ποδήλατο στις Ελληνικές Πόλεις – Πολιτικές Ένταξης» αφορά στις πολιτικές προώθησής του και η δεύτερη, «Διαμορφώσεις και Πολιτικές για την ένταξη του Ποδηλάτου στην Ελληνική Πόλη – Διερεύνηση Γεωμετρικών Προδιαγραφών με βάση την Ευρωπαϊκή Εμπειρία», παρέχει οδηγίες σχεδιασμού υποδομών για την κίνησή του.

Μετά τα δύο πρώτα βιβλία και δευδομένης της γενικότερης ευαισθητοποίησης που έχει αρχίσει να εκδηλώνεται στην Ελλάδα, ο σκοπός του τρίτου τόμου είναι να συμβάλει αποτελεσματικότερα στο σχεδιασμό. Γι' αυτό σε αυτόν δίνεται έμφαση στην παρουσίαση των μέχρι σήμερα υλοποιήσεων και μελετών για το ποδήλατο στον τόπο μας. Αποτελούν ενδιαφέροντα παραδείγματα που θα μπορούσαν να δώσουν ιδέες στις δημοτικές αρχές και στους μελετητές. Ιδέες λύσεων, οι οποίες δεν θα περιορίζονται μόνο στην εισαγωγή στην πόλη ενός νέου μέσου μετακίνησης, αλλά θα εντάσσονται σε μια ευρύτερη πολιτική ανάπτυξης του πολεοδομικού περιβάλλοντος και ανάδειξης των πιο πολύτιμων χαρακτηριστικών του, φυσικών, ιστορικών, κοινωνικών και αρχιτεκτονικών.

Συγχρόνως, ο τόμος αυτός εμβαθύνει και στα κατασκευαστικά θέ-

ματα, με βάση κυρίως την ευρωπαϊκή εμπειρία. Γι' αυτό, παρατίθεται ένας μεγάλος αριθμός από φωτογραφίες, διότι οι εικόνες είναι ό,τι πιο πλούσιο σε πληροφορία. Δυστυχώς, οι Έλληνες μηχανικοί οπουιάζουν και στη συνέχεια εργάζονται σε ένα οπτικό περιβάλλον που τους διδάσκει ελάχιστα. Οι παραστάσεις που έχουμε στον τόπο μας είναι πολύ φτωχές και δύσκολα εμπνέουν. Αδυντούμε να φανταστούμε τις πόλεις μας διαφορετικές από αυτό που είναι. Τα καλά παραδείγματα παραμένουν άγνωστα αν και βρίσκονται δίπλα μας.

Αυτό το βιβλίο είναι αφιερωμένο στη μεγάλη πρόκληση που είναι η ανακατασκευή του οδικού περιβάλλοντος της πόλης. Πρόκειται για ένα φιλόδοξο έργο που ο 21ος αιώνας είναι υποχρεωμένος να επιχειρήσει. Θα προκύψει από παρεμβάσεις μικρής και μεγάλης κλίμακας. Παρεμβάσεις μεμονωμένες και παρεμβάσεις που θα σχηματίζουν δίκτυα. Παρεμβάσεις που θα επαναλαμβάνουν λύσεις που δοκιμάστηκαν σε παλαιότερες εποχές ή λύσεις σχεδιαστικά πρωτόγνωρες.

Η εισαγωγή του ποδηλάτου και η ανακατασκευή του οδικού χώρου αποτελούν δύο στόχους που ο



ένας αποτελεί προϋπόθεση για τον άλλο. Αν δεν γίνει ο χώρος του δρόμου όμορφος, ελκυστικός και φιλικός στον ποδηλάτη, ο κάτοικος θα συνεχίσει να επιλέγει τα μηχανικά μέσα και κυρίως το μηχανοκίνητο δίκυκλο. Αν από την άλλη πλευρά δεν αρχίσουν οι κάτοικοι να χρησιμοποιούν το ποδήλατο για κάποιες από τις μετακινήσεις τους, δεν θα αναπτυχθεί το κατάλληλο κλίμα ευαισθητοποίησης, που θα ωθήσει τους υπεύθυνους φορείς να προχωρήσουν στην υλοποίηση των έργων ανάπτυξης της πόλης.

Υπάρχουν ήδη κάποιοι ποδηλάτες

στους ελληνικούς δρόμους, ιδιαίτερα στις επίπεδες πόλεις όπου το ποδήλατο έχει μια παράδοση (για παράδειγμα το Μεσολόγγι, ο Βόλος, η Καρδίτσα). Αυτό συμβαίνει παρόλο που δεν έχει υλοποιηθεί κάποια ειδική υποδομή γι' αυτούς. Κάτι ανάλογο συμβαίνει και σε πολλές άλλες χώρες. Δεν είναι απαραίτητη η ειδική υποδομή εκεί όπου τα αυτοκίνητα είναι λίγα και κυρίως όταν κινούνται σχετικά αργά. Το ποδήλατο σε τέτοιες συνθήκες μπορεί να συνυπάρχει με το αυτοκίνητο.

Ένα μεγάλο μέρος του υλικού αυτού του τόμου προέρχεται από έρευνα που έγινε σε Ελλάδα και Κύπρο για τον εντοπισμό υλοποιήσεων αλλά και σχεδιασμών για το ποδήλατο. Από την έρευνα αποδείχθηκε ότι δεν βρισκόμαστε στο μηδέν. Είναι τόσα τα κυκλοφορικά προβλήματα σε Ελλάδα και Κύπρο που, σε πείσμα της δέσμιας στο αυτοκίνητο νοοτροπίας που επικρατεί και παρακάμπτοντας τις δυσκολίες που βάζει η μορφή των πόλεων που φτιάξαμε, υπάρχουν κάποιοι δημοτικοί άρχοντες που κατανοούν τα адιέξοδα, βέβουν μπροστά, διεκδικούν την ουτοπία.

