

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ (Ιανουάριος 1999)

Συγγραφέας: ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΟΛΥΖΟΣ

Σήμερα, ενάμισυ χρόνο μετά την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 από την πόλη της Αθήνας, η ανησυχία για τις επιπτώσεις των επιλογών σχετικά με τις χωροθετήσεις των ολυμπιακών εγκαταστάσεων στο περιβάλλον της πρωτεύουσας είναι κάτι παραπάνω από δικαιολογημένη. Η ανησυχία αυτή τροφοδοτείται και από τα μηνύματα που διοχετεύονται, μέσω του τύπου (και όχι μόνον), μηνύματα ασαφή και αντιφατικά που συγκλίνουν στο ότι παραμένουμε στις αρχικές επιλογές του Φακέλου Διεκδίκησης. Είναι ακόμη καιρός να επισημανθεί ότι υπάρχουν όχι μόνο εναλλακτικές δυνατότητες χωροθέτησης των απαιτούμενων εγκαταστάσεων, αλλά και -το πιο σημαντικό- εναλλακτικές λογικές και αρχές για την αντιμετώπιση των έργων και των επιπτώσεών τους στην πόλη της Αθήνας, και μέσα στις κατευθύνσεις που θέτει η Διεθνής Ολυμπιακή Επιτροπή.

Η Αθήνα αναλαμβάνει τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων σε μία φάση έντονης μεγέθυνσης των έργων υποδομής της. Πρόκειται για τα γνωστά μεγάλα έργα (Μετρό, Αεροδρόμιο Σπάτων, Αττική Οδός Ελευσίνας-Σταυρού-Σπάτων κ.ά.), αλλά και για πληθώρα «μικρότερων», κυρίως οδικών έργων (περιφερειακές Υμηττού και Αιγάλεω, ολοκλήρωση κυκλοφοριακών δακτυλίων, ταχεία λεωφόρος Πειραιώς-Κερατσινίου-Σχιστού κ.ά.).

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας του 1985 διατύπωσε, με αξιοσημείωτη συνέπεια και σαφήνεια, τις απόψεις και τις πολιτικές για αποκέντρωση που κυριάρχησαν στη δεκαετία του '80. Τα παραπάνω έργα, αλλά και η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων στην Πρωτεύουσα, με κατάληψη αστικών και περιαστικών αδόμητων χώρων, είναι έξω από τη λογική του. Το πρόγραμμα «Αττική s.o.s.» του 1994, που προβάλλεται έκτοτε ως κατευθυντήρια γραμμή της πολιτικής του ΥΠΕΧΩΔΕ, χωρίς να έχει θεσμοποιηθεί, επικυρώνει αυτό το πνεύμα. Καταλήγουμε, έτσι, ότι η αναγκαία «επικαιροποίηση» του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, και μάλιστα στην προοπτική «της βιώσιμης ανάπτυξης», κατά μία εντελώς ειρωνική συγκυρία, θα πρέπει να εντάξει στο σχεδιασμό της Πρωτεύουσας έργα και εξελίξεις που αντιστρατεύονται τη «βιώσιμη ανάπτυξη», αφού, πέρα από την καταστροφή και επικείμενη «τσιμεντοποίηση» της πεδιάδας των Σπάτων, θίγουν τους ορεινούς όγκους, προωθούν ένα πρότυπο πόλης στηριγμένο στις μετακινήσεις με ι.χ. αυτοκίνητα και ολοκληρώνουν την καταστροφή του Κηφισού με την κάλυψη από αυτοκινητόδρομο του τμήματος των εκβολών του στο Φάληρο.

