



Το ΤΕΕ οργανώνει την παρέμβαση - πρότασή του για το νέο ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας και συμμετέχει στις πρωτοβουλίες επιστημονικού και κοινωνικού διαλόγου για τα νέα αναπτυξιακά, χωροταξικά, περιβαλλοντικά δεδομένα που διαμορφώνονται στην Αττική

Το ενδιαφέρον των επιστημονικών, περιβαλλοντικών, κοινωνικών φορέων, των κομμάτων και των πολιτών έχει πυροδοτήσει το νέο σχέδιο Νόμου για το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής, το οποίο παρουσιάζει ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, Γ. Σουφλιάς, και έθεσε σε δημόσια διαβούλευση μέχρι τις 15 Σεπτεμβρίου 2009, ώστε ακολουθήσει να κατατεθεί για συζήτηση και ψήφιση στη Βουλή. Το ΤΕΕ ετοιμάζει τις δικές του ολοκληρωμένες θέσεις και παρεμβάσεις για το νέο ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας, που αποτελεί το πλαίσιο συνολικής στρατηγικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Αθήνας και της Αττικής τα προσεχή 20 έτη. Γι' αυτό το σκοπό βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη διαδικασίες μελέτης, τεκμηρίωσης και διαλόγου που δρο-

αφορούν στο παρόν και το μέλλον της Αθήνας, όπως το νέο Προεδρικό Διάταγμα για τις ζώνες προστασίας του Υμηττού, το οποίο, επίσης, έχει κοινοποιηθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ προς δημόσια διαβούλευση αλλά και τις δραστηριότητες που βρίσκονται σε εξέλιξη για την προστασία και διασφάλιση του κοινόχρηστου χαρακτήρα των ακτών, την προστασία των δασών, την προστασία και ανάδειξη των δημόσιων ανοικτών χώρων πρασίνου και πολιτισμού κ.ά. Σημείο τριβής και ενδιαφέροντος του νέου ρυθμιστικού σχεδίου φαίνεται να αποτελεί η πρόβλεψη του σχεδίου νόμου της σχετικής χωροθέτησης των νέων αυτοκινητόδρομων της Αττικής, που αφορούν επεκτάσεις της Αττικής οδού, προς τα προάστια και τα Μεσόγεια. Οι περιβαλλοντικές μελέτες των νέων έργων έχουν επίσης

υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, Γ. Σουφλιάς, βασικές επιδιώξεις του Νέου Ρυθμιστικού, είναι, μεταξύ άλλων, η βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, η συνετή διαχείριση και προστασία των φυσικών πόρων, η ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, η βελτίωση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων, καθώς επίσης και η διασφάλιση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.

Το νέο σχέδιο προβλέπει τη δημιουργία Ειδικής Υπηρεσίας για την αντιμετώπιση του προβλήματος των αυθαιρέτων, χωρίς να παύσουν οι προβλεπόμενες από τη νομοθεσία σχετικές αρμοδιότητες των νομαρχιών. Η Ειδική Υπηρεσία δεν θα κρίνει ποια κτίσματα είναι αυθαίρετα, αλλά θα καταδικάζει τα «προς κατεδάφιση» αυθαίρετα.

Κρίσιμο τρίμηνο αποφάσεων για το μέλλον της

μολογήθηκαν με αποφάσεις της κεντρικής διοίκησης του ΤΕΕ σε συνεργασία με τις αρμόδιες επιστημονικές επιτροπές και τις υπηρεσίες του Τεχνικού Επιμελητηρίου, όπως επίσης τους συλλόγους τεχνικών, που έχουν άμεση σχέση με το αντικείμενο. Παράλληλα, το ΤΕΕ συμμετέχει σε κοινές πρωτοβουλίες διαλόγου και διαμόρφωσης θέσεων για το νέο ρυθμιστικό σχέδιο της Αττικής, όπως και σε κοινές πρωτοβουλίες επιστημονικών επαγγελματικών φορέων, της Αυτοδιοίκησης και των περιβαλλοντικών και κοινωνικών οργανώσεων για μείζονα θέματα που

δοθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ προς δημόσια διαβούλευση προς τους φορείς, όπως η εγχώρια και κοινοτική νομοθεσία προβλέπει, ενώ, παράλληλα, καταγράφονται συστηματικές και τεκμηριωμένες αντιδράσεις για τη σκοπιμότητα και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των νέων έργων, ενώ διατυπώνονται από δήμους, φορείς και κινήσεις πολιτών εναλλακτικές προτάσεις χαράξεων, όπως επίσης εναλλακτικές προτάσεις για τη συνολική ανάπτυξη του συστήματος συγκοινωνιακών έργων της Αττικής.