Τούτο το βιβλίο γράφτηκε γι' αυτούς που έβαλαν στόχο να ξαναφτιάξουν την ελληνική πόλη, με άλλες προτεραιότητες και με άλλους στόχους. Επιζήουμε να τους ενισχύσει με επιχειρήματα, με παραδείγματα και με εικόνες. Το φωτογραφικό υλικό προέρχεται από μια δεύτερη παράλληλη έρευνα στις ευρωπαϊκές πόλεις και σε μικρότερο βαθμό σε κάποιες μη ευρωπαϊκές. Ήταν μια έρευνα απαραίτητη, για τη συλλογή υλικού που να πείθει ότι η υπόθεση ποδήλατο, έστω κι αν φαίνεται στην Ελλάδα ανέφικτος στόχος, στην ευρωπαϊκή πόλη είναι πραγματικότητα. Μια πραγματικότητα που έχει εισάγει ποιότητες στην καθημερινή ζωή της πόλης.

Η δομή του τόμου: Κεφάλαιο 1, «Ποδήλατο και αρχιτεκτονική του οδικού δικτύου. Παράμετροι και κριτήρια σχεδιασμού» Αναφέρεται στις ποιότητες εκείνες που μπορεί να ξαναπροσφέρει ο δρόμος μέσω της υλοποίησης υποδομών για το ποδήλατο. Ποιότητες που σχετίζονται με την ασφάλεια, την αισθητική, την ησυχία και τη βιοκλιματική λειτουργία του δρόμου.

Κεφάλαιο 2, «Υλικά οδικών αναπλάσεων για το ποδήλατο»

Περιλαμβάνει μια αναλυτική παρουσίαση των χαρακτηριστικών των υλικών και των μεθόδων χρήσης τους.

Κεφάλαιο 3, «Στοιχεία κατασκευής υποδομών για το ποδήλατο» Αναφέρεται σε γενικότερα κατασκευαστικά θέματα της δομής του ποδηλατόδρομου και των κριτηρίων διαστασιολόγησης και σχεδιασμού.

Κεφάλαιο 4, «Παραδείγματα για το ποδήλατο σε Ελλάδα και Κύπρο», Παρουσιάζει τις περισσότερες υλοποιήσεις και τις πιο ολοκληρωμένες μελέτες που έχουν γίνει μέχρι τώρα για το ποδήλατο σε Ελλάδα και Κύπρο.

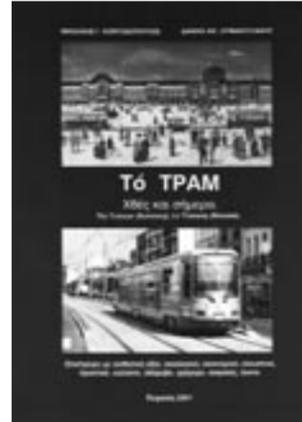
Κεφάλαιο 5, «Μεθοδολογία εκπόνησης μελετών ένταξης του ποδηλάτου σε αστικές περιοχές. Το παράδειγμα της Νέας Σμύρνης στην Αθήνα».

**Νικόλαος Δ. Κοντοσάπουλος και Δανιήλ Αθ. Ορφανουδάκης, Το TRAM: Χθές και σήμερα**, Πειραιάς 2001

Στο βιβλίο αυτό αναλύουν την ιστορία των τραμ που πρωτοεμφανίστηκαν στις αρχές του 19ου αιώνα ως ιπποκίνητα και στη συνέχεια έγιναν ατμοκίνητα και ηλεκτροκίνητα. Περιγράφονται οι διάφοροι τύποι τραμ, ο τρόπος κινήσής τους, οι τρόποι ηλεκτρικής τροφοδοσίας τους. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στη μουσειακή διατήρηση και συντήρηση των παλαιών τροχιοδρομικών οχημάτων σε διάφορες πόλεις του κόσμου και στην τουριστική εκμετάλλευσή τους. Επίσης ειδική αναφορά γίνεται στις ελληνικές πόλεις που γνώρισαν το μεταφορικό αυτό μέσον: Αθήνα, Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Καλαμάτα, Πάτρα, Βόλο και Καρλόβασι Σάμου.

Ο κλάδος των μεταφορών –και κυρίως το ιδιωτικό αυτοκίνητο– ευθύνεται στο μεγαλύτερο ποσοστό για τη μεγάλη ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση στις πόλεις. Ο πολίτης πρέπει να ενημερωθεί, να ευαισθητοποιηθεί και να πεισθεί για τα σημαντικά προτερήματα του σύγχρονου τραμ που είναι αθόρυβο, γρήγορο, ελκυστικό, άνετο, οικονομικό, οικολογικό, ασφαλές, πρακτικό, ευέλικτο και με αισθητική αξία. Προσφέρει στον άνθρωπο καλύτερη ποιότητα ζωής και είναι ένα συγκοινωνιακό σύστημα υψηλής ποιότητας και μη ρυπογόνο. Αυτό φαίνεται από τα εκατοντάδες δι-

κτυα σύγχρονων τραμ που κατασκευάζονται και επεκτείνονται αυτή τη στιγμή σε όλο τον κόσμο, από τον συσχετισμό του σύγχρονου τροχιόδρομου προς τα άλλα αστικά μέσα συγκοινωνίας (λεωφορεία, τρόλλεϋ-μπας, υπόγειο σιδηρόδρομο), αλλά και από τις μελέτες που γίνονται σε όλο τον



κόσμο καθώς και στην Αθήνα, Πειραιά και Θεσσαλονίκη, που μας πείθουν για την άμεση επαναφορά του τραμ στις πόλεις μας.

