

# Δράση για μια Άλλη Πόλη

## ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΡΙΑΗΣΣΙΩΝ



Μάρτιος 2011

## Γιατί κρύβονται οι δημοτικές παρατάξεις;

Εδώ και χρόνια έχει ξεκινήσει στο δήμο μας η διαδικασία αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, που ρυθμίζει πλήθος ζητημάτων για την προοπτική της πόλης. (Κοινοφελείς χώροι, πολεοδομικά κέντρα, συντελεστές δόμησης, ένταξη περιοχής «Κρασσά», εμπορικές χρήσεις, κοινωνικός εξοπλισμός, κυκλοφοριακά ζητήματα κλπ). Βρισκόμαστε στη φάση της επεξεργασίας των προτάσεων που θα υποβληθούν στην Περιφέρεια και το Υπουργείο (ΥΠΕΚΑ), ώστε να ολοκληρωθεί η διαδικασία. Οι ομάδες των μελετητών που έχουν αναλάβει την εκπόνηση της μελέτης έχουν υποβάλει τις προτάσεις τους. Αυτές έχουν παρουσιαστεί σε δημόσια διαβούλευση κι έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του δήμου. Ελάχιστοι δημότες έχουν τοποθετηθεί. Ομάδες κατοίκων διαμαρτύρονται για τις συνέπειες που θα επιφέρει το Γ.Π.Σ. στη γειτονιά τους. Αντικρουόμενες επιδιώξεις εκδηλώνονται. Τις επόμενες εβδομάδες, σε συνεδρίαση του δημοτικού συμβουλίου, θα ληφθούν οι τελικές αποφάσεις. Ωστόσο τίθεται ένα ζήτημα δημοκρατίας και υπευθυνότητας: Γιατί οι δημοτικές παρατάξεις δεν καταθέτουν τις θέσεις τους **πριν** από τη συνεδρίαση του δημοτικού συμβουλίου; Γιατί δεν τις θέτουν και οι ίδιες σε μια μορφή δημόσιας διαβούλευσης; Γιατί **όλοι κρύβονται πίσω από τις θέσεις των μελετητών**, όπως κατεξοχήν πράττει η διοίκηση, που «ζυγίζει» πρώτα τις κοινωνικές αντιδράσεις για να δει πού θα καταλήξει;

Η «Δράση» διαφοροποιείται στην πράξη από αυτές τις τακτικές, ανακοινώνοντας **έγκαιρα** και δημόσια τις βασικές της θέσεις επί της μελέτης. Δεν ισχυριζόμαστε ότι αυτές είναι επαρκείς και πλήρεις για κάθε ζήτημα, διαθέτουν ωστόσο έναν κεντρικό προσανατολισμό. Και κυρίως, όπως πάντα, είναι προϊόν συλλογικών συζητήσεων και ανοιχτών διαδικασιών της δημοτικής μας κίνησης. Γνωρίζουμε ότι και επ' αυτών θα υπάρξουν αντιδράσεις. Αυτή όμως είναι η «υποχρέωση» των δημοτικών παρατάξεων. Να μην κρύβονται και να τοποθετούνται δημόσια. Είναι ίσως βολικό να ψελλίζει κανείς «Ναι» ή «Όχι» σε κλειστές αίθουσες δημοτικών συμβουλίων, ωστόσο θεωρούμε πιο εποικοδομητικό, να «ανοίγουμε», όσο γίνεται περισσότερο, τον προβληματισμό, για τα θέματα που αφορούν στην τοπική κοινωνία.

Την επεξεργασία του κειμένου είχε η ομάδα της «Δράσης» για τα πολεοδομικά: Μιχάλης Βερροϊόπουλος, Αντώνης Θεοφίλης, Γιώργος Ρούσσοσ, Νίκος Χαραλαμπίδης και οι δημοτικοί σύμβουλοι, Γιάννης Αντωνόπουλος και Γιάννης Τσουτσίας.

Κάθε παρατήρηση, αντίρρηση επί των προτάσεων της «Δράσης», είναι καλοδεχούμενη.

Το κείμενο διαβούλευσης του Γ.Π.Σ. και οι συνοδευτικοί χάρτες, έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του Δήμου Βριλησίων, [http://www.vrilissia.gr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=601](http://www.vrilissia.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=601).

## Σχέδιο κριτικής της «Δράσης» για το νέο Γ.Π.Σ.

6 γενικές και 6 ειδικότερες παρατηρήσεις

### **A) Γενικές επισημάνσεις**

#### **1- Ποιον ενδιαφέρει το Πολεοδομικό;**

Υπό τις παρούσες συνθήκες η συζήτηση για το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο των Βριλησσιών (Γ.Π.Σ.), δηλαδή για τον τρόπο οργάνωσης της πόλης μας σε προοπτική δεκαετίας, μοιάζει με άσκηση με πολλές παραμέτρους. Καταρχήν, πρέπει κανείς να παραβλέψει τη σημερινή οικονομική και την κατάρρευση του δημόσιου τομέα, αυτού που θα κληθεί να στηρίξει παρεμβάσεις στους δήμους. Μετά, να αγνοήσει το πολιτικό μοτίβο της εποχής, των «αγορών» και του νεοφιλελευθερισμού, ελπίζοντας ότι τα θέματα των Δήμων θα λυθούν σε αντίθετη κατεύθυνση από την επικρατούσα τάση. Ή να δεχτεί ότι η αντιμετώπιση των προβλημάτων παραπέμπει σε τεχνοκρατικά ζητήματα και όχι πολιτικής βούλησης. Τέλος, θα πρέπει κανείς να αγνοήσει τη δεινή οικονομική κατάσταση του Δήμου Βριλησσιών -και κάθε Δήμου, που ενώ δεν έχει αποζημιώσει τις απαλλοτριώσεις της προηγούμενης εικοσαετίας, πρέπει τώρα να αποπληρώσει άλλα 40 στρέμματα γης για κοινωφελείς χρήσεις, στρέμματα μάλιστα, που θεωρούνται λίγα, σύμφωνα με τα προτεινόμενα «σταθερότυπα»!

Επειδή ωστόσο, παρά τον παραλογισμό του πράγματος, μια αναθεώρηση Γ.Π.Σ. έχει τη σημασία της, ας θέσουμε ένα τελευταίο προκαταρκτικό ερώτημα: Ποιό ουσιαστικό ενδιαφέρον έχουν επιδείξει οι διοικήσεις των Βριλησσιών για την υλοποίηση του Γ.Π.Σ., όταν χρειάστηκαν 6 χρόνια για να φέρουν τη διαδικασία στο σημερινό στάδιο και θα χρειαστούν ακόμη αρκετά χρόνια μέχρι να ολοκληρωθεί; (Υπενθυμίζουμε ότι οι προηγούμενες επεκτάσεις σχεδίων έγιναν το 1986 και τροποποιήθηκαν στις αποφάσεις του 1987 και του 1992).

Από το 2005 που ξεκίνησε, ήδη καθυστερημένα, η διαδικασία αναθεώρησης του Γ.Π.Σ., μόλις σήμερα αυτή μπαίνει στην τελική ευθεία σε ότι αφορά τις αρμοδιότητες του Δήμου. Ποιο είναι το κόστος αυτής της καθυστέρησης για την πόλη υπό την οπτική της οικονομικής κρίσης; Κι' ακόμη, πόσα από τα έργα που έχουν υλοποιηθεί αυτό το διάστημα, αγνόησαν, τόσο το υφιστάμενο Γ.Π.Σ., όσο και τη διαδικασία αναθεώρησής του; Τι ακριβώς απομένει να ρυθμιστεί, όταν κάθε διοίκηση δημιουργεί αυθαίρετα ένα δυσμενέστερο πλαίσιο επίλυσης των προβλημάτων;

#### **2- Αποφάσεις που δεν εφαρμόζονται;**

Ακόμη και το υφιστάμενο πολεοδομικό πλαίσιο, εφ' όσον εφαρμοζόταν τεχνοκρατικά και κατά γράμμα, θα μπορούσε να εξασφαλίσει ένα ικανοποιητικό επίπεδο διαβίωσης εντός του Δήμου. Πολλά από τα προβλήματα που έρχεται να επιλύσει το νέο Γ.Π.Σ. δημιουργήθηκαν γιατί κάποιοι κανόνες δεν τηρήθηκαν και εξακολουθούν να μην τηρούνται με την ανοχή της δημοτικής αρχής. Για μια βιώσιμη όμως κοινωνική συμβίωση, όσα θεσπίζονται πρέπει να τηρούνται, ώστε να μην καταστρατηγούνται τα δικαιώματα των ασθενέστερων, (π.χ. των πεζών), διαφορετικά, δημιουργείται μια κατάσταση, όπου κάθε απόπειρα αποκατάστασης της νομιμότητας μετατρέπεται σε δυσεπίλυτο πρόβλημα. Γι' αυτό χρειάζεται μια μακρά και επίπονη διαδικασία, με σκοπό να συντεθούν, κατά το δυνατό, οι τοπικές ανάγκες και οι επιθυμητές τάσεις και οι αποφάσεις να γίνονται σεβαστές.