Σύμφωνα με τις ανακοινώσεις του

Επιπλέον, βασική επιλογή του Σχεδίου - υπογράμμισε ο υπουργός - αποτελεί η ανάσχεση της διάχυτης αστικοποίησης της υπαίθρου και η αποτελεσματική προστασία των ευαίσθητων οικοσυστημάτων, των βιοτόπων και της γεωργικής γης.

Το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής, βασίζεται σε επτά βασικούς άξονες. Ο πρώτος αφορά την ενίσχυση της προστασίας του φυσικού (αστικού και περιαστικού) περιβάλλοντος, ο δε δεύτερος την προώθηση ενός πολυκεντρικού πρότυπου αστικής ανάπτυξης και τον

περιορισμό της αστικής εξάπλωσης.

Σχετικά με τον πρώτο άξονα, με αφορμή την ολοκλήρωση της τροποποίησης του Π.Δ. Υμηττού και «επειδή πολλά γράφονται για το θέμα των αναψυκτηρίων», ο κ. Σουφλιάς είπε ότι θα προβλέπονται μέχρι εννέα δημοτικά αναψυκτήρια στο σύνολο του ορεινού όγκου, επιφάνειας μέχρι 100 τ.μ. το καθένα, σε συγκεκριμένες θέσεις και με αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά, που να ταιριάζουν στο ιδιαίτερο περιβάλλον του κάθε χώρου.

Ο τρίτος άξονας συνίσταται στην αναβάθμιση και στον εκσυγχρονισμό της παραγωγικής βάσης της Αττικής για την ανάδειξη της σε οικονομικό κέντρο διεθνούς κύρους, ο τέταρτος, στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής της πόλης και ο πέμπτος αφορά την ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής ταυτότητας της περιοχής.

Η επέκταση του μετρώ, ώστε να καλύπτει το 85% της ευρύτερης περιοχής του Λεκανοπεδίου με δίκτυο 8 γραμμών συνολικού μήκους 220 χλμ. και 200 σταθμών, που προβλέπεται από το Νέο Ρυθμιστικό, εντάσσεται στον άξονα ολοκλήρωσης της οργάνωσης ενός φιλικού προς το περιβάλλον συστήματος μεταφορών.

Τέλος, με τον έβδομο άξονα προωθούνται νέες μορφές χωρικής οργάνωσης, που προάγουν τη συνεργασία και τη συμμετοχή.

Ο κ. Σουφλιάς τόνισε πως το σημαντικότερο για την πρακτική εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου είναι

τεχνικού ρεπορτάζ στα Μέσα Ενημέρωσης προέκυψε ότι η πόλη του μέλλοντος μετακομίζει από τα μητροπολιτικά συγκροτήματα της Αθήνας και του Πειραιά προς την περιφέρεια, κυρίως προς τα Μεσόγεια και βορειοανατολικά της Αττικής.

Παράλληλα, ότι προγραμματίζεται τα πυκνοδομημένα κέντρα να αναγεννηθούν με εκτεταμένες αναπλάσεις, πεζοδρομήσεις και απαγόρευση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. αυτοκινήτων. Επίσης, καταγράφηκε ότι αναμένεται να πυροδοτηθεί νέα οικιστική ανάπτυξη στις εξωαστικές περιοχές, με αποτέλεσμα η ήδη υπερκορεσμένη Αττική να κυριαρχηθεί από τη δόμηση και το τσιμέντο. Τα επόμενα χρόνια θα ενταχθούν στα σχέδια πόλης περισσότερα από 200.000 στρέμματα γης, διάσπαρτα σε ολόκληρο το Νομό Αττικής. Υπολογίζεται ότι με τις νέες πολεοδομήσεις και την εφαρμογή προγραμμάτων στέγασης υψηλών προδιαγραφών από ιδιώτες κατασκευαστές, θα ανεγερθούν νέες κατοικίες, ικανές να στεγάσουν άλλα 8 εκατομμύρια κατοίκων. Πράγμα που δείχνει ότι η Αττική οδηγείται σχεδόν σε διπλασιασμό του κτιριοδομικού αποθέματος και σε εκρηκτική αύξηση του πληθυσμού της για τα επόμενα 20 χρόνια.

Εξάλλου, σημαντικές αλλαγές φέρνει το νέο ρυθμιστικό στους όρους δόμησης για τα εκτός σχεδίου ακίνητα της Αττικής.

Παραμένει η αρτιότητα των οικοπέδων στα 20 και 4 στρέμματα, ανάλογα με τη χρονολογία κατάκτησής τους, ενώ ο κ. Σουφλιάς άφησε ανοιχτό το ενδεχόμενο να καταργηθούν οι παρεκκλίσεις δόμησης. Δηλαδή μικρότερα οικόπεδα των 750, 1.200 τετραγωνικών μέτρων και 2 στρεμμάτων είναι πολύ πιθανό από το ερχόμενο φθινόπωρο να μη θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα, ώστε οι ιδιοκτήτες τους να μπορούν να χτίσουν. Το θέμα θα εξεταστεί από ειδική επιτροπή, είπε ο κ. Σουφλιάς.