**Ελένη Φεσσά-Εμμανουήλ, Δοκίμια για τη Νέα Ελληνική Αρχιτεκτονική**, Αθήνα 2001, σελ. 480

Οι ιστορικοί και κριτικοί της νέας ελληνικής αρχιτεκτονικής γνωρίζουν καλά πόσο δύσκολη είναι η ερμηνεία και αξιολόγηση κτιρίων, προσώπων και ιδεών που σημάδεψαν την πορεία της. Πολλά από τα κτίρια αυτά σήμερα δεν υπάρχουν ή έχουν σημαντικά αλλοιωθεί. Οι αξίες και ιδέες που εκφράζουν παραμένουν αδιευκρίνιστες. Οι δημιουργοί των κτιρίων, όταν δεν είναι άγνωστοι, λησμονημένοι ή παρεξηγημένοι, δύσκολα βρίσκουν τη θέση τους μέσα στο ρευστό ακόμη τοπίο της ελληνικής αρχιτεκτονικής ιστορίας. Ο δρόμος για να ξεκαθαρίσει αυτό το τοπίο είναι σίγουρα μακρύς και δύσβατος. Απαιτεί σύγκλιση δυνάμεων, κυρίως όμως συνειδητούς σκαπανείς με υπομονή, επιμονή και πίστη στην αξία της προσπάθειάς τους. Ακόμη πιο δύσκολο είναι να περιγράψουν οι Νεοέλληνες αρχιτέκτονες, οι ιδέες και το έργο τους στην παγκόσμια αρχιτεκτονική ιστορία. Ο δρόμος για να ξεκαθαρίσει αυτό το τοπίο είναι σίγουρα μακρύς και δύσβατος. Απαιτεί σύγκλιση δυνάμεων, κυρίως όμως συνειδητούς σκαπανείς με υπομονή, επιμονή και πίστη στην αξία της προσπάθειάς τους. Ακόμη πιο δύσκολο είναι να περιγράψουν οι Νεοέλληνες αρχιτέκτονες, οι ιδέες και το έργο τους στην παγκόσμια αρχιτεκτονική ιστορία. Ο δρόμος για να ξεκαθαρίσει αυτό το τοπίο είναι σίγουρα μακρύς και δύσβατος. Απαιτεί σύγκλιση δυνάμεων, κυρίως όμως συνειδητούς σκαπανείς με υπομονή, επιμονή και πίστη στην αξία της προσπάθειάς τους. Ακόμη πιο δύσκολο είναι να περιγράψουν οι Νεοέλληνες αρχιτέκτονες, οι ιδέες και το έργο τους στην παγκόσμια αρχιτεκτονική ιστορία. Ο δρόμος για να ξεκαθαρίσει αυτό το τοπίο είναι σίγουρα μακρύς και δύσβατος. Απαιτεί σύγκλιση δυνάμεων, κυρίως όμως συνειδητούς σκαπανείς με υπομονή, επιμονή και πίστη στην αξία της προσπάθειάς τους.

ρακτηριστικά γνωρίσματα και επιτεύγματά της με διαχρονική ή υπερτοπική αξία: η πορεία των σχέσεών της με τα διεθνή ρεύματα και τη μακραίωνη ελληνική παράδοση: η ικανότητα των δημιουργών της να εκφράσουν το πνεύμα της εποχής και να το εναρμονίσουν με το πνεύμα του τόπου: ο αυθεντικός λόγος των θεωρητικών, ιστορικών και κριτικών της. Στις διαπιστώσεις αυτές οδηγεί η ενασχόληση με την αρχιτεκτονική της νεότερης Ελλάδας και ιδιαίτερα εκείνη του 20ού αιώνα, η οποία βρίσκεται στο επίκεντρο των ερευνητικών ενδιαφερόντων της συγγραφέως από το 1980. Οι συγθήκες όμως δεν ευνοούσαν τη συστηματική δημοσίευση των καρπών της ερευνητικής αυτής προσπάθειας, και μάλιστα σε αυτοτελείς εκδόσεις. Αυτό ακριβώς επιδιώκει η σειρά Νέα Ελληνική Αρχιτεκτονική, που εγκαινιάζεται με τον ανά χειράς δίγλωσσο τόμο και απευθύνεται σε Έλληνες και αγγλομαθείς αναγνώστες. Ο πρώτος τόμος της σειράς εκδίδεται υπό την αιγίδα του Ερευνητικού Πανεπιστημιακού Ινστιτούτου Εφηρμοσμένης Επικοινωνίας (Ε.Π.Ι.Ε.Ε.). Συγκεντρώνει δέκα δοκίμια για την αρχιτεκτονική της



νεότερης Ελλάδας: τρία θεωρητικά, δύο ιστορικά και πέντε κριτικά. Από τα ελληνικά κείμενα δύο παρουσιάζονται εδώ για πρώτη φορά. Τα δημοσιευμένα άρθρα αναθεωρήθηκαν και διευρύνθηκαν, χωρίς όμως να αλλοιωθεί ο αρχικός τους χαρακτήρας, καθώς η συγκέντρωσή τους αποτελεί ένα είδος απολογισμού, επιστημονικού όσο και προσωπικού. Τα εννέα από τα δέκα δοκίμια τυπώνονται εδώ σε αγγλική απόδοση για πρώτη φορά. Η έκδοση συμπληρώνεται με ευρητήρια ονομάτων και κτιρίων στα ελληνικά και στα αγγλικά.



Με τη συμπράξή τους στον τόμο τούτο, τα κείμενα του Πατέστου αποκτούν αναμφισβήτητη μια συνεργιστική δραστηριότητα. Τα θεωρητικής υφής φωτίζουν τις επιλογές και τις προσεγγίσεις εκείνων που σχολιάζουν επιμέρους γεγονότα και φαινόμενα, ενώ τα τελευταία διασυνδέουν τις γενικές θέσεις των πρώτων με την τρέχουσα πραγματικότητα. Και όλα μαζί, παρά τη θεματική ποικιλία τους, συνεχίζονται από μια κοινή προβληματική κι ένα ενιαίο ήθος, συναρπάζοντας μια υπολογισμένη κατάθεση στο ταμείο της αρχιτεκτονικής κουλτούρας.

**ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ Ν. ΟΡΕΣΤΙΑΔΑΣ**

**Α' ΒΡΑΒΕΙΟ**  
Μελέτη υπ' αριθμ. 25937  
Μελετητές: Αγοραστήδου Βασιλική, Ιωαννίδου Λητώ-Λεμονιά, Καραβάς Μιχαήλ, Καραμανέα Παναγιώτα, Κουρή Ελένη, Δρούσα Ιουλία, αρχιτέκτονες

**Β' ΒΡΑΒΕΙΟ**  
Μελέτη υπ' αριθμ. 14573  
Μελετητές: Γαληφιανάκη Χριστίνα, Βότσης Μανώλης, Μπουράζου Ευγενία, Γαλάτη Αγγελική, αρχιτέκτονες

**Γ' ΒΡΑΒΕΙΟ**  
Μελέτη υπ' αριθμ. 52869  
Μελετητές: Αβραμίδου Αναστασία, Αναγνωστίδης Εμμανουήλ, Γεωργιάδου Στυλιανή, Δούση Μαρία, Νομικός Μιχαήλ, αρχιτέκτονες

Επίσης η Κριτική Επιτροπή πρότεινε στο ΔΣ Ορεστιάδας την εξαγορά έναντι του ποσού του 1.500.000 δρχ. ανά πρόταση, τριών εισέτι προτάσεων που είναι οι πιο ενδιαφέρουσες μετά τα βραβεία, με σκοπό την αξιοποίηση των θετικών στοιχείων που περιέχουν, από τους μελετητές του πρώτου βραβείου, όταν αυτοί συντάξουν την οριστική μελέτη εφαρμογής. Οι προτεινόμενες για εξαγορά προτάσεις είναι οι υπ' αριθμ. 05096, 65536 και 03623.

**ΒΡΑΒΕΙΑ MIES VAN DER ROHE**

Τα έργα: «Νέες Πύλες της HELEXPO στη Θεσσαλονίκη» των αρχιτεκτόνων Κατερίνας Τσιγαρίδα, Α. Σκουβάκλη, Ν. Καλογήρου και «Μονοκατοικία στο Παλιό Ψυχικό» της Ζωής Σαμούρκα, διακρίθηκαν στη σημαντικότερη βράβευση αρχιτεκτονικής στον Ευρωπαϊκό Χώρο: το Βραβείο Ευρωπαϊκής Ένωσης – Βραβείο Mies van der Rohe. Το Βραβείο Σύγχρονης Αρχιτεκτονικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Βραβείο Mies van der Rohe (European Union Prize for Contemporary Architecture - Mies van der Rohe Award) είναι ένας διαγωνισμός για την απονομή βραβείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το Ίδρυμα Mies van der Rohe της Βαρκελώνης. Στόχο έχει την καταξίωση και επιβράβευση της υπεροχής στον τομέα της Αρχιτεκτονικής. Η βράβευση αναδεικνύει την εξέχουσα συνεισφορά των ευρωπαϊκών αρχιτεκτόνων στην ανάπτυξη νέων αρχιτεκτονικών συλλήψεων και πρακτικών.

Αποτελεί ένα μέσο για το κοινό και τους δημόσιους φορείς, προκειμένου να εξοικειωθούν με το ρόλο της αρχιτεκτονικής στη δημιουργία των πόλεων και των κοινοτήτων. Κάθε δύο χρόνια, μία ειδική επιτροπή από διακεκριμένους ευρωπαίους αρχιτέκτονες και καθηγητές αρχιτεκτονικής, ξεχωρίζει ανάμεσα σε

Foster και Συνεργάτες για το τρίτο αεροδρόμιο του Λονδίνου Stansted. Το 1992 το βραβείο απονεμήθηκε στους Estere Bonell & Francesc Rius για το δημοτικό στάδιο της Badalona, ενώ την ίδια χρονιά διακρίθηκε για το έργο του και ο Ν. Βαλασαμάκης. Το 1994 το βραβείο απονεμήθηκε στους Nicholas

Grimshaw και Συνεργάτες για το διεθνή σταθμό του Βατερλώ, το 1997 στον Dominique Perrault για την Εθνική Γαλλική Βιβλιοθήκη, ενώ την ίδια χρονιά διακρίθηκαν οι Έλληνες Κ. Διακομίδου, Ν. Χαρίτος, Χ. Παπούλιας και Π. Νικολακόπουλος. Το 1999 το βραβείο απονεμήθηκε στον Ελβετό Peter Zumtor.



Μέρες Πύλες της Ηεlexpo στη Θεσσαλονίκη, αρχ. Κ. Τσιγαρίδα, Α. Σκουβάκλη, Ν. Καλογήρου

επιλεγμένες υποψηφιότητες τα σημαντικότερα έργα και βραβεία το καλύτερο. Τα έργα αυτά διακρίνονται, όπως και το βραβευμένο, για την υπεροχή της σύλληψής τους, αλλά και για την κατασκευαστική και τεχνική αρτιότητα τους. Τόσο το βραβευθέν, όσο και τα διακεκριμένα έργα, συμπεριλαμβάνονται σε έκθεση που οργανώνεται και στον κατάλογο που τη συνοδεύει και έχουν σκοπό την προβολή του θεσμού. Η έκθεση θα περιοδεύσει μέσα στον επόμενο χρόνο σε όλη την Ευρώπη. Για το 2001, που είναι η χρονιά της 7ης διοργάνωσης, το πρώτο Βραβείο απονεμήθηκε στον Ισπανό Rafael Moneo για το έργο του «Συνεδριακό Κέντρο Kursaal» στο San Sebastian της Ισπανίας, ενώ ανάμεσα από τα περίπου 250 έργα που αρχικά προτάθηκαν, διακρίθηκαν άλλα 38 έργα ευρωπαίων αρχιτεκτόνων. Από αυτά μπορούμε να αναφέρουμε έργα των: Santiago Calatrava, Norman Foster, MVRDV, Enric Miralles, Jean Nouvel, Future Systems, Alvaro Siza, καθώς και τα δύο ελληνικά. Παλιότεροι νικητές ήταν το 1988 ο Πορτογάλος αρχιτέκτονας Alvaro Siza Vieira για την τράπεζα Borges & Irmao στη Vila do Conde, το 1990 οι Βρετανοί Norman



Μονοκατοικία στο Π. Ψυχικό, αρχ. Ζ. Σαμούρκα

**ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΜΕ ΘΕΜΑ «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΝΕΡΟ»**

Η UIA (Union International des Architectes) με την υποστήριξη της UNESCO, θεωρώντας ότι το νερό είναι το ιδανικό μέσο για την ανάδειξη και προβολή της πολιτισμικής διαφορετικότητας της αρχιτεκτονικής σε ολόκληρο τον πλανήτη, προκήρυξε Διεθνή Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό Ιδεών με θέμα: «Αρχιτεκτονική και νερό».