Τα παραδείγματα πολλά: Ένας επιχειρηματίας επεκτείνει το κατάστημά του σε βάρος του δημόσιου χώρου, μάλιστα, προκαταβολικά, βάσει αυτού του δεδομένου, προγραμματίζει την επένδυσή του. Αν πράξει διαφορετικά, θα μειονεκτεί έναντι των ανταγωνιστών του. Αντίστοιχα, μια τράπεζα εγκαθίσταται στη Λ. Πεντέλης, στο κέντρο της αγοράς, ακόμη κι' αν δεν διαθέτει τις αναγκαίες θέσεις στάθμευσης. Οι μελετητές, έρχονται τώρα να διαπιστώσουν τέτοιου είδους φαινόμενα, προτείνοντας λύσεις, που αν εφαρμοσθούν, θα αποτρέψουν την ίδρυση καταστημάτων που δεν θα εξασφαλίζουν τους προβλεπόμενους χώρους στάθμευσης. Οι κανόνες όμως αυτοί **ήδη υπήρχαν** και δεν τηρήθηκαν επί σειρά ετών, οδηγώντας στο σημερινό αδιέξοδο. Και ενώ καμία δημοτική αρχή δεν τόλμησε να εφαρμόσει το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο, ώστε να ελαφρύνει το βάρος που θα αντιμετωπίσουν οι επόμενες διοικήσεις, έρχονται τώρα νέες ρυθμίσεις, οι οποίες, μετά από μήνες ή χρόνια ή όποτε δοκιμάσει ο Δήμος να τις εφαρμόσει, θα είναι ακόμη πιο δύσκολο να τηρηθούν. Ποια διοίκηση θα διαθέτει άραγε την απαραίτητη βούληση, τη δυνατότητα, ίσως και την ηθική νομιμοποίηση, για να το πράξει; Έτσι οι μελέτες αναλώνονται σε διαπιστώσεις παραβατικότητας του υφισταμένου πλαισίου, (αντί να επικεντρώνονται στη διαμόρφωση του μέλλοντος), προτείνοντας λύσεις, οι οποίες λόγω της δυσκολίας εφαρμογής τους (αφού καλούνται να άρουν παγιωμένες καταστάσεις), κατανατούν ευχολόγια.

---

### **3- Πολλές διαπιστώσεις, λίγες παρεμβάσεις**

---

Όσο εξελίσσεται η διαδικασία του Γ.Π.Σ., τόσο εκδηλώνονται υπαναχωρήσεις προς μια λιγότερο παρεμβατική κατεύθυνση. Επιπλέον, απουσιάζουν οι προτάσεις για την αντιμετώπιση ορισμένων προβλημάτων, που ορθά επισημαίνονται. Για παράδειγμα, διαπιστώνεται ότι *«η Λ. Πεντέλης παρουσιάζει συμπτώματα κορεσμού και προκαλεί διάσπαση της συνοχής του οικιστικού ιστού...»* ή ότι *«η διαπλάτυνσή της και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις έχουν δυσμενή, από περιβαλλοντική άποψη, αποτελέσματα για τον Δήμο»*, αλλά καμία πρόταση για την αντιστροφή αυτής της πραγματικότητας, δεν διατυπώνεται. Κατ' ανάλογο τρόπο, ενώ επισημαίνεται πως *«με την αναμενόμενη αύξηση του πληθυσμού και της απασχόλησης, το σημερινό πρόβλημα ανεπάρκειας του Κοινωνικού Εξοπλισμού θα επιδεινωθεί και θα είναι δύσκολη, έως αδύνατη, η εξεύρεση λύσης στο μέλλον, διότι θα πρέπει να απαλλοτριωθούν **δομημένα οικοπέδα**»*, ωστόσο επί του πρακτέου, δύσκολα κανείς διακρίνει προτάσεις που να αντιστοιχούν στη βαρύτητα αυτής της διατύπωσης. Αλλά επίσης και το αντίστροφο συμβαίνει: Κάθε φορά που οι προτάσεις των μελετητών προσανατολίζονται σε δραστικές παρεμβάσεις, έρχεται η διοίκηση να τις ανατρέψει, σε βαθμό που απορεί κανείς, γιατί τελικά ζητείται η γνώμη των ειδικών, αν είναι αυτή να παραβιάζεται και να αγνοείται στο τέλος.

Μ' αυτά και μ' αυτά, από το νέο Γ.Π.Σ. **απουσιάζει το κεντρικό νήμα**, ένα «όραμα», μια συνολική ιδέα- πρόταση για τη μελλοντική μορφή της πόλης. Από μια άποψη, καλύτερα, γιατί κάτι τέτοιο θα απαιτούσε και θα προϋπέθετε τη συμμετοχή των δημοτών στη διαδικασία κατάρτισής του. Θα απαιτούσε δηλαδή, πολιτικές εστιασμένες στις ανάγκες των δημοτών και της πόλης, όπως οι ίδιοι οι κάτοικοι τις αντιλαμβάνονται, ώστε να τεθούν οι τελικές επιλογές με όρους συναπόφασης και συνευθύνης.

---

### **4- Στο επίκεντρο ο «Κρασσάς»**

---

Όπως σε όλες τις αναθεωρήσεις πολεοδομικών σχεδίων, έτσι και στην περίπτωση των Βριλησσιών, κινητήριος μοχλός της όλης διαδικασίας φαίνεται να είναι η ένταξη μιας

εκτός σχεδίου περιοχής στο σχέδιο. Ακόμη κι' αν τίποτα δεν υλοποιηθεί από όλες τις προτεινόμενες παρεμβάσεις του Γ.Π.Σ., η ένταξη του Κρασσά θα έχει δρομολογηθεί. Το ζήτημα αυτό, συντηρήθηκε επί χρόνια από τις παρατάξεις του Δήμου για λόγους πελατειακών σχέσεων, γι' αυτό καθυστέρησε η «επίλυσή» του, παρά τις υποσχέσεις για γρήγορη πολεοδόμηση της περιοχής. Αξίζει εδώ να υπογραμμίσουμε κάποιες «σπάνιες» αποφάσεις διοικήσεων, όπως την προσφυγή του Δήμου Βριλησσιών κατά πράξης του Δασαρχείου Πεντέλης (2000) που χαρακτήριζε τμήμα του Κρασσά ως δασικό και πρόσφατα, την απεμπόληση 16 δημοτικών στρεμμάτων που «επεστράφησαν» από το Δήμο στη Νομαρχία Αθηνών ως αναξιοποίητα, για να ακολουθήσουν την οδό της «νομιμοποίησης». Τέλος, συνεχίζονται και σήμερα οι πιέσεις για να εφαρμοστεί υψηλός συντελεστής δόμησης στην υπό ένταξη περιοχή, (χαρακτηριστική η παρέμβαση πρώην δημάρχου στη δημόσια διαβούλευση, για να ισχύσει και στον Κρασσά ο συντελεστής που κατέστρεψε τα Άνω Βριλήσσια).