Πράγματι, σήμερα, το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ προωθεί τροποποίηση του Ρυθμιστικού

Σχεδίου Αθήνας χωρίς δημόσιο διάλογο, που σχετίζεται σχεδόν μονοσήμαντα με τις χωροθετήσεις για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Οι προωθούμενες αλλαγές, υπό το πρόσχημα του κατεπείγοντος για τη χωροθέτηση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων, επιχειρούν να παρακάμψουν τους όποιους περιορισμούς σχετικά με την έγκριση των χωροθετήσεων και των περιβαλλοντικών όρων που επιβάλλει η ελληνική και η ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Τα έργα για τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, και μάλιστα με τις προδιαγραφές πόλωσης που επιβάλλει η ΔΟΕ, έρχονται να προστεθούν και να εντείνουν την τάση μεγέθυνσης των δραστηριοτήτων της Πρωτεύουσας, να αμβλύνουν τις αντιδράσεις στην επιμονή σε ένα πρότυπο πόλης που κυριαρχείται από το ι.χ. αυτοκίνητο, προωθώντας το σημαντικά με τον προτεινόμενο Ολυμπιακό Δακτύλιο, και, τελικά, να συνεχίσουν την παράδοση «της έλλειψης κάθε προγραμματισμού και πρόβλεψης».

Ήδη, σε διεθνές επίπεδο, από τη δεκαετία του '80, και μετά από τη διευρυνόμενη συνειδητοποίηση των οικολογικών αδιεξόδων, εντάθηκε η αμφισβήτηση για τις ενεργοβόρες και ρυπογόνες πολεοδομικές επιλογές που συνίστανται σε συνεχείς οικιστικές επεκτάσεις και αντιστρατεύονται τα δεδομένα του τόπου και της φύσης. Ο προβληματισμός αυτός έχει εισαχθεί τόσο στις προτάσεις υποψηφιότητας των πόλεων που διεκδικούν τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων όσο και στην οπτική της ΔΟΕ, ως αναγκαία συνέπεια της φιλοδοξίας της να ενισχύσουν οι Αγώνες τη θέση τους ως γεγονός παγκόσμιας σημασίας, όχι μόνο στο αθλητικό, αλλά και στο πολιτιστικό πεδίο, με τη μεγιστοποίηση της οικονομικής τους διάστασης. Ο Φάκελος Διεκδίκησης παραμένει ωστόσο αμέτοχος αυτού του προβληματισμού και δεν ενσωματώνει στις επιλογές του τις επιτυχημένες πτυχές προηγούμενων σχεδίων, όπως της Βαρκελώνης, του Λιλεχάμερ ή των «πράσινων αγώνων» του 2000 στο Σίδνεϋ.

Στην περίπτωση της Αθήνας, η χωροθέτηση του μεγαλύτερου τμήματος των ολυμπιακών εγκαταστάσεων σε αδόμητες μέχρι σήμερα εκτάσεις, και, συγκεκριμένα, στις παρυφές των ορεινών όγκων, στο θαλάσσιο μέτωπο και στους τελευταίους μεγάλους αδόμητους χώρους εντός του αστικού ιστού, αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα των πολεοδομικών και περιβαλλοντικών επιλογών του Φακέλου.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι προτεινόμενες ολυμπιακές εγκαταστάσεις θα καταλάβουν:

-3.800 στρέμματα δασικών και αγροτικών εκτάσεων στις παρυφές του Εθνικού Δρυμού Πάρνηθας και του Δάσους Σχοινιά.

-500 στρέμματα που εκτείνονται σε μήκος 2,5 χλμ. της ακτής του Φαληρικού

Όρμου.

-60 στρέμματα στα υπό διαμόρφωση πάρκα Βείκου (Γαλάτσι) και Σελεπίτσαρι (Νίκαια).

Για να ενταχθούν οι σχεδιασμοί για την «Αθήνα 2004» στην προοπτική της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και να επωφεληθεί η Αθήνα από την ευκαιρία των επενδύσεων και κατασκευής έργων που ούτως ή άλλως θα γίνουν, πρέπει να συνειδητοποιηθούν και να κυριαρχήσουν, τόσο στην επιστημονική όσο και στη δημόσια συζήτηση, ορισμένες βασικές αρχές, όπως :

- Προώθηση της μεγαλύτερης δυνατής αποκέντρωσης (εκτός του νομού Αττικής) των ολυμπιακών εγκαταστάσεων (π.χ. Κωπηλατοδρόμιο στη Λίμνη Ιωαννίνων ή την Υλίκη).