Ο διαγωνισμός ζητούσε αρχιτεκτονικές προτάσεις για το παρόν ή το μέλλον, ανεξαρτήτως κλίματος, που θα είχαν στόχο την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς κάθε χώρας, έχοντας ως μέσον το νερό. Οι συμμετοχές υπεβλήθησαν κατανεμημένες σε πέντε γεωγραφικές περιοχές, ξεχωριστά για αρχιτέκτονες και σπουδαστές αρχιτεκτονικής. (Region I: Δυτική Ευρώπη, Region II: Ανατολική Ευρώπη και Μέση Ανατολή, Region III: Β. και Ν.Αμερική, Region IV: Ασία και Ωκεανία, Region V: Αφρική). Στο διαγωνισμό υπεβλήθησαν συνολικά 862 μελέτες.

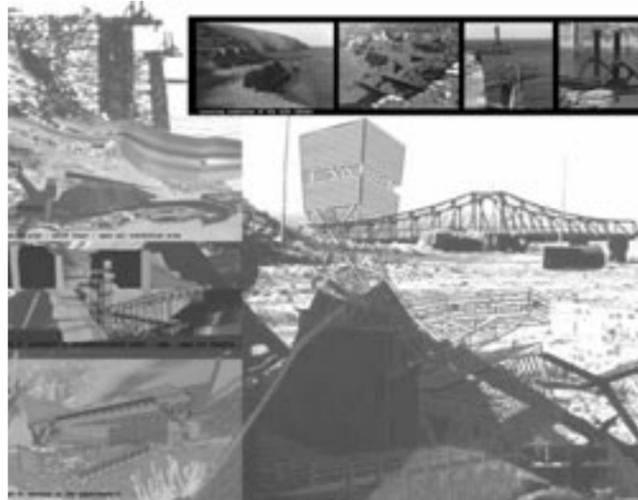
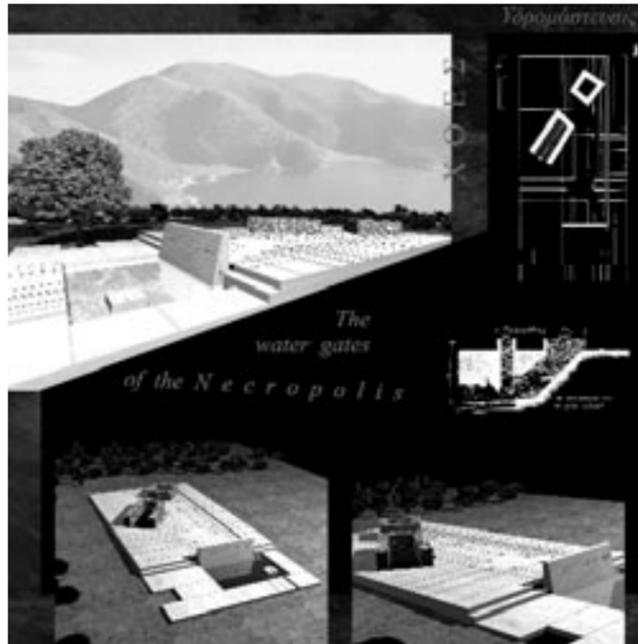
Η Ελληνική παρουσία στις διακρίσεις ήταν ιδιαίτερα σημαντική. Από τις 10 συνολικά διακρίσεις που δόθηκαν στη Region II, οι τέσσερις απονεμήθηκαν σε ομάδες ελλήνων αρχιτεκτόνων:

1. Αμαλία Κωτσάκη και Μιχάλης Λεφαντζής, με θέμα: «Οι υδάτινες πύλες της νεκρόπολης».
2. Λουκία Λάσκαρη και Δήμητρα Μαυροκορδάτου, με θέμα: «Υπαίθριο Μουσείο στη Σέριφο» με τη μινεία Ovidio Wappenstein Ulreich Prize, architect, Equador
3. Λήδα Λυκουριώτη, με θέμα «Κατασκευή συλλογής νερού με πρότυπο τη λειτουργία διαπνοής των φυτών».
3. Κώστας Ντάφλος και Αργυρώ Παναγούλη, με θέμα: «Εγκαταστάσεις οικολογικής εκπαίδευσης στη λίμνη Παμβώτιδα των Ιωαννίνων».

Η έκθεση των μελετών, οργανωμένη από την UIA-UNESCO, ξεκινώντας από την Τυνησία θα συνεχίσει τα επόμενα πέντε έτη να περιοδεύει, σε όσο το δυνατόν περισσότερες χώρες του κόσμου.

**ΓΙΑΝΝΗΣ ΛΥΓΙΖΟΣ (1904-2001)**

Την Τετάρτη 9 Μαΐου, κηδεύτηκε στον Ιερό Ναό του Κοιμητηρίου Ζωγράφου, ο Γιάννης Λυγίζος. Αν και γεννήθηκε στην Αθήνα το 1904, οι στενοί δεσμοί του με το πατρικό νησί την Άνδρο που πολύ αγά-



Από πάνω προς τα κάτω:

«Οι υδάτινες πύλες της νεκρόπολης» αρχ. Α. Κωτσάκη και Μ. Λεφαντζής  
«Υπαίθριο Μουσείο στη Σέριφο» αρχ. Λ. Λάσκαρη και Δ. Μαυροκορδάτου  
«Εγκαταστάσεις οικολογικής εκπαίδευσης στη λίμνη Παμβώτιδα των Ιωαννίνων» αρχ. Κ. Ντάφλος και Α. Παναγούλη