---

### **5- Τα λεφτά;**

---

Η έλλειψη ελεύθερων χώρων στις ελληνικές πόλεις, είναι ένα πρόβλημα που παίρνει τραγικές διαστάσεις, λιγότερο βεβαίως στα Βριλήσσια. Τα εγκεκριμένα σχέδια πόλεως προβλέπουν κοινωφελείς χώρους, που όμως δεν υλοποιούνται, είτε διότι η Τοπική Αυτοδιοίκηση δεν διαθέτει τους αναγκαίους πόρους να τους εξαγοράσει, είτε διότι δεν αφιερώνει τους πόρους που διαθέτει και το πολιτικό της ενδιαφέρον σε τέτοιου τύπου «επενδύσεις», διότι αυτές έχουν μακροχρόνια αποτελέσματα και δεν καταγράφονται στο άμεσο «πολιτικό όφελος».

Ανατρέχοντας κανείς στις Προδιαγραφές μελετών Γ.Π.Σ. (ΦΕΚ-209/Δ/7-4-00), όπου καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές εκπόνησης των μελετών, θα διαπιστώσει μια ακροτελεύτια παράγραφο: Ότι σε κάθε Γ.Π.Σ. πρέπει να γίνεται «*αναφορά στους εμπλεκόμενους φορείς για την υλοποίηση των παραπάνω έργων ή παρεμβάσεων και στη διαδοχή των σχετικών ενεργειών (χρονοδιαγράμματα) και να περιλαμβάνεται Προϋπολογισμός των προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων καθώς και **δυναμικές πηγές χρηματοδότησης***». Εδώ είναι το απόλυτο σκοτάδι! Και δικαιολογημένα, ως ένα βαθμό, αφού πάντα και παντού, επικρατούσε ο κανόνας του «κάνω πολιτική» με ορίζοντα τετραετίας. Σε ποιο Δήμο άραγε να βρει σήμερα κάποιος απόθεμα για την αγορά γης και ποια ταμεία απόκτησης ελεύθερων χώρων; Ωστόσο η γενικευμένη αυτή δυσκολία εξεύρεσης πόρων για την Τ. Α. (ιδίως την εποχή του μνημονίου), δεν μπορεί να αποτελεί μια διαρκή δικαιολογία απραξίας. Η «Δράση», έχει ήδη προτείνει στο Δ.Σ. την ανάγκη να μεταφερθεί το πρόβλημα στα θεσμικά όργανα της Τ.Α.. Αν δεν υπάρξει μια συνολική πρόταση-δικεδίκηση, κανένας χώρος δεν θα αποκτηθεί. Μάλιστα, είχαμε προτείνει επανεξέταση του ζητήματος της μεταφοράς συντελεστή δόμησης, ως μιας λύσης για το ζήτημα: ένας Δήμος μπορούσε να αποζημιώνει άμεσα τον ιδιοκτήτη ενός οικοπέδου, δίνοντάς του δικαίωμα χρήσης σε ζώνες υποδοχής συντελεστή δόμησης.

**Η δυνατότητα μεταφοράς συντελεστή δόμησης** έχει ανασταλεί, με παρέμβαση του ΣτΕ, αφού η διάταξη χρησιμοποιήθηκε για να εξυπηρετήσει τους εργολάβους τύπου Βωβού, παρά τους Δήμους. Το μεγάλο ζητούμενο, έτσι όπως το έθεσε το ΣτΕ, είναι ο καθορισμός ζωνών υποδοχής σ.δ., εκεί όπου η περιοχή το επιτρέπει. (πχ γύρω από σταθμούς Μετρό). Το γεγονός ότι η δυνατότητα αυτή ανεστάλη λόγω κατάφορης εκμετάλλευσής της, δεν αναιρεί, κατά τη γνώμη μας, τη χρησιμότητα του μέτρου, ως ενός άμεσου και πρακτικού τρόπου επίλυσης του προβλήματος απόκτησης γης για τους Δήμους. Πρόσφατα, για τον ίδιο σκοπό, νομοθετήθηκε το «Πράσινο Ταμείο»,

συνδεδεμένο με τα έσοδα από την νομιμοποίηση των ημιυπαίθριων χώρων. Θεωρούμε εξαιρετικά αμφίβολο στις σημερινές συνθήκες να αρκέσουν αυτοί οι πόροι ή να κατευθυνθούν στην Τ.Α.. Σε τελευταία ανάλυση, υποστηρίζουμε ότι **κάτι πρέπει να γίνει** και πως είναι αναγκαία η κινητοποίηση της Αυτοδιοίκησης, ώστε τα Γ.Π.Σ. να μην καταλήγουν ασκήσεις επί χάρτου.

## 6- Τα θετικά της μελέτης

Το κύριο τμήμα της μελέτης του Γ.Π.Σ. που αφορά στην ανάλυση των δεδομένων του προαστίου, έχει ούτως ή άλλως, την αξία του. Σημαντική είναι και η τεκμηρίωση για την ανάγκη αποσαφήνισης του νομικού καθεστώτος κάποιων περιοχών του Δήμου, όπως του δάσους Θεόκλητου και της Παραρεμάτιας Ζώνης. Θετικές κρίνουμε και τις **Προτεινόμενες Μελέτες** για την Αναθεώρηση των όρων δόμησης γύρω από την πλ. Αναλήψεως, την προκήρυξη αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για την αξιοποίηση του Ο.Τ.365, (επιτέλους, εισάγεται η χρησιμότητα των αρχιτεκτονικών ιδεών), τη χωροθέτηση για κτήριο της Λέσχης «Κρίκος» (που δεν βλέπουμε να περιλαμβάνεται στις τελικές προτάσεις, παρόλο που εμπίπτει σε προγράμματα χρηματοδότησης), τη σύνδεση του πάρκου της Αττικής οδού με πεζογέφυρα στο ύψος της οδού Λεωνίδου, τη μελέτη διεξόδου της οδού Τροίας προς τη Λ. Πεντέλης, παρά την Αττική Οδό, την επανεξέταση της δυνατότητας γεφύρωσης του ρέματος και σύνδεσης της οδού Φραγκοκλησιάς με την οδό Λακωνίας, όπως προβλέπονταν στην αρχική μελέτη.

Επίσης συμφωνούμε με τις προτεινόμενες **Αναπλάσεις**: Της ζώνης προστασίας του ρέματος Πεντέλης-Χαλανδρίου (θα προσθέταμε και του ρέματος Βριλησσού), της διαδρομής της Λιθαγωγίας και του Υδατόπυργου, του οποίου η ανάδειξη παραμένει ζητούμενο, παρότι το έργο εμφανίζεται στα 3 τελευταία τεχνικά προγράμματα του Δήμου.

## ***B) Η «Δράση» για τα επίμαχα σημεία του Γ.Π.Σ.***

### **1) Περιαστικό άλσος Θεόκλητου**

Είναι απορίας άξιο πώς κατάφεραν οι διοικήσεις του Δήμου να αφήσουν επί τόσα χρόνια απροστάτευτα 153 στρέμματα δάσους και χωρίς νομική κατοχύρωση, έκθετα ακόμη και σήμερα σε διεκδικήσεις καταπατητών του «οικοπεδικού συνεταιρισμού» της Ι.Μ. Πεντέλης. Το Γ.Π.Σ. δρομολογεί ορθά την αποκατάσταση αυτής της εκκρεμότητας, όμως καταθέτουμε μια επιμέρους διαφοροποίηση: Στις προτάσεις των μελετητών προβλέπεται η «*μικρή ζώνη επί της Λεωφόρου Πεντέλης, δυτικά του Περιαστικού Δάσους, έκτασης 8,85 στρ., όπου σήμερα λειτουργούν χώροι εστίασης, να καθοριστεί ως Περιοχή Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης*». Προτείνουμε να ισχύσει και εδώ ο χαρακτηρισμός της υπόλοιπης έκτασης του δάσους ως **περιοχής ειδικής προστασίας**. Ο λόγος είναι ότι ανεξάρτητα από τα υπάρχοντα καταστήματα, θα πρέπει να μην επιβαρυνθεί το σύνολο αυτής της έκτασης με ανάλογες χρήσεις;

### **2) Περιοχή επέκτασης «Κρασιά»**

Στην Ελλάδα, η έμφαση της κυρίαρχης πολεοδομικής πολιτικής είναι οι επεκτάσεις των εγκεκριμένων σχεδίων με την ένταξη περιοχών που έχουν δομηθεί ή οικοπεδοποιηθεί παράνομα. Οφείλουμε να παραδεχθούμε ότι αυτό δεν αποτελούσε μόνο κυρίαρχη πολιτική επιλογή, «εκ των άνω», που απάλλαξε το κράτος από την υποχρέωσή του να καλύπτει με οργανωμένο τρόπο τις στεγαστικές ανάγκες, ήταν και κοινωνικό αίτημα, «εκ των κάτω», γιατί η ιδιοκτησία γης λειτουργεί σαν σημαντικό

συμπληρωματικό εισόδημα. Η πολιτική αυτή όμως, (που έρχεται σε ευθεία αντίθεση με τους διακηρυσσόμενους στόχους του Γ.Π.Σ., π.χ. ως προς την αειφόρο ανάπτυξη κ.λπ.), έχει αρνητικές συνέπειες, γιατί «καταναλώνει» ένα πολύτιμο φυσικό πόρο εν ανεπαρκεία, που είναι η γη, χωρίς παράλληλα να εξασφαλίζει μια καλή οικιστική ποιότητα. Έχουμε μεγάλα σπίτια, μεγάλες βεράντες, αλλά όχι αξιοπρεπείς πόλεις. Αυτό συμβαίνει επειδή οι μελέτες επέκτασης είναι υποχρεωμένες να συμβιβαστούν, με μια ήδη διαμορφωμένη κατάσταση.