- Αύξηση της διασποράς των εγκαταστάσεων εντός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας, με προτεραιότητα στην υποβαθμισμένη και φτωχή σε ανάλογους χώρους νοτιοδυτική Αθήνα, και πάντως σε περιοχές που θα εξυπηρετηθούν μελλοντικά από ένα ολοκληρωμένο συγκοινωνιακό δίκτυο.

- Σχεδιασμό των χωροθετήσεων με γνώμονες το άνοιγμα της πόλης στη θάλασσα, την ανάπλαση προβληματικών περιοχών με ενίσχυση των στρατηγικών επιλογών του ΡΣΑ, τη βελτίωση της σχέσης αστικού ιστού / φυσικού τοπίου.

- Αποφυγή χωροθετήσεων που εντείνουν τις τάσεις περαιτέρω ανάπτυξης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας και προκαλούν την κατασπατάληση εδάφους και φυσικών πόρων. Απόλυτη προτεραιότητα έχει η προστασία από κατάληψη χώρων οικολογικής αξίας (Σχοινιάς, Θαλάσσιο Μέτωπο και εκβολές Κηφισού και Ιλισσού, Ορεινοί Όγκοι) και γενικότερης σημασίας για το περιβάλλον της πόλης (Φαληρικός Όρμος, Ιππόδρομος, Ήλσος Βείκου, Σελεπίτσαρι).

- Δημιουργία ενός ολοκληρωμένου και συνεκτικού πλέγματος μέσων μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (με συνδυασμό Μετρό, Προαστιακού Σιδηροδρόμου και Τραμ), που θα αποτελέσει τον κορμό του δικτύου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας και μετά τους Αγώνες.

- Συστηματική προσφυγή στην αρχή της επανάχρησης, με αξιοποίηση, ενίσχυση ή αντικατάσταση του υπάρχοντος δυναμικού κτιρίων και αθλητικών εγκαταστάσεων. Τα παραπάνω εντάσσονται στο στόχο της ελαχιστοποίησης της κατάληψης αδόμητων χώρων της πόλης.

- Αναθεώρηση της ιδέας των «λυόμενων εγκαταστάσεων» και ελαχιστοποίηση της εφαρμογής τους σε απολύτως απαραίτητες περιπτώσεις. Επισημαίνεται ότι οι

κατασκευές αυτές εγκυμονούν κινδύνους ποιότητας υποδομών, αλλά και πιθανής μη απομάκρυνσής τους μετά τους Αγώνες.

- Σχεδιασμό των εγκαταστάσεων και του περιβάλλοντος χώρου τους σε μία προοπτική φιλική για την πόλη και το περιβάλλον, με άξονα την πολυλειτουργικότητα, τη δυνατότητα επαναχρήσεων, τη χρήση οικολογικών υλικών και συστημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και τον περιορισμό της χρήσης του ι.χ. αυτοκινήτου.

Η παραθαλάσσια πόλη - Αθήνα έχει τεράστιες διαπιστωμένες ανάγκες, για ήπιες πολεοδομικά και βιώσιμες περιβαλλοντικά παρεμβάσεις. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες, εκτός από αθλητικό και πολιτιστικό γεγονός, πρέπει να αποτελέσουν και τομή για την πολεοδομική οργάνωση και την ποιότητα ζωής στην πόλη την επόμενη ημέρα των Αγώνων. Ας θεωρήσουμε λοιπόν την πόλη πριν και μετά από το σημειακό χρονικά γεγονός των Αγώνων, και ας μην αφήσουμε και αυτή την ευκαιρία να πάει χαμένη.