πησε θα σημαδέψουν τη σταδιοδρομία του. Το 1923 αποφοίτη από τη σχολή Εργοδηγών-Γεωμετρών του ΕΜΠ και αρχίζει να εργάζεται στο Αρχιτεκτονικό Γραφείο του καθηγητή του στη Σχολή Δ. Φουντούλη, ενώ παράλληλα παρακολουθεί το μάθημα του μπετόν-αρμέ στη Σχολή των Πολιτικών Μηχανικών. Το νέο υλικό αποτελεί για το νεαρό Λυγίζο μια πρόκληση. Όπως γράφει ο ίδιος στη μελέτη του «Κόμπρος - ένα καινούργιο αρχιτεκτονικό στοιχείο» που εκδόθηκε το 1944, στόχος του είναι να δώσει «στο μπετόν μιά αρχιτεκτονική που να του ταιριάζει και να το αναδειχνει, στη διπλή του μάστιθα θαυμαστή φύση» επιστήμη και τέχνη μαζί. Δεν είναι λοιπόν περίεργο που δέκα χρόνια αργότερα τον συναντάμε ως τακτικό συνεργάτη, στο γραφείο του «Πατριάρχη της αρχιτεκτονικής του μπετόν-αρμέ» όπως ο ίδιος αποκαλούσε τον Auguste Perret στο Παρίσι.

Η επιτυχία του πρώτου του βιβλίου «Ελληνική νησιώτικη αρχιτεκτονική» που εκδόθηκε το 1943 (η συλλογή, μελέτη και ταξινόμηση του υλικού είχε αρχίσει ήδη από το 1927) ήταν η αφορμή να πάει το 1946 στο Παρίσι αρχικά ως προσκεκλημένος της Γαλλικής Κυβέρνησης και στη συνέχεια ως υπότροφος της Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts απ' όπου αποφοίτη το 1949 με άριστα.

Στο γραφείο Perret, ο Λυγίζος έχει την τύχη να πάρει μέρος στη μελέτη και κατασκευή μεγάλων μνημειακών έργων της μεταπολεμικής γαλλικής αρχιτεκτονικής, όπως το Διοικητήριο και του Αγίου Ιωσήφ στη Χάβρη, την Όπερα της Μάλτας κ.ά. Εκτός από την εργασία στο γραφείο, ο Perret αναθέτει στο Λυγίζο τη διδασκαλία της αρχιτεκτονικής του μπετόν-αρμέ στους νεαρούς αρχιτέκτονες, τους stagiers και στη συνέχεια του προτείνει να τον αντικαταστήσει ως Maître d'Atelier στην Ecole Speciale d'Architecture όπου δίδασσε. Η Ελλάδα όμως τραβά πίσω σαν μαγνήτης το Λυγίζο. Είναι άλλωστε ήδη πενήντα χρονών. Επιστρέφει στην πατρίδα και αρχίζει να εργάζεται ως ελεύθερος επαγγελματίας. Ως το τέλος όμως της ζωής του προβληματιζόταν αν η απόφασή του να γυρίσει ήταν σωστή ή όχι. Στην αρχιτεκτονική του προσπαθούσε πάντοτε να εντάξει το έργο του στο κλίμα, το τοπίο, τους τοπικούς παράγοντες. Πίστευε στη διαρκή εξέλιξη της πορείας της τέχνης και στον ακατάλυτο δεσμό της με τον τόπο. Η πεποίθησή του για την ανάγκη μιας Ελληνικής Σχολής, βασιζέται ίσως σε μία εξιδανικευμένη εικόνα της παραδοσιακής μας αρχιτεκτονικής που θα οδηγήσει κάποιες φορές τους νεότερους σε μία στείρα νεο-

λαϊκή αρχιτεκτονική έκφραση. Δεν είναι πάντα εύκολο να ξεχωρίσει κανείς ποιά είναι τα στοιχεία που προκύπτουν από την κυκλαδίτικη αρχιτεκτονική και να τα ενσωματώσει σ’ ένα σύγχρονο έργο.

Δεν πρέπει όμως να ξεχνά κανείς ότι όταν άρχισε ο Λυγίζος να μελετά τα νησιώτικα σπίτια οι λιτές τους φόρμες, το απéριττο λευκό, η αυστηρή τους γεωμετρία ήταν πολύ κοντά στο νέο πνεύμα της αρχιτεκτονικής που εξήγγειλε το Μοντέρνο Κίνημα. Έτσι όταν ο Λυγίζος γράφει ότι «η νησιώτικη τέχνη αποδειχνεται ότι παρουσιάζει ενδιαφέρον υλικό για εκμετάλλευση από τη σύγχρονη αρχιτεκτονική τόσο πρακτικά όσο και αισθητικά», εκφράζει σίγουρα τις αντιλήψεις της εποχής του, αλλά και τα προσωπικά του πιστεύω που διατήρησε απόφια μέχρι το τέλος της ζωής του. Μέσα στις σελίδες των βιβλίων του «Η Διεθνής και τοπική Αρχιτεκτονική» (Βραβείο Ακαδημίας Αθηνών), τα «Παλιά αντρώτικα σπίτια», στις πολλές μελέτες του σε περιοδικά και



εφημερίδες, αλλά και σε πολλές δημόσιες ομιλίες του, σε διαλέξεις, στο ραδιόφωνο και την τηλεόραση, ανέπτυσε πάντα τις ιδέες του με επιστημονικότητα και λυρισμό. Γιατί όπως έλεγε «ο αρχιτέκτονας πέρα από τη δημιουργική φαντασία και τις διάφορες γνώσεις του, έχει κίνητρο και μαζί τελικό σκοπό την ποίηση, τον πλαστικό λυρισμό».