Στη συνέντευξη Τύπου της 13ης Απριλίου συμμετείχαν επίσης ο υφυπουργός Σ. Καλογιάννης και ο γγ. του ΥΠΕΧΩΔΕ, Ευ. Μπαλτάς, ο πρόεδρος της «Αττικό Μετρό», Γ. Γιαννής, καθώς επίσης και η πρόεδρος του Οργανισμού Αθήνας, Αικ. Συκιανάκη.



εν υπάρχει αμφιβολία. Από θεσμική σκοπιά, στα θέματα του χώρου φαίνεται να βρισκόμαστε μπροστά σε κοσμογονία. Τι Εθνικό Χωροταξικό, τι Ειδικά Πλαίσια για τις αναγεννώσιμες πηγές ενέργειας, για τη βιομηχανία, για τον τουρισμό, τι Ρυθμιστικά Σχέδια για την Αθήνα και τους σημαντικούς εθνικούς αστικούς πόλους!!! Και πίσω τους ακολουθούν τα πλαίσια για τον ορεινό όγκο και για την παράκτια ζώνη. Όλα προορίζονται να γίνουν ή έγιναν ήδη Φύλλα της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως.

Από την πλευρά των ειδικών και των κοινωνικών φορέων, οι γκρίνιες περισσεύουν, με το σύνολο των ιδιαίτερα έντονων κριτικών, οι οποίες ασκούνται με αφορμή τις προωθούμενες για θεσμοθέτηση

Χωροταξία και κοσμογονία στα λόγια;

της **ΠΑΝΙΑΣ ΚΛΟΥΤΣΙΝΙΩΤΗ**

ρυθμίσεις, να κατατάσσονται σε δύο ευδιάκριτους τύπους. Στο βαθμό, μάλιστα, που οι κριτικές συσχετίζονται ευθέως με την εκτός ελέγχου κοινωνική, παραγωγική και περιβαλλοντική κρίση, στην οποία έχει περιέλθει η χώρα, οι πόλεις, το πολιτιστικό, το φυσικό και το δομημένο περιβάλλον, κατάσταση για την αντιμετώπιση της οποίας θα αναμενόταν η άσκηση πολιτικών εντελώς διαφορετικής εμβέλειας και κατεύθυνσης.

Κατά τον πρώτο τύπο, οι διαφωνίες εντοπίζονται στις άνευρες και άβουλες πολιτικές -με συνήθη και κλασικού τύπου μέτρα- με τις οποίες επιχειρείται να αναταχθούν φαινόμενα που αφέθηκαν να γιγαντωθούν τόσο από τις ασκούμενες, όσο και από αυτές που ποτέ δεν ασκήθηκαν, πολιτικές των κυβερνήσεων, των κομμάτων, των νομαρχικών και των δημοτικών συμβουλίων τα οποία κυβέρνησαν και κυβερνούν τη χώρα μας, τις πόλεις μας και τις περιφέρειές μας. Κατά τον δεύτερο και τον πλέον επικίνδυνο τύπο, οι διαφωνίες εντοπίζονται σε πολιτικές που δεν είναι απλά δειλές και άτολμες. Πρόκειται για πολιτικές που η εφαρμογή τους προορίζεται να εξυπηρετήσει ιδιωτικά συμφέροντα και εταιρείες του κατασκευαστικού τομέα -όπως επί παραδείγματι αυτοκινητόδρομοι για μετακινήσεις με ΙΧ, αντί ενίσχυση των δημοσίων μεταφορών, και μεγάλα εκτός κλίμακας του ελληνικού τοπίου ξενοδοχειακά συγκροτήματα- εις βάρος των συμφερόντων του κοινωνικού συνόλου. Αφήνονται δηλαδή στην τύχη τους κρίσιμα χωροταξικά και χωρικά θέματα, ενώ με τις εξαγγελόμενες πολιτικές καταστρέφεται έτσι περισσότερο το συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας, που είναι η ποιότητα του περιβάλλοντός της.

Περιέργως, όμως, από το διάλογο απουσιάζει ο αποδέκτης των διαβουλεύσεων, δηλαδή το κοινωνικό σύνολο. Φυσικά, η ανάρτηση των σχεδίων ΚΥΑ ή ΠΔ στο διαδικτυακό τόπο του κάθε Υπουργείου δεν συνιστά αυτόματα την έναρξη κάποιου ουσιαστικού διαλόγου, όμως δεν είναι και αυτονόητη η αδιαφορία του πληθυσμού απέναντι στις χωρικές ρυθμίσεις, που υποτίθεται ότι αποτελούν εργαλείο άσκησης βιώσιμων και φιλικών προς την κοινωνία πολιτικών. Αναζητείται με αγωνία το σώμα των πολιτών της χώρας, το οποίο θα είναι σε θέση να επεξεργάζεται καθημερινά το ανατρεπτικό όραμα της στροφής προς ένα νέο πρότυπο και με το οποίο θα κινητοποιείται και θα απαιτεί την εφαρμογή του.