Σύμφωνα με τους μελετητές, η περιοχή «Κρασσά», η οποία «έχει μεγάλες κλίσεις και διάσπαρτες δασικές εκτάσεις», αποτελείται από 14,87στρ. δρόμων, 93,50 στρ. ιδιοκτησιών, 3,43στρ. ρέματος και 28,2στρ. δασικών εκτάσεων (συνολικά 135,90 στρ.). Οι ίδιοι εκτιμούν, ότι έτσι όπως έχει διαμορφωθεί η κατάσταση, αν ενταχθεί η περιοχή στο σχέδιο, «μπορεί να ικανοποιήσει **μέρος των ελλείψεων της πολεοδομικής ενότητας 5**», δηλαδή, δεν αφήνεται κανένα περιθώριο για περίσσεια χώρων για τις **γενικότερες** ανάγκες του προαστίου. Αυτή η διαπίστωση έχει τη σημασία της: ο Δήμος πολεοδομεί μια εκτός σχεδίου περιοχή, από την οποία θα μπορούσε να αντλήσει χώρους για κοινωφελείς χρήσεις, για να τους αναζητήσει σε πολυδάπανες απαλλοτριώσεις οικοπέδων στην εντός σχεδίου περιοχή του προαστίου.

Αυτό που δεν είναι σε θέση να αναλύσουν οι μελετητές, είναι ποιο θα είναι το **συνολικό οικονομικό κόστος** της ένταξης «Κρασσά» για το Δήμο (αφαιρουμένων των εισφορών), ώστε να κατασκευαστούν οι αναγκαίες υποδομές (δρόμοι, πλατείες, σχολεία, δίκτυα, κλπ) και ποιο θα είναι το **περιβαλλοντικό κόστος** συνολικά για την πόλη (πυκνότητα κατοίκων, αυτοκινήτων κλπ). Αυτή η παράλειψη δεν είναι τυχαία: Στην πραγματικότητα, ακόμη τίποτα δεν μπορεί να υπολογισθεί, αφού σε μεγάλο και πάντως σε άγνωστο βαθμό, παραμένει αδιευκρίνιστο το ιδιοκτησιακό και το δασικό καθεστώς της περιοχής! Βάσιμα λοιπόν δικαιούται κανείς να αναρωτηθεί: Κατά πόσο είναι **σε κάθε περίπτωση**, εφικτή, η πολεοδόμηση του «Κρασσά» με επιστημονικά κριτήρια; Και γιατί τότε αποφασίζεται;

Παρ' όλα όμως τα «ασαφή» σημεία, οι μελετητές, άφησαν το Δημοτικό Συμβούλιο, σε προηγούμενη φάση, να επιλέξει ανάμεσα σε 3 δυνατά ενδεχόμενα (1ο Στάδιο Ε.Ρ.Σ. Μάρτιος 2009): Να περιληφθεί η περιοχή «Κρασσά» στο Γ.Π.Σ. α) ως περιοχή απόλυτης προστασίας, β) ως οικιστική, **στο μεγαλύτερο τμήμα της** και γ) ως οικιστική περιοχή στο σύνολό της «με πολύ χαμηλό κλιμακωτό ανώτατο σ.δ., κάλυψη και ύψος, ώστε να παγώσει η μελλοντική δόμησή της». (Στην 200/2008 απόφαση του Δ.Σ. είχε προταθεί το τμήμα της περιοχής Κρασσά που έχει κριθεί ως μη δασικό, να ενταχθεί στο σχέδιο πόλης με συντελεστή δόμησης 0,3, χαμηλή κάλυψη και ύψος, υποχρεωτική στέγη περιορισμένου ύψους και πλήρη κατοχύρωση των δημοτικών εκτάσεων). Ωστόσο, η πρόταση που τελικά θα συζητηθεί αφορά ουσιαστικά ένα 4<sup>ο</sup> σενάριο, αυτό της οικιστικής περιοχής με **μέσο** συντελεστή δόμησης 0,5 χωρίς πρόβλεψη για την κάλυψη, την μορφή και το ύψος των κτηρίων και καμία αναφορά στις δημόσιες και δημοτικές εκτάσεις!

Άραγε η διοίκηση είναι αμέτοχη αυτών των εξελίξεων; Εντάσσοντας κατά τα συνήθη, μια περιοχή αυθαιρέτων στο σχέδιο, τι στάση θα κρατήσει στο ενδεχόμενο, ανάλογων διεκδικήσεων και στο δάσος του Θεοκλήτου; Γιατί να μην ισχύσει και σ' αυτήν την περίπτωση το επιχείρημα διοίκησης και αξιωματικής αντιπολίτευσης στον Κρασσά, αυτό δηλ. της κοινωνικής αδικίας και της αποκατάστασής της;

Το Φεβρουάριο του 2007 η «Δράση» ζήτησε στο δημοτικό συμβούλιο «να γίνει χωροταξική και πολεοδομική μελέτη για τα **μη δασικά** τμήματα της περιοχής Κρασσά και να υπάρξει εκτίμηση του Δήμου, για το **αν** θα ήταν κοινωνικά χρήσιμο, αυτές οι εκτάσεις να πολεοδομηθούν». (πρακτικά Δ.Σ. 26/02/2007). Στην ίδια συνεδρίαση, 4 χρόνια πριν, ζητήσαμε για όσες **δημοτικές εκτάσεις** είχαν καταπατηθεί, «να πράξουν οι δημοτικοί σύμβουλοι για λογαριασμό του Δήμου, ότι ακριβώς θα έπρατταν αν κάποιος γείτονας αμφισβητούσε την ιδιοκτησία τους, όχι για να εκδιώξουν κάποιον, αλλά για να **κατοχυρώσουν το ιδιοκτησιακό δικαίωμα του Δήμου και να σταματήσουν οι καταπατήσεις**». Αντ' αυτού, η δημοτική αρχή συμφώνησε για την ανάκληση παραχώρησης δημοτικής περιουσίας, στην οποία προχώρησε η Νομαρχία Αθηνών, ώστε η τελευταία να αρχίσει να συντάσσει παραχωρητήρια προς ιδιώτες...

Τον Μάιο της ίδιας χρονιάς, η «Δράση» επανέφερε την επισήμανση ότι «η απόφαση για την πολεοδόμηση του Κρασσά αποτελεί ένα **αυτοτελές ζήτημα**, που σχετίζεται α) με το αν το **μη δασικό τμήμα της περιοχής μπορεί πράγματι να πολεοδομηθεί**, από το αν β) **θέλουμε**, ως Δήμος να πολεοδομηθεί, και από το αν γ) μια τέτοια απόφαση θα ήταν επαρκώς αιτιολογημένη έναντι του Σ.τ.Ε.». Και πάλι η διοίκηση απέφυγε να πάρει θέση και προτίμησε να συνεχίσει παρασκηνιακά τις συζητήσεις για τους μελλοντικούς συντελεστές δόμησης! Στο ίδιο Δ.Σ. δηλώσαμε ότι «**ηθελημένα ή όχι**, οι διοικήσεις του Δήμου καλλιέργησαν προσδοκίες για την περιοχή Κρασσά, ευνόησαν την κερδοσκοπία, τα κρυφά προσύμφωνα και τις συναλλαγές, κρατώντας παράλληλα τους ενδιαφερόμενους ομήρους της πολιτικής τους, επί χρόνια». (πρακτικά Δ.Σ. 14/05/07).

Σήμερα, 4 χρόνια μετά, η «Δράση» επιμένει στην ίδια οπτική. **Δεν υποστηρίζουμε ότι πρέπει τα πράγματα να μείνουν ως έχουν**. Ιδίως για τους κατοίκους, που πριν από δεκαετίες αναζήτησαν εκεί τη μοναδική τους στέγη. Ωστόσο, οι λίγοι αυτοί, δεν μπορεί να αποτελούν το πρόσχημα για να επωφεληθούν οι κυνηγοί υπεραξιών με τις ευλογίες του Δήμου. Το επιχείρημα των «κοινωνικών λόγων», (ενώ στην ουσία πρόκειται για τακτοποίηση ατομικών αναγκών), δεν είναι πρωτότυπο, παντού και πάντα αυτό χρησιμοποιήθηκε για τη νομιμοποίηση καταπατητών. Σε τι συνεισφέρει άραγε στο σύνολο της κοινωνίας των Βριλησσιών, η αποστέρηση από τη πόλη μιας έκτασης 136 στρεμμάτων που θα μπορούσε να καλύψει τον ελλείποντα χώρο κοινωνικού εξοπλισμού, σύμφωνα με τα οποιοδήποτε «σταθερότυπα»;

Ως δημοτική παράταξη, θα συζητούσαμε μια πρόταση που θα απέβλεπε, **ταυτόχρονα** στην αποκατάσταση της πολεοδομικής τάξης στην περιοχή **και** στην προστασία του περιβάλλοντος. Πρόταση προς όφελος ολόκληρης της πόλης και του **συνόλου** των κατοίκων της. Η επιλογή όμως, της διοίκησης, απέχει πολύ από αυτήν. Αντίθετα, καταδεικνύει πως μέλημα των υποστηρικτών της πολεοδόμησης του Κρασσά είναι η **δημιουργία υπεραξιών** για τους νεόκοπους «ιδιοκτήτες» της. Γι' αυτό και οι υπαναχωρήσεις στο θέμα του συντελεστή δόμησης! Το επιχείρημα πως όλη αυτή η ιστορία αποσκοπεί στην αποκατάσταση όσων πράγματι το έχουν ανάγκη, (σ' ένα πανάκριβο προάστιο), καταρρίπτεται ακριβώς από τις πιέσεις που δέχεται ο Δήμος για προχωρήσει σε έκπτωση στους όρους δόμησης που πρότειναν οι μελετητές. Δεν τους αρκεί η πολεοδόμηση, θέλουν και υψηλούς συντελεστές! Θα αρκούσε να αναλογιστεί κανείς τη διαφορά αξίας που συνεπάγεται η αύξηση του συντελεστή δόμησης επί ενός οικοπέδου 2 στρεμμάτων στα Βριλήσσια, κατά 0,2 ποσοστιαίες μονάδες για να κατανοήσει την αντίρρησή μας.



### 3) Πάρκο Μαρίας Κάλλας (πρώην Ναυτική Βάση)

Συμφωνούμε με την πρόταση των μελετητών για το Ο.Τ. 415, περί «*χώρου αστικού πρασίνου προοριζόμενου για τη δημιουργία ελεύθερων χώρων συνάθροισης του κοινού, αθλητικών και πολιτιστικών εγκαταστάσεων*» («Δράση»: **ανοιχτών και υπαίθριων, όπου δεν υπάρχουν δέντρα**). Συμφωνούμε επίσης με την αξιοποίηση της υπόγειας κτηριακής εγκατάστασης (πρώην Ναυτικό Οχυρό) και τη μείωση του συντελεστή δόμησης από 0,40 σε 0,10, αλλά **δε συμφωνούμε με τη χωροθέτηση ανοιχτού κολυμβητηρίου και θερινού κινηματογράφου**, καθώς δεν υιοθετούμε την άποψη πως επειδή κάπου απέμεινε «διαθέσιμος» ελεύθερος χώρος, εκεί πρέπει να υλοποιήσουμε οποιαδήποτε δραστηριότητα λείπει από την πόλη μας. Η Ναυτική Βάση θα πρέπει να διατηρήσει ή μάλλον **να επανακτήσει τον χαρακτήρα της ως πάρκου πόλης**, καθώς το τελευταίο διάστημα έχει υποστεί βάνανυσες επεμβάσεις.

Όμως, όπως είναι γνωστό, εκκρεμότητα παραμένει στην πρώην Ναυτική Βάση, η ύπαρξη των παράνομων εγκαταστάσεων της ΔΕΗ, οι οποίες -κι' αυτό έχει τη σημασία του- κρίθηκε ότι «*επιφέρουν επιδείνωση του οικιστικού περιβάλλοντος και των όρων διαβίωσης των κατοίκων, εφ' όσον μεταβάλλεται η χρήση του συγκεκριμένου Ο.Τ. από χώρο πρασίνου και αθλητικών εγκαταστάσεων σε χώρο σταθμεύσεως, θερινού κινηματογράφου, κέντρου διανομής και άλλων, πλην πρασίνου, χρήσεων*».

Να υπενθυμίσουμε εδώ ότι η ΔΕΗ ζήτησε το 2008 από το δημοτικό συμβούλιο του Δήμου Βριλησσιών (78/9.1.08 έγγραφο), να τροποποιήσει τις προβλεπόμενες χρήσεις στο Ο.Τ. 415 ώστε να «νομιμοποιηθούν» οι εγκαταστάσεις της, αλλά τότε το αίτημα απορρίφθηκε, κατά πλειοψηφία. (Η τότε παράταξη της μείζονος αντιπολίτευσης, ίδια και σήμερα, είχε προτείνει την αποδοχή του αιτήματος υπό τον όρο της συνεννόησης με τη ΔΕΗ για την απόδοση 5εκ.€, την υπογειοποίηση του δικτύου μέσης τάσης, την κατάργηση των περιγραμμάτων και την αναντικατάσταση των λαμπτήρων με ενεργειακούς, Δ.Σ. 21/01/08). Ωστόσο η ακριβής διατύπωση της απόφασης που υπερψηφίσαν τότε οι υπόλοιπες παρατάξεις, αφήνει -εκ των υστέρων- τα πράγματα ανοιχτά: «*Το Δ.Σ. εκφράζει κατ' αρχάς την αντίθεσή του στην πρόταση της ΔΕΗ, αφού δεσμεύεται από τις αποφάσεις του Σ.τ.Ε. Η οριστική απόφαση θα ληφθεί όταν ζητηθεί τροποποίηση από το ΥΠΕΧΩΔΕ και τον Οργανισμό Αθήνας*». Συνεπώς, θεωρούμε βέβαιο ότι η ιδέα της «ανταλλαγής» μεταξύ ΔΕΗ και Δήμου, θα επανέλθει, («*αφού δεν είναι δυνατό να απομακρυνθεί ο υποσταθμός*»), πιθανώς με τη μορφή «ανταλλαγής» του χώρου της ΔΕΗ, με άλλον, ίσης έκτασης, τον οποίο υποτίθεται ότι αυτή θα εξαγοράσει για λογαριασμό του Δήμου.

Η «Δράση» παραμένει αντίθετη σ' αυτό το ενδεχόμενο για δύο λόγους: Πρώτον, διότι η εξέλιξη της υπόθεσης «Ναυτική Βάση» δεν κρίθηκε από την έκβαση της διαμάχης μεταξύ των παρατάξεων εξουσίας του Δήμου, ούτε από τη σύγκριση των προτάσεών τους, αλλά από τη συγκρότηση ενός αποτελεσματικού τοπικού κινήματος κατοίκων, που ανέτρεψε τα δεδομένα της τότε κυβέρνησης και της ΔΕΗ. Δεν έχουμε λοιπόν κανένα λόγο να αγνοήσουμε, πολύ περισσότερο, να ακυρώσουμε τις κατακτήσεις εκείνης της περιόδου. Δεύτερον, θα αποτελούσε πολιτική υποκρισία να θεωρούνται κάποιοι καταπατητές στην περιοχή «Κρασσά», αλλά όχι η -ιδιωτική πλέον- ΔΕΗ, με απόφαση μάλιστα του ανώτατου δικαστηρίου της χώρας! Αντίθετα, θεωρούμε ότι η δημοτική αρχή θα πρέπει επιτέλους να ξεκινήσει τις νόμιμες διαδικασίες για την είσπραξη των προστίμων ανέγερσης και διατήρησης αυθαιρέτου σε βάρος της ΔΕΗ.