Ευγενικός, γλυκός, μελίχιος σε μάγευε με το ήρεμο και συνάμα παθιασμένο λόγο του. Στο τέλος κάθε μας κουβέντας προγραμματίζαμε την επόμενη. Πριν λίγες μόνο μέρες σ’ ένα τηλεφώνημα προγραμματίσαμε άλλη μία. Μόνο που τούτη δεν πρόκειται να πραγματοποιηθεί ποτέ. Δεν πειράζει, όσα ήθελε να πει τα είπε. Το παλιό βιολί που ο ίδιος διάλεξε να προλογίσει το βιβλίο του «Παλιά αντρώτικα σπίτια» σώπασε. Όμως παραφράζοντας τους στίχους του Παλαμά, η φωνή του θα ηχεί στ’ αυτιά μας «πειό γλυκειά και πειό όμορφη και πειό δυνατή» για πάντα.

**Μάρω Καρδαμίτση-Αδμή**

**ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΗΣ συν. Α. ΠΕΠΕ ΣΤΙΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΙΝΔΙΚΤΟΣ**

Αγαπητέ κε Θέμελη Ευχαριστώ τόσον εσάς όσο και τον Κο Ν. Παναγιωτόπουλο, για την ευκαιρία της δημοσίευσης της συνέντευξης από τον Άρη Κωνσταντινίδη, στο βιβλίο των Εκδόσεων ΙΝΔΙΚΤΟΣ «“Ο Λόγος του Αρχιμάστορα” Μια συνομιλία με τον Άρη Κωνσταντινίδη». Η ποιότητα της έκδοσης, ίσως η ευφύια σας στην παρουσίαση της συνέντευξης, εμπλουτισμένη με σχέδια και φωτογραφίες –μερικές αδημοσίευτες– πιθανόν και οι καλλιτεχνικές σας δυνάμεις να μου δίνουν το θάρρος να σας εκθέσω την αντίρησή μου. Αρνούμαι να δεχτώ τον όρο του «Αρχιμάστορα» για τον αρχιτέκτονα Άρη Κωνσταντινίδη.

Παρόλο που το βιβλίο ζωντανεύει τις αλήθειες του, εκείνο που πρέπει να ειπωθεί είναι εκείνο που φοβάστε να προφέρετε σωστά, τη λέξη αρχιτεκτονική και αρχιτέκτονας. Ίσως σας φοβίζει ο τίτλος. «Ο Λόγος του Αρχιτέκτονα» όπως άλλοτε «Η Κοιλιά του Αρχιτέκτονα». Όμως στην Ελλάδα έχουμε ανάγκη δυστυχώς από νερό και αυτό ισχύει για όλους μας.

Ο Σόλνες, όπως αναφέρεστε στην εισαγωγή σας, πιθανόν έχτισε πράγματα με τα ίδια του τα χέρια. Δυστυχώς δεν γνωρίζω το έργο που αναφέρετε. Όμως, όπως συμπεραίνω, ο Σόλνες αυτοκτόνησε από «Τυχαίο ατύχημα». (Η άρθρωση είναι του Dario Fo). Ο Άρης αντίθετα ήταν συνειδητός. Καμία τύχη, ή ερωτική προς την εξουσία αστικο-φιλελεύθερη διάθεση δεν τον έχουν σημαδέψει. Είμαι εντελώς σίγουρη γι αυτό. Πέθανε μόνος. Κανείς δεν τον έβλεπε στα τελευταία του, ούτε οι λιγοστοί φίλοι. Στη ζωή του επιδίωξε να ξεκαθαρίσει πως η Αρχιτεκτονική είναι πρώτα Επιστήμη και έπειτα Τέχνη, άλλο αν στην πράξη φάνηκε καλλιτέχνης. Είχε σπουδάσει αρχιτεκτονική στο Μόναχο, στη Γερμανία του Μεσοπολέμου, το 1931-36. Είχε γνωρίσει την αρχιτεκτονική του Le Corbusier και του Bauhaus, είχε άποψη για το Μοντέρνο Κίνημα. Εναντιώθηκε με τον ίδιο τον Πικιώνη, καθηγητή τότε στο Ε.Μ.Π. γιατί δεν ανέπτυσε συνθετικές ικανότητες.

Έψαξε βαθιά μέσα στην ελληνική παράδοση τα χρόνια του πολέμου και δεν την ακολούθησε αν δεν είχε έναν τύπο, μια τυπολογία. Είχε λοιπόν την ικανότητα να βλέπει και να κρίνει τη λαϊκή αρχιτεκτονική, αλλά μέσα από το μάτι του νοήμονα.

Είχα γνωρίσει τον Άρη από κοντά και η εγκάρτηση και η μοναξιά των γεραμάτων του με έκαναν να γυρίζω συχνά, πολλά χρόνια πίσω. Προσπάθησε να κρατήσει τη φλόγα της Ελλάδας, τις δεκαετίες του 60, άσβε-

## Α Λ Λ Η Λ Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

στη στα χέρια του, η φλόγα αυτή τον έκαιγε και δεν έλεγε τίποτα.

Ο Αρχιμάστορας – τουλάχιστον στην Ελληνική Γλώσσα, δεν έχει παιδεία γενική, είναι ένας λαϊκός τεχνίτης. Αρνούμαι αυτό τον όρο, γιατί εμπειριέχει τον όρο της κλικας, του κλειστού μπουλουκιού. Ο Άρης δεν ήταν της κλικας. Είχε οράματα μόνος. Ήταν μοναχικός.

Στην Ελλάδα φοβόμαστε ν’ ακούμε τη λέξη αυτή, φοβόμαστε να θυσιάστούμε ή να θυσιάσουμε στο βωμό της. Είμαστε άξιοι της μοίρας μας. Λυπούμαι που ένα τέτοιο βιβλίο είναι ακέφαλο – χωρίς τίτλο. Ξέρετε, η αρχιτεκτονική είναι «χωρίς έλεος» σας έτυχε να χτίσετε κάτι, – πιστέψτε με, δεν έχει δράμα ούτε κάθαρση. Είναι σκληρό αυτό αλλά πρέπει να ακούγεται. Η αρχιτεκτονική στην Ελλάδα έχει ανάγκη τον έλληνα μάστορα και ο έλληνας μάστορας τον έλληνα αρχιτέκτονα. Για να πάει μπροστά. Η ζωή.