Αθήνας

ότι μελετήθηκε και συντάχθηκε το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, το οποίο «αποτελεί το συντονιστικό πλαίσιο όλων των προγραμμάτων, που πραγματοποιούνται από όλους τους φορείς στην Περιφέρεια Αττικής».

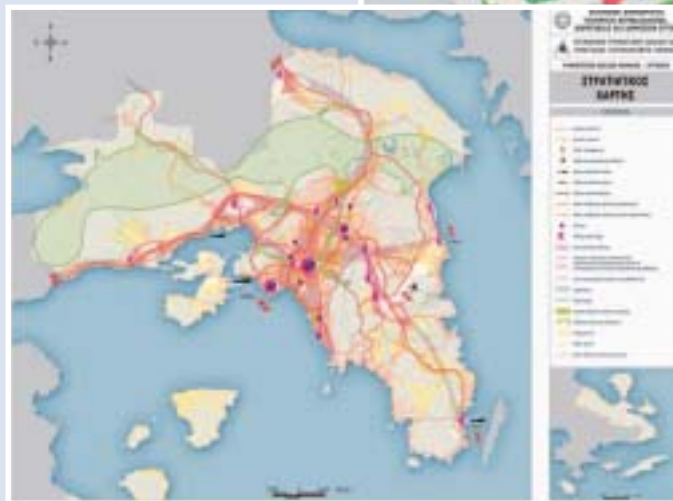
Επιπλέον, είπε ότι το νέο Σχέδιο θα αποτελέσει ταυτόχρονα και το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Αττικής.

Από τα στοιχεία, που ανακοίνωσε η πολιτική ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ και τις διαπιστώσεις και ερμηνείες που παρουσίασαν οι δημοσιογράφοι του

Χωρίς όραμα για την πόλη της Αθήνας, χωρίς στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της, αλλά και χωρίς την απαραίτητη διαβούλευση με επιστημονικούς και κοινωνικούς φορείς, η κυβέρνηση εξήγγειλε μια σειρά έργων εξαιρετικής σημασίας για το Λεκανοπέδιο: την κατασκευή των νέων οδικών αξόνων Αττικής, την τροποποίηση του ΠΔ για τον Υμηττό και το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας.

«Θα περιμέναμε να ξαναχτιστεί η Αθήνα όπως της αξίζει και όχι να επεκτείνουμε τη σημερινή αθλιότητά της», όπως χαρακτηριστικά είπε ο β' αντιπρόεδρος του ΤΕΕ, **Χρήστος Σπίρτζης**, κατά τη διάρκεια κοινής συνέντευξης Τύπου του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, του Δικηγορικού Συλλόγου Αθήνας, της Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής και των δημάρχων Αλίμου, Ελληνικού και Καισαριανής, με θέμα: «Θεσμικό πλαίσιο προστασίας του Υμηττού και νέοι οδικοί άξονες της Αττικής».

Υμηττού, κατά το Κοινοτικό Δίκαιο.
- Η ανάγκη διασφάλισης ολοκληρωμένης και πραγματικής διαβούλευσης με την κοινωνία των πολιτών.
Παράλληλα, ο πρόεδρος του ΔΣΑ τόνισε πως ο Σύλλογος θα προσφέρει κάθε δυνατή νομική στήριξη στους φορείς που ενώνουν τις φωνές διαμαρτυρίας τους ενάντια στους νέους αυτοκινητόδρομους και εξέφρασε την ελπίδα ότι στον



Περισσεύουν οι σχεδιασμοί, απουσιάζουν όραμα και διάλογος

Όλοι οι παραπάνω φορείς γνωστοποίησαν την αντίθεσή τους στα κυβερνητικά σχέδια όπως αυτά δρομολογούνται. Οι εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ανακοίνωσαν ότι θα προσφύγουν στο Συμβούλιο της Επικρατείας για τις επεκτάσεις της Αττικής οδού, στα νότια της Αττικής και τα Μεσόγεια.

Τη συνέντευξη «άνοιξε» ο πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Αθήνας, **Δημ. Παξινός**, θέτοντας τα βασικά νομικά ζητήματα, όπως:

- Η προστασία του Υμηττού και των κατοίκων των όμορων Δήμων, μέσα από τη νομολογία των δικαστηρίων.

- Η απαγόρευση επιδείνωσης των όρων διαβίωσης των κατοίκων της Αττικής, κατά το Σύνταγμα.