#### 4) Δημαρχείο στο Ο.Τ.365

Η γνωστή από τις ιδιωτικές αθλητικές εγκαταστάσεις δημοτική έκταση των 9,40στρ. της οδού Μητροπούλου, είναι χαρακτηρισμένη **στο ισχύον Γ.Π.Σ.** ως χώρος Διοίκησης (Δημαρχείο), Πολεοδομικό Κέντρο του Δήμου, χώρος στεγαστικού προγράμματος (γι' αυτό και σ.δ. 2,4) και Κοινοφελών Χρήσεων. Τώρα προτείνεται να διατηρηθεί ο χαρακτηρισμός αυτός, με εξαίρεση τη δυνατότητα του «κοινωνικού συντελεστή» και τη δραστική μείωση του στα επίπεδα του 0,6. **Διαφωνούμε εν μέρει** με την πρόταση των μελετητών, θεωρώντας συζητήσιμες τις «αναλογίες» των χρήσεων. Ο χώρος αυτός πρέπει κατά προτεραιότητα να αξιοποιηθεί ως **χώρος άθλησης** (και για κλειστό γυμναστήριο) και **συμπληρωματικά** ως χώρος διοίκησης, με τον απαραίτητο υπόγειο χώρο στάθμευσης για τους χρήστες των διοικητικών υπηρεσιών. Η διατύπωση που επιλέγεται στην πρόταση των μελετητών μας προϋποθέτει για το αντίθετο: *«Η άμεση αξιοποίηση του χώρου αυτού, σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, είναι αναπόφευκτη, για την ανέγερση νέου κτιρίου Δημαρχείου, υπόγειου χώρου στάθμευσης, ισόγειου κλειστού χώρου άθλησης, μόνιμης δημοτικής αγοράς, κοινοφελών χώρων κ.λ.π.»*.

Αξίζει εδώ να υπενθυμίσουμε δυο γεγονότα: Αν και ήταν δεδομένος ο πολεοδομικός χαρακτηρισμός του Ο.Τ. 365, ο Δήμος Βριλησίων, επί διοικήσεως Λώλα, επέκτεινε και ανακατασκεύασε το υπάρχον μέχρι σήμερα δημαρχιακό κτήριο της Δ. Βερνάρδου (το οποίο δεν είναι χαρακτηρισμένο ως δημαρχείο!) και κατασκεύασε στο Ο.Τ. 365 αθλητικές εγκαταστάσεις. Στη συνέχεια ήρθε η διοίκηση Ντινόπουλου, η οποία κατέστρεψε ολοσχερώς τις αθλητικές υποδομές της προηγούμενης διοίκησης και νοίκιασε ολόκληρη την έκταση (σιωπηρά και το διπλανό οικοδομικό τετράγωνο 366 για χώρο στάθμευσης) σε ιδιωτική εταιρεία για τη δημιουργία και εκμετάλλευση αθλητικών εγκαταστάσεων! Τι να πρωτοθαυμάσει εδώ κανείς; Την απουσία προγραμματισμού των διοικήσεων ή την κατασπατάληση των πόρων του Δήμου;

#### 5) Οικοδομικά τετράγωνα 444 και 388

Το Ο.Τ. 444 (Αναπαύσεως και Πεντέλης,) είναι χαρακτηρισμένο στο ισχύον πολεοδομικό σχέδιο ως **χώρος στάθμευσης** οχημάτων του Δήμου. Η μελετητική ομάδα του Γ.Π.Σ. προτείνει την μετατροπή του σε χώρο πολιτισμού (πχ. κλειστή αίθουσα κινηματογράφου) ή αθλητισμού (κλειστός αθλητικός χώρος). Συμφωνούμε με αυτήν την επιλογή, ιδιαίτερα για πολιτιστικές χρήσεις, καθώς πρόκειται για ένα οικόπεδο υψηλής αξίας, που βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πόλης και στην είσοδο των Άνω Βριλησίων. (Ο πολιτισμός βέβαια, δεν προωθείται με την κατασκευή κτηρίων αλλά με τη δημιουργία προϋποθέσεων και υποδομών. Παράδειγμα οι αναξιοποίητοι χώροι εκδηλώσεων όλων των σχολείων της περιοχής. Το ίδιο ισχύει και για τους αθλητικούς χώρους μικρής κλίμακας που επίσης υπάρχουν στα σχολεία της περιοχής).

Όμως οι μελετητές, μεταφέρουν τη χρήση που προηγουμένως είχε το Ο.Τ. 444, στο Ο.Τ. 388, προτείνοντας εκεί τη δημιουργία υπόγειου γκαράζ απορριμματοφόρων (υποτίθεται και δημοτών), κάτω από το ανοιχτό γήπεδο ποδοσφαίρου του Δήμου! **Η «Δράση» διαφωνεί πλήρως με αυτήν την επιλογή.** Δεν είναι μόνον το ότι αυτού του είδους οι χρήσεις πρέπει να έχουν οριοθετηθεί εξ αρχής, ώστε οι κάτοικοι να γνωρίζουν πού επιλέγουν να εγκατασταθούν. Δεν είναι ούτε το γεγονός, ότι σ' αυτήν την περίπτωση, υπήρχε χαρακτηρισμένος τέτοιος χώρος, αλλά ως συνήθως, ποτέ δεν

υλοποιήθηκε η χρήση του. Η αντίθεσή μας είναι στην κατασκευή οποιουδήποτε **υπόγειου** γκαράζ για τα αυτοκίνητα του Δήμου και σε κάθε περίπτωση. Θεωρούμε εξωφρενική την αντίληψη ότι μπορούν να σπαταλούνται τόσο μεγάλοι πόροι για να σταθμεύουν απορριμματοφόρα! Αν δεν πρόκειται για παρανόηση, ασφαλώς θα πρόκειται για μια ακόμη μεγάλη επιχείρηση – προσφορά της διοίκησης στους απανταχού εργολάβους.

Η θέση μας αυτή, δεν αποτελεί υπεκφυγή. Η «Δράση» θεωρεί αναγκαία την ύπαρξη ενός ανάλογου χώρου, όχι μόνον για τη στάθμευση των οχημάτων του Δήμου, αλλά και για τη διαχείριση προγραμμάτων κομποστοποίησης. Και δεν συμφωνούμε με την «έξυπνη» τακτική προηγούμενης διοίκησης, η οποία προκειμένου να αποφεύγει τις τοπικές αντιδράσεις, μετέφερε το πρόβλημα εκτός Βριλησίων, ενοικιάζοντας σε άλλες περιοχές χώρους για τη στάθμευση των απορριμματοφόρων, αυξάνοντας έτσι το περιβαλλοντικό και οικονομικό κόστος και σπαταλώντας καύσιμα και εργατοώρες για μετακινήσεις. Τα γκαράζ απορριμματοφόρων γίνονται σε ανοιχτούς χώρους και κατά το δυνατόν, στην άκρη της πόλης, μετά φυσικά «από τη σύνταξη ειδικής οικονομοτεχνικής μελέτης». Θεωρούμε ως πιο πρόσφορη λύση για τη χωροθέτηση αυτής της χρήσης την περιοχή «Κρασσά», στο πλαίσιο της πρότασης που ήδη αναφέραμε για την πολεοδόμησή της.

## **6) Γκαράζ στην οδό Πάρνηθος.**

Προτείνεται από τους μελετητές, η κατάργηση τμήματος της οδού Πάρνηθος μεταξύ των οδών Γράμμου και Λ. Πεντέλης, για την κατασκευή πολυώροφου γκαράζ υπόγειων και υπέργειων ορόφων, επιφανείας 2278 μ<sup>2</sup>, χωρητικότητας, έως 300 οχημάτων, που θα εξυπηρετεί τους επισκέπτες των καταστημάτων της Λ. Πεντέλης και μελλοντικό σταθμό του μετρό. Μάλιστα, στη μελέτη, προστίθεται η επισήμανση ότι *«το γκαράζ μπορεί να δημιουργηθεί με συμμετοχή ιδιωτών, διότι η πληρότητα του είναι εξασφαλισμένη, ενώ στο ισόγειο μπορεί να δημιουργηθεί σταθμός εξυπηρέτησης οχημάτων»*.