Τον αρχιτέκτονα που θα προτείνει και το μάστορα για να υλοποιεί, το αόριστο.

*Σας ευχαριστώ πολύ*  
**Αναστασία Πεπέ**

#### ΝΕΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΚΡΟΠΟΛΗΣ

Τρεις αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί, δυο πανελλήνιοι κι ένας διεθνής, έχουν αποδείξει περίτρανα, αν μη τι άλλο, την ακαταλληλότητα του οικοπέδου Μακρυγιάννη για το Μουσείο της Ακρόπολης. Και τώρα πηγαίνομε για τέταρτο, κλειστό διαγωνισμό αυτή τη φορά στο ίδιο οικόπεδο, με δέκα συνασπισμούς αρχιτεκτονικών ομάδων, μίγματα Ελλήνων αρχιτεκτόνων με ξένους. Το «έργο» αυτό, που έχει επανειλημμένως απασχολήσει μεγάλο αριθμό αρχιτεκτόνων, το Σύλλογο Αρχιτεκτόνων, τον Ελληνικό τύπο και τα πολιτιστικά τεκταινόμενα της χώρας από το 1978 μέχρι σήμερα, έχει καταντήσει παγκόσμια πρωτιά του αρχιτεκτονήματος που συνειχώς προγραμματίζεται, σχεδιάζεται, σπαταλά χρόνο κι ενέργεια των πάντων για να μοιράσει χρήματα, αμοιβές και «δόξα» στους όποιους ημετέρους διαχειριστές ή γνώστες πλουτισμού μέσω των αδυναμιών ή δυνατοτήτων του συστήματος και που χρησιμοποιείται διαχρονικά σαν πολιτικό δόλωμα, ένα-δυο χρόνια πριν από τις εκλογές, χωρίς ποτέ ο λαός να απολαμβάνει τίποτε. Ο προϋπολογισμός για την ανέγερση του μουσείου το 1978, τότε που και ο υποφαινόμενος είχε τύχει μίας εξαγοράς για την αρχιτεκτονική λύση που είχε υποβάλλει, ήταν 220 εκατομμύρια. Σήμερα, οι αμοιβές και μόνον που θα καλύψουν τα έξοδα των δέκα γραφείων που προσκλήθηκαν

να λάβουν μέρος στον κλειστό διαγωνισμό είναι 120 εκατομμύρια, λίγο παρά πάνω από το 50% του τότε στοχευόμενου κόστους κατασκευής του έργου. Ποιοί από τους τότε μανδρινούς, συμπράξαντες πολιτικούς και γενικώς εμπλεχθέντες, θα λογοδοτήσουν σήμερα για τα υπερπολλαπλάσια ποσά που θα πρέπει σήμερα να πληρώσουμε για να χτιστεί το μουσείο; Ποιοί θα λογοδοτήσουν για όλες εκείνες τις μεθοδεύσεις και τα όσα επακολούθησαν; Αρκετοί έχουν ήδη πεθάνει (μέλη επιτροπής κρίσεως, αρχιτέκτονες). Αφερέγγυοι, αγόμενοι και φερόμενοι με χειραγωγούμενη ή παντελώς απύσα την αρχιτεκτονική, εξακολουθούμε να διαπράττουμε τα ίδια λάθη. Γιατί ένα μουσείο της Ακρόπολης, στο ίδιο οικόπεδο, που ούτε το κτιριολογικό πρόγραμμα του διαγωνισμού του 1978 θα μπορούσε να χωρέσει, γιατί μεγάλο κομμάτι του οικοπέδου Μακρυγιάννη τόχει πάρει σήμερα η είσοδος του μετρό και το άλλο τα αρχαία που βρέθηκαν με την ανασκαφή, θα ήταν επανάληψη και διαιώνιση του φιάσκου. Το μόνο που προσωπικά θα μπορούσα να εκφράσω αλλά και να προτείνω, μια και δεν θα ήθελα να φανώ αντιδεδοντολογικά ανταγωνιστικός απέναντι στους συναδέλφους αρχιτέκτονες που προσκλήθηκαν να λάβουν μέρος στον κλειστό διαγωνισμό, θάταν να θέσουν ομαδικά το θέμα της καταλληλότητας του οικοπέδου Μακρυγιάννη υπόψη των αναθετών τους, να μελετήσουν εναλλακτικές χωροθέτησης, να προτείνουν από κοινού την πλέον ενδεδειγμένη, να προσπαθήσουν να πείσουν τον πελάτη (Υπουργείο Πολιτισμού και Οργανισμό Ανέγερσης Νέου Μουσείου Ακρόπολης) και την κοινή γνώμη, για τη συγκεκριμένη εναλλακτική θέση οικοπέδου που προτείνουν (να πάρουν θα πρότεινα σ’ αυτή τη διαδικασία κριτική και συμβουλή από άμεσα ενδιαφερόμενους φορείς – σύλλογο αρχιτεκτόνων, σύλλογο αρχαιολόγων, ενδιαφερομένων ιδιωτών κ.λπ.) και μετά να βάλουν σ’ ενέργεια τα συνθετικά τους ταλέντα και γνώσεις για την εκπόνηση των αρχιτεκτονικών τους προτάσεων. Αν δεν γίνει κάτι τέτοιο, και παρά το ότι δεν θάθελα να προεξοφλήσω πιθανότητα λύσης που θάβγαζε μουσείο με δέκα υπόγεια πατώματα για να χωρέσει το πρόγραμμα αν δεν θα θέλαμε το κτίριο να συναγωνιστεί με τον όγκο του τον ιερό βράχο και τον περίγυρο, φοβούμαι ότι οτιδήποτε άλλο στο συγκεκριμένο οικόπεδο Μακρυγιάννη, όπως έχουν σήμερα διαμορφωθεί τα πράγματα, θάναι από χέρι χαμένο και δεν θα πραγματοποιηθεί ποτέ.

**Αντώνης Κ. Αντωνιάδης**