- Η ανάγκη συνολικής αντιμετώπισης των νέων επεμβάσεων, που επιχειρούνται στον ορεινό όγκο του

κοινό αγώνα θα συμμετάσχουν και άλλοι φορείς.

«Με την επιφύλαξη των θέσεων της Δ.Ε. του ΤΕΕ, που σύντομα θα παρουσιαστούν, θα σας μεταφέρω τους προβληματισμούς που έχουν αναπτυχθεί στις Μόνιμες Επιτροπές και θα σας παρουσιάσω συνοπτικά την εργασία που έχει γίνει γι' αυτά τα θέματα -υπογράμμισε ο Χρ. Σπίρτζης.

Σήμερα αυτό που θα περίμενε ο πολίτης και όλοι μας, είναι ένα σχέδιο οραματικό, για τη βελτίωση της ζωής μας, την προστασία του ελάχιστου πλέον πρασίνου, των καμένων και τραυματισμένων ορεινών όγκων, των λιγοστών ελεύθερων χώρων. Ένα σχέδιο, που θα απέτρεπε τις εκατομμύρια χαμένες ώρες και την ενεργειακή σπατάλη από τις μετακινήσεις. Ένα σχέδιο που θα σταματούσε τις απίστευτες συγκεντρώσεις ρύπων.

Θα περιμέναμε το όραμα μιας άλλης ανάπτυξης, μιας μικρότερης και ανθρώπινης Αθήνας, μιας ζωντανής περιφέρειας. Θα περιμέναμε ο όρος "γειτονιά" να ξανάμπαινε στη ζωή μας.

Το όραμα της νέας μορφής ανάπτυξης, ως κοινωνική ανάγκη και απαίτηση, αρχίζει να διαμορφώνεται».

Όπως στη συνέχεια τόνισε ο αντιπρόεδρος του ΤΕΕ, μπορούμε σήμερα να θέσουμε τις κατευθύνσεις, τις αδιαπραγμάτευτες αρχές, τις προτεραιότητες:

- 1η προτεραιότητα και αδιαπραγμάτευτη αρχή: Η απόλυτη προστασία του περιβάλλοντος.

- 2η προτεραιότητα και αδιαπραγμάτευτη αρχή: Η διαβούλευση ως δημοκρατική διαδικασία συνδιαμόρφωσης λύσεων με τους επιστημονικούς και κοινωνικούς φορείς.

«Δυστυχώς, τα παραπάνω δεν αποτελούν προτεραιότητες και για το ΥΠΕΧΩΔΕ» δήλωσε ο κ. Σπίρτζης και συνέχισε:

«Στο τέλος της δεκαετίας του '60 άρχισαν στο Παρίσι να κατασκευάζονται περιφερειακοί δακτύλιοι, ώστε να μειωθούν οι μετακινήσεις εντός της πόλης. Χρηρίστηκαν πολλά χρόνια συζητήσεων για την οριστικοποίηση του σχεδιασμού των έργων. Στη Μεγάλη Βρετανία, για τέτοιου είδους παρεμβάσεις, για τόσο μεγάλα έργα, προηγείται διαβούλευση, σχεδιασμός και βελτιώσεις μελετών, που διαρκούν μια δεκαετία. Η υλοποίησή τους, όμως, γίνεται σε σύγματο χρονικό διάστημα: ενός ή δύο ετών.

Στη χώρα μας η διαβούλευση έχει καταντήσει μια γραφειοκρατική διαδικασία! Μελετάμε για ένα μήνα και υλοποιούμε σε διάστημα μιας ή και δύο δεκαετιών...».

Τμήμα του αυτοκινητόδρομου, διέρχεται εντός της ζώνης Β2 του Υμηττού, ενώ στη συνέχεια η χάραξη του οδικού άξονα διέρχεται εντός και της ζώνης Α (που αποτελεί περιοχή απόλυτου προστασίας) και κινείται μέσα στον αρχαιολογικό χώρο και εντός της ζώνης Β1 (απόλυτου προστασίας αρχαιολογικών χώρων), όπως τόνισε. Τόσο στην Καισαριανή, όσο και στην Αγ. Μαύρα, αποψιλώνονται συνολικά 4.000 δέντρα. Δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη ή σκέψη για την προστασία της γεωργικής γης, για τους όρους δόμησης, για τους ελεύθερους χώρους στα Μεσόγεια. Δε γνωρίζουμε τι θα γίνει με

το πάρκο του Ελληνικού, ούτε με αυτό στο Γουδί.

Στη συνέχεια ο κ. Σπίρτζης πρότεινε σχετικά τα εξής:

- Να υπάρξει λεπτομερής παρουσίαση των λύσεων από τους μελετητές.

- Να γίνει καταγραφή των ενστάσεων, αναγκών και προτάσεων, φορέων και πολιτών.