Κατ' αρχήν, τα οφέλη από την κατασκευή ενός υπόγειου γκαράζ, σχετίζονται με το χαρακτήρα της πόλης και τις ειδικότερες αιτίες της έλλειψης χώρων στάθμευσης. Δεν θεωρούμε δηλαδή βέβαιη τη χρησιμότητα του γκαράζ, αν αυτό απευθύνεται στον κάτοικο-χρήστη των εμπορικών καταστημάτων της Λ. Πεντέλης. Αντίθετα, μπορεί να είναι χρήσιμο για τους εκτός προαστίου καταναλωτές και χρήστες υπηρεσιών. Αυτό θέλουμε; Συχνά η δημιουργία γκαράζ επιβαρύνει την κυκλοφοριακή συμφόρηση, λόγω προσέλκυσης «ξένων» οχημάτων. Μάλιστα, η δήθεν «αναπόφευκτη» εμπλοκή των ιδιωτικών κεφαλαίων, δημιουργεί μια αντίφαση: το κίνητρο για τη δημιουργία του γκαράζ, δεν είναι πλέον η ανακούφιση από το πρόβλημα της στάθμευσης, αλλά η εκμετάλλευση της έλλειψής της. Όσο περισσότερη κυκλοφορία, τόσο το καλύτερο! Είναι διαφορετικό το ζήτημα της κατασκευής γκαράζ στο πλαίσιο λειτουργίας ενός νέου σταθμού μετρό. Όμως και σ' αυτήν την περίπτωση, η δημιουργία θέσεων στάθμευσης δεν μπορεί να είναι επί πληρωμή, διότι τότε καταργείται η έννοια της δημόσιας συγκοινωνίας! Μπορεί να υποχρεώνεται κάποιος για να χρησιμοποιήσει το μετρό, να πληρώνει για στάθμευση, πολλαπλάσια του εισιτηρίου της συγκοινωνίας; Σε κάθε περίπτωση το πρόβλημα της στάθμευσης είναι τμήμα ενός συνολικού κυκλοφοριακού σχεδιασμού (που διαρκώς εκκρεμεί) και μόνο μέσα σ' αυτό το πλαίσιο μπορεί να επιλυθεί.

## 7) Η Α. Πεντέλης και το εμπορικό κέντρο

Οι μελετητές σωστά διαπιστώνουν στο υποκεφάλαιο Π.3.1.2 «Γενική Κατοικία» της τεχνικής περιγραφής της μελέτης τροποποίησης του Γ.Π.Σ., ότι «Οι χρήσεις γενικής κατοικίας, με επιπλέον χρήσεις εμπορικών πολυκαταστημάτων οι οποίες αναπτύχθηκαν επί της Α. Πεντέλης, πριν και **μετά** τη διαπλάτυνσή της, είναι ιδιαίτερα επιβαρυντικές, κυρίως από πλευράς αναγκών στάθμευσης των χρηστών και επηρεάζουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων». Επίσης, ότι «η κυκλοφοριακή ικανότητα της Α. Πεντέλης περιορίζεται εξαιτίας της προσωρινής στάθμευσης των οχημάτων τροφοδοσίας και των Ι.Χ. επί του οδοστρώματος, και ότι, «για πολύωρη στάθμευση καταλαμβάνονται οι κάθετοι και οι παράλληλοι δρόμοι ένθεν και ένθεν της Α. Πεντέλης από τους εργαζόμενους στις επιχειρήσεις και τους πελάτες, με αποτέλεσμα την επιβάρυνση των όμορων περιοχών», και ότι, «Σύμφωνα με τα πολεοδομικά σταθερότυπα (Απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ 10788/5-3-2004) οι επιτρεπόμενες εμπορικές χρήσεις της Α. Πεντέλης ως εμπορικού δρόμου, απαιτούν υποχρεωτικά πέραν του υφιστάμενου καταστρώματος και **παράπλευρη οδό** και στις δύο κατευθύνσεις, με διαχωριστική νησίδα για λόγους προστασίας, με δυνατότητα παράλληλης στάθμευσης και πεζοδρόμιο τουλάχιστον 4,00 μέτρα». Δηλαδή, με βάση τα παραπάνω, η Α. Πεντέλης για να επιτελέσει την λειτουργία της, **-εμπορικός δρόμος με υπερτοπική σημασία-**, θα έπρεπε να έχει συνολικό πλάτος από ρυμοτομική γραμμή σε ρυμοτομική γραμμή, όχι 20 μέτρα, που είναι σήμερα, αλλά πολύ περισσότερο. Συγκεκριμένα, πέραν του καταστρώματος της οδού, ο δημόσιος κοινόχρηστος χώρος μέχρι την ρυμοτομική γραμμή **θα έπρεπε να είναι τουλάχιστον 10,05 μέτρα** ( $1,25+4,8+4= 10,05$ ) **και όχι μετά βίας 1,5 – 2,00 μέτρα, όπως είναι σήμερα το πεζοδρόμιο.**

Υπενθυμίζουμε, εδώ, ότι από το 2007, εν όψει της δεύτερης φάσης διάνοιξης της Α. Πεντέλης, όταν όλες οι παρατάξεις προπαγάνδιζαν τη διαπλάτυνση ως «έργο πνοής» για την πόλη μας, η «Δράση» είχε επισημάνει ότι η δημιουργία ενός τέτοιου άξονα δια μέσου του αστικού ιστού και του ήδη διαμορφωμένου γραμμικού άξονα του εμπορικού κέντρου, θα δημιουργούσε προβλήματα, τόσο στη συνέχεια του αστικού ιστού όσο και στην ίδια τη λειτουργία της πόλης. Σήμερα, η μελέτη αποκαλύπτει ότι **η Α. Πεντέλης δεν διέθετε ποτέ την υποδομή για να αποτελέσει εμπορικό δρόμο με υπερτοπική σημασία.** Η κατασκευή της, δηλ. αποφασίστηκε όχι με τεχνοκρατικά κριτήρια. Επιπλέον, η διαπλάτυνσή της δεν προβλέπονταν καθολική αλλά δρομολογήθηκε **μόνο** στα διοικητικά όρια του Δήμου Βριλησίων, πιθανόν κατά παράβαση του ισχύοντος Γ.Π.Σ., μιας και όπως καταγράφεται «δεν υπήρχε εξ' αρχής η ελάχιστη απαιτούμενη απόσταση από ρυμοτομική σε ρυμοτομική γραμμή για την τήρηση των πολεοδομικών σταθεροτύπων του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.». Έτσι, **η διαπλάτυνση μετέφερε χώρο από τους πεζούς στα αυτοκίνητα**, περιορίζοντας το πλάτος των πεζοδρομίων ακόμα και στη μία πλάκα και ουσιαστικά (λαμβάνοντας υπ' όψιν τις πινακίδες, τους στύλους ΔΕΗ, ΟΤΕ, τις στάσεις λεωφορείων, την παράνομη στάθμευση στα προκήπια των καταστημάτων κτλ.), τα κατάργησε. Παράλληλα, δεν αύξησε ούτε την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου, μιας και στο υπόλοιπο μήκος της (στους Δήμους Χαλανδρίου και Πεντέλης) παραμένει μια λωρίδα. (Εξάλλου, η παράνομη στάθμευση ουσιαστικά καταργεί και τη νεοκατασκευασθείσα λωρίδα). Τέλος, το έργο δεν έλαβε υπ' όψιν του τις ανάγκες των καταστημάτων σε τροφοδοσία και διέσπασε τον πολεοδομικό ιστό του Δήμου, δημιουργώντας το γνωστό πρόβλημα της συνεπαγόμενης υπερφόρτωσης ορισμένων δρόμων «εισόδου» και «εξόδου» από και προς την Λεωφόρο, αντί της προηγούμενης διάχυσης της κυκλοφορίας εσωτερικά του προαστίου.