- Να εκπονηθούν συγκοινωνιακές μελέτες για τον αστικό ιστό, που θα λαμβάνουν υπόψη το έργο και θα προβλέπουν τα απαραίτητα έργα ή συγκοινωνιακές τροποποιήσεις.

- Να προβλεφθούν πρόσθετα ανταποδοτικά περιβαλλοντικά και συγκοινωνιακά έργα.

Και κατέληξε λέγοντας ότι πρέπει «να πάρουμε γενναίες αποφάσεις».

Για κάθε κομμένο έργο, να φυτεύονται πολλαπλάσια. Για κάθε ένα χιλιόμετρο αυτοκινητόδρομου, να εντάσσονται 5 χιλιόμετρα μέσων σταθερής τροχιάς. Για κάθε σταθμό, επαρκής χώρος στάθμευσης.

Με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Με αξιόπιστες μελέτες. Με σχέδιο».

Μιλώντας ο νομάρχης Ανατολικής Αττικής, **Λεωνίδας Κουρής**, υπογράμμισε ότι το Νομαρχιακό Συμβούλιο απέρριψε ομόφωνα τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τους οδικούς άξονες που τους απέστειλε το ΥΠΕΧΩΔΕ. Για την προστασία του Υμηττού ζήτησε να καθοριστεί ζώνη απολύτου προστασίας και να ανήκει στο κράτος, δίνοντας αποζημιώσεις όταν και όποτε χρειαστεί. Σε ότι αφορά τα αυθαίρετα κτίσματα στον Υμηττό -απαντώντας σε σχετικές ερωτήσεις δημοσιογράφων- επισήμανε πως υπάρχουν τόσο στο ανατολικό όσο και στο δυτικό τμήμα του όρους, γεγονός που απαιτεί μια συνολική αντιμετώπιση.

Ο δήμαρχος Ελληνικού, **Χρήστος Κορτζίδης**, επισήμανε ότι «ως δήμος έχουμε αναλάβει μια απόλυτη δέσμευση, ότι δεν θα επιτρέψουμε να γίνουν στην πόλη μας έργα που θα υποβαθμίζουν άμεσα και δραματικά τη ζωή χιλιάδων κατοίκων».

Η συσπείρωση και η αλληλεγγύη όλων όσοι αγωνιζόμαστε για να αποτρέψουμε στο σύνολο καταρχήν, αλλά και

επιμέρους σημεία της πρότασης του ΥΠΕΧΩΔΕ, είναι το πιο ισχυρό μας όπλο».

Ο δήμαρχος Αλίμου, **Θάνος Ορφανός**, τόνισε πως οι οδικοί άξονες θα προκαλέσουν τεράστια προβλήματα στην περιοχή. Οι κυβερνητικές επιλογές δεν δίνουν προτεραιότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος θα διοχετευθεί στην Ποσειδώνος, που δεν υπογειοποιείται.

Ο δήμαρχος Καισαριανής, **Σπύρος Τζόκας**, είπε ότι η περιοχή, που ήδη έχει πληγεί από την υπάρχουσα Αττική Οδό -καθώς ο κεντρικός δρόμος αποτελεί την είσοδο και έξοδο του αυτοκινητόδρομου- θα δεχθεί ένα ακόμη πλήγμα. Σε ότι αφορά τον Υμηττό πρότεινε να υπάρχει μόνο μια ζώνη, απολύτου προστασίας, προκειμένου το όρος να διασωθεί.

Παρέμβαση, επίσης, έκανε εκ μέρους της Διαδημοτικής Επιτροπής για τη Διάσωση του Υμηττού ο **Πάνος Τόσινας**, ο οποίος ανέφερε τους λό-



γους που αντιτίθενται τόσο στην κατασκευή των οδικών αξόνων, όσο και στην τροποποίηση του Π.Δ. για τον Υμηττό.

Στη συνέχεια μίλησε η νομική σύμβουλος για το θέμα, **Ι. Κουφάκη**, αναλύοντας τις νομικές παραμέτρους των θεμάτων, ενώ η βουλευτής **Άννα Φιλίνη** γνωστοποίησε ότι εδώ και περίπου ένα μήνα έχει κατατεθεί από βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ Επερώτηση για τους ορεινούς όγκους, που, όμως, δεν έχει ακόμη συζητηθεί. «Ελπίζουμε αυτό να γίνει μέσα στο μήνα» τόνισε.