Η εκτενής αυτή αναφορά στις συνέπειες του έργου έχει τη σημασία της, εν' όψει του νέου Γ.Π.Σ.: Αναδεικνύει τον τρόπο που επιλέγονται και υλοποιούνται τα έργα, συχνά κατά παράβαση των πολεοδομικών διατάξεων, με αποσιώπηση και αδιαφορία για τις συνέπειές τους και με απόλυτη αδιαφάνεια απέναντι στους πολίτες, οι οποίοι απλώς πληρώνουν το τεράστιο κόστος κατασκευής και υφίστανται τις συνέπειες.

Η μελέτη τροποποίησης του Γ.Π.Σ. προσπαθεί να αντιμετωπίσει το πρόβλημα λαμβάνοντας αυτονόητα (αρκετά, ήδη θεσμοθετημένα) μέτρα, τα οποία μάλιστα, είναι και άγνωστο αν θα υιοθετηθούν από τη δημοτική πλειοψηφία. Ειδικότερα, προτείνεται «Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα) μέχρι 300τ.μ., καθορισμός ανώτατου ποσοστού 70% της επιτρεπόμενης δόμησης για άλλες χρήσεις εκτός κατοικίας, γραφείων, κτιρίων κοινωνικής πρόνοιας και πολιτιστικών κτιρίων, πρόβλεψη οργανωμένου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων και ποδηλάτων και απαγόρευση της δυνατότητας εξαγοράς των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης».

### **ΠΡΟΤΑΣΗ για το εμπορικό κέντρο και τη Λ. Πεντέλης**

1) Η πολεοδομική ενότητα θα πρέπει να αποκατασταθεί. **Μέρος του διαπλατυθέντος δρόμου θα πρέπει να επιστρέψει στους πεζούς και να ξαναγίνει πεζοδρόμιο**, είτε στο σύνολο του μήκους είτε τοπικά, με γνώμονα την εξασφάλιση του ελαχίστου πλάτους των πολεοδομικών σταθερότυπων για πρωτεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο / πρωτεύουσα αρτηρία, και σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΥΠΕΧΩΔΕ για ΑΜΕΑ «ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ», (ανηρτημένες στην ιστοσελίδα <http://www.minenv.gr/1/16/162/16203/g1620309.html>), οι οποίες προβλέπουν τα ακόλουθα «...Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου ορίζονται τα 2.05μ, στα οποία περιλαμβάνονται 0.20μ για αρχιτεκτονικές προεξοχές, 1.50μ για ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και 0.35μ για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης, προστατευτικών κιγκλιδωμάτων και την κατασκευή κρασπέδου...», ενώ προτείνουν «...ένα πρόσθετο πλάτος 1.30μ, που θα προστίθεται στο ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου, για την δημιουργία ζώνης εγκατάστασης αστικού εξοπλισμού...» με «...Μία περίπτωση αντιμετώπισης του θέματος δημιουργίας ζώνης αστικού εξοπλισμού -χωρίς την επαύξηση του πλάτους του πεζοδρομίου - αποτελεί η κατά αποστάσεις απόδοση στο πεζοδρόμιο χώρου, εις βάρος της λωρίδας στάθμευσης, προκειμένου εκεί να τοποθετηθεί ο απαραίτητος εξοπλισμός...». Η προαναφερόμενη διαπλάτυνση των εκατέρωθεν της Λ. Πεντέλης πεζοδρομίων, θα πρέπει να λάβει υπ' όψιν τις ανάγκες τροφοδοσίας των καταστημάτων και τις εισόδους των κατοικιών, ενώ θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί με οργανωμένο τρόπο και έναντι αντιτίμου (για να έχει και ο Δήμος ένα έσοδο) για προσωρινή στάση και στάθμευση.

2) Θα πρέπει να αξιοποιηθεί όπου είναι δυνατόν εντός του νέου Γ.Π.Σ., το θεσμικό πλαίσιο για την ενοποίηση ακάλυπτων χώρων (άρθρο 226 κώδικα Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας) και για τα ενεργά οικοδομικά τετράγωνα (άρθρο 227 κώδικα Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας «Ενεργό Οικοδομικό Τετράγωνο), τόσο στη Λ. Πεντέλης όσο και στον υπόλοιπο Δήμο. Στην υφιστάμενη νομοθεσία υπάρχει σαφής παραίτηση για την αλλαγή στη νοοτροπία χρήσης και αξιοποίησης των ακάλυπτων, όπου στην παρ. 1, άρθρο 226 του ΚΒΠΝ αναφέρεται ότι «Οι υποχρεωτικοί ακάλυπτοι χώροι των οικοπέδων ενός ΟΤ, ενοποιούνται, τίθενται σε

χρήση όλων των ενοίκων του ΟΤ και διαμορφώνονται κατάλληλα για τη χρήση αυτή χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα κυριότητας». Οι τυπικοί και νομικοί όροι κάτω από τους οποίους, ένα τέτοιο «όραμα» θα μπορούσε να γίνει πραγματικότητα, είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου, ενώ ας σημειωθεί, προβλέπονται και χρηματοδοτήσεις από το Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων, νύν «πράσινο ταμείο». Επισημαίνουμε τέλος ενδεικτικά, ότι η ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων δύναται να εφαρμοστεί (και έχει ήδη, πειραματικά), είτε συναινετικά με τις διαδικασίες του ενεργού οικοδομικού τετραγώνου, είτε υποχρεωτικά με την αναθεώρηση του σχεδίου πόλεως, ως όρος δόμησης, δίχως να συνεπάγεται κόστος για τον Δήμο. Η καλύτερη περίπτωση εφαρμογής του είναι να αγοράσει ο Δήμος μικρά προβληματικά οικόπεδα (π.χ. τυφλά ή μη άρτια) και να τα χρησιμοποιήσει ως βάση για την διεύρυνση της ακάλυπτης ζώνης του ΟΤ. Η παραχώρηση σε κοινή χρήση δύναται επίσης να εφαρμοστεί στις πρασιές ενός οδικού άξονα δημοσίων ή ιδιωτικών κτιρίων (πχ. Εμπορική ζώνη Λ. Πεντέλης – γενική κατοικία), με παράλληλη φύτευση. Μια τέτοια περίπτωση εφαρμογής αυτής της τροποποίησης, θα μπορούσε να αποδώσει στους δημότες χώρο συνάθροισης, επικοινωνίας, ένα ενιαίο και αισθητικά αναβαθμισμένο αστικό περιβάλλοντος.

Η παραπάνω πρόταση δεν είναι ίσως «εύκολο» να εφαρμοστεί. Είναι όμως ακριβώς μια πρόταση, στο πλαίσιο ενός Γ.Π.Σ. που θέτει οραματικά στοιχεία και διαμορφώνει τάσεις αλλαγής και όχι διαχείρισης της οικιστικής πραγματικότητας. Η συνεργασία με άλλους δήμους (πχ. Κηφισιάς) ή φορείς με τεχνογνωσία σε αναμόρφωση κοινοχρήστων χώρων {πχ. Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας (Ε.Α.Χ.Α.) Α.Ε.} θα πρέπει να αποτελέσει επιδίωξη του Δήμου Βριλησσιών. Τέλος, προκειμένου να αξιοποιηθούν στον βέλτιστο βαθμό οι διατάξεις της υφιστάμενης νομοθεσίας (με απώτερο σκοπό την ποιοτική αναβάθμιση του εμπορικού κέντρου της πόλης προς όφελος των πολιτών και των καταστηματαρχών), θεωρούμε ότι αυτή η πρόταση θα μπορούσε να αποτελέσει την κύρια παράμετρο ενός **πολεοδομικού διαγωνισμού ιδεών** (εγχώριο ή διεθνή κατά τα πρότυπα του Κέντρου Δήμου), που πρέπει να προκηρύξει ο Δήμος, (θα περιλαμβάνεται και ο ρόλος της πλατείας Ελευθερίας), προς αποκατάσταση της ενότητας του πολεοδομικού ιστού. Μάλιστα, θα μπορούσε να ξεκινήσει από τώρα **δημόσιος διάλογος** για τον καθορισμό των σχεδιαστικών παραμέτρων και των απαιτήσεων