Με ανακοίνωσή της, η Διαδημοτική Συντονιστική Επιτροπή για τη Διάσωση του Υμηττού -μεταξύ άλλων- επισημαίνει: • «Σύμφωνα με το σχεδιασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ, στην περιοχή της Αττικής πρόκειται να κατασκευαστούν περίπου 90 χιλιόμετρα νέων αυτοκινητόδρομων. Από αυτά, τα 62 χλμ. προϋπολογισμού 1,658 δισ. ευρώ, προβλέπεται να κατασκευαστούν με ΣΔΙΤ και να παραχωρηθούν σε ιδιώτες για πολύχρονη εκμετάλλευση μέσω είσπραξης διοδίων και τα υπόλοιπα 28 χλμ. προϋπολογισμού 350 εκ. ευρώ, προβλέπεται να κατασκευαστούν ως δημόσια έργα. Στο έργο περιλαμβάνο-

Απειλείται ο δασικός χαρακτήρας του Υμηττού

νται 9 μεγάλες γέφυρες συνολικού μήκους 1.503 μ., 14 κόμβοι, 8 ημικόμβοι και 87 μεγάλα τεχνικά έργα, 4 μετωπικοί σταθμοί διοδίων και δύο πλευρικοί σταθμοί. Με το έργο "Νέοι αυτοκινητόδρομοι Αττικής", προκύπτει όχι μόνο σαφής παραβίαση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, αλλά και μια αλλαγή των κατευθύνσεων του πολεοδομικού σχεδιασμού στην περιοχή της Ν. Α. Αττικής».

• «Ενώ οι στόχοι της πρότασης του ΥΠΕΧΩΔΕ/ΟΡΣΑ όπως αναφέρεται είναι "η αναβάθμιση του καθεστώτος προστασίας, η

ανάδειξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του ορεινού όγκου, η προσαρμογή στις κατευθύνσεις του ρυθμιστικού σχεδίου Αθήνας 1985 και οι περιορισμοί των "ευκαιριών για αυθαίρετη δόμηση", δυστυχώς αυτό που διαπιστώνεται γι' άλλη μία φορά είναι ότι ο Υμηττός αντιμετωπίζεται από τη σημερινή κυβέρνηση σαν

ένα μεγάλο οικόπεδο που προσφέρεται για αντιπαροχή...

Με την προγραμματιζόμενη τροποποίηση, γίνεται προσπάθεια να νομιμοποιηθούν οι υφιστάμενες αυθαίρετες κατασκευές και να συνεχιστεί η "νομότυπη" δόμηση κτιριακών εγκαταστάσεων, με συνέπεια ο Υμηττός να χάσει εντελώς το δασικό του χαρακτήρα και να μετατραπεί σε ένα "αστικό πάρκο". Επιχειρείται να νομιμοποιηθούν εγκαταστάσεις, που ήδη έχουν κριθεί παράνομες από το ΣτΕ, ενώ προβλέπεται η θεσμοθέτηση χρήσεων νέων έργων υποδομής και δικτύων στο βουνό, κυρίως νέων μεγάλων οδικών αξόνων επέκτασης της Αττικής οδού προς τα νότια προάστια και τα Μεσόγεια, καθώς και πάρκο κεραιών. Επίσης, παραμένουν δραστηριότητες που δεν συνάδουν με το δασικό χαρακτήρα του βουνού».

Το ΥΠΕΧΩΔΕ, με ανακοίνωσή του, απάντησε στις αιτιάσεις και τις διαφωνίες που αναπτύσσονται γύρω από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, τα νέα οδικά έργα της Αττικής και το νέο ΠΔ για την προστασία του Υμηττού, υποστηρίζοντας κατά κύριο λόγο ότι τα νέα οδικά έργα είναι εντελώς απαραίτητα και αναγκαία και πως σε όλες τις περιπτώσεις τηρούνται οι θεσμικοί κανόνες προστασίας του περιβάλλοντος και οι κανόνες διαβούλευσης.

βούλευσης, με προθεσμία δύο-μηνών για να διατυπωθούν παρατηρήσεις και μάλιστα μέσω του διαδικτύου».

Με την ίδια ανακοίνωση, το ΥΠΕΧΩΔΕ επιτίθεται και κατά του Δικηγορικού Συλλόγου, σημειώνοντας ότι: «Είναι σοφιστικές αυτές που αναφέρονται στην ανακοίνωση του ΔΣΑ αναφορικά με τη χρονική σειρά που ακολουθήθηκε για το ΠΔ του Υμηττού, για την ΣΜΠΕ, για τους οδικούς άξονες και για το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο, αφού οι νέοι οδικοί άξονες είναι σύμφωνοι και με το παλιό και με το νέο ρυθμιστικό και η κατασκευή τους δεν επηρεάζει το ΠΔ για την προστασία του Υμηττού».

Ειδικότερα, αναφερόμενη στις διαδικασίες διαβούλευσης για

μέχρι και σήμερα; Απαντούμε εμείς: Καμία! Εμείς από τη χθεσινή συνέντευξη Τύπου -συνεχίζει η ανακοίνωση του ΥΠΕΧΩΔΕ- διαπιστώσαμε ότι τόσο ο Νομάρχης Ανατολικής Αττικής όσο και το ΤΕΕ δεν είναι εναντίον του έργου των Νέων Αυτοκινητόδρομων Αττικής. Ο Νομάρχης Ανατολικής Αττικής μάλιστα έκανε προτάσεις και παρατηρήσεις που ήδη μελετώνται».

Από την πλευρά του ο Χ. Σπίρτζης, που εκπροσώπησε το ΤΕΕ στη συγκεκριμένη εκδήλωση, σε δήλωσή του προς το «ΕΔ ΤΕΕ» σημείωσε: «Το ΥΠΕΧΩΔΕ όφειλε να έχει καλέσει το ΤΕΕ ως τεχνικό σύμβουλο της Πολιτείας και φορέα των μηχανικών σε δημόσιο διάλογο για τα μεγάλα αυ-

ΥΠΕΧΩΔΕ. Ειδικότερα για τους νέους αυτοκινητοδρόμους από το υπουργείο κατατέθηκαν στα Νομαρχιακά Συμβούλια (και μόνο προς αυτά) Αθήνας και Ανατολικής Αττικής οι ΜΠΕ για τα νέα οδικά έργα στις 20 Φεβρουαρίου 2009. Προφανώς, λοιπόν, δεν ισχύουν οι ισχυρισμοί του ΥΠΕΧΩΔΕ ότι το ΤΕΕ δεν έχει τοποθετηθεί». Επίσης ο Β' αντιπρόεδρος του ΤΕΕ σχολίασε ότι το «"Ρυθμιστικό Δοξιάδη" της δεκαετίας του 1960 μπορεί να υποπηρετείται πιστά από τη σημερινή κυβέρνηση, αυτό, όμως, δεν σημαίνει ότι όλοι πρέπει να είναι σύμφωνοι και να μην έχουν άλλο όραμα για την Αθήνα του μέλλοντος».

Το ΥΠΕΧΩΔΕ για το θέμα των «Νέων Αυτοκινητόδρομων Αττικής» υποστήριξε επίσης ότι είναι εντελώς απαραίτητοι και αναγκαίοι. Είναι σύμφωνοι τόσο με τις κατευθύνσεις του ισχύοντος Ρυθμιστικού Σχεδίου, όσο και με τις κατευθύνσεις του νέου Ρυθμιστικού και ότι τα οδικά έργα, σε ό,τι αφορά στον όγκο του Υμηττού, έχουν προβλεφθεί να είναι κατά 80% υπόγεια.

Σχετικά με το σχέδιο ΠΔ για την Προστασία του Ορεινού Όγκου του Υμηττού, υπογραμμίζεται πως οι προτάσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ αποκλείουν εντελώς την κατασκευή κατοικιών και εμπορικών κέντρων σε όλες τις ζώνες, ενώ θεσμοθετούνται αυστηρότεροι όροι χρήσεων γης και δόμησης. Και, επίσης, ότι και στην περίπτωση του ΠΔ για τον Υμηττό έγινε συστηματική διαβούλευση τριών μηνών.

Ανακοίνωση ΥΠΕΧΩΔΕ και απάντηση ΤΕΕ

Για δε τα οδικά έργα ότι η διαβούλευση ήταν μακρότατη και συστηματική.

Με την ίδια ανακοίνωση ο κ. Σουφλιάς επιτίθεται κατά του ΤΕΕ για τις θέσεις που πήρε ο εκπρόσωπός του, Χρ. Σπίρτζης, β' αντιπρόεδρος Δ.Ε. ΤΕΕ, στην κοινή συνέντευξη των φορέων και ειδικότερα για το έλλειμμα διαβούλευσης και διαλόγου που επισήμανε ο ίδιος σε όλα τα κρίσιμα θέματα που αφορούν στο μέλλον της Αθήνας.

Ο κ. Σπίρτζης απάντησε στην ανακοίνωση του ΥΠΕΧΩΔΕ τονίζοντας ιδιαίτερα ότι «το όραμα της Αθήνας για την επόμενη 20ετία δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπίζεται με διαδικασίες ανακοινώσεων, δηλαδή ούτε καν δια-

τους νέους αυτοκινητόδρους, η ανακοίνωση του ΥΠΕΧΩΔΕ έθεσε με τη μορφή ερωτήματος την παρακάτω αιχμή προς το ΤΕΕ: «Ο εκπρόσωπος του ΤΕΕ, με τις υπερβολές του στο θέμα αυτό, μπορεί να μας πει ποιες συγκεκριμένες προτάσεις έχει κάνει από τις 2 Ιουνίου του 2008

τά θέματα, όπως είναι το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, οι νέοι αυτοκινητόδρομοι Αττικής και η προστασία του Υμηττού. Το ΤΕΕ το οποίο έχει θέσεις και προτάσεις αλλά και τη βούληση να συμβάλει ουσιαστικά σε ένα τέτοιο διάλογο, δεν έλαβε ποτέ μια τέτοια επίσημη πρόσκληση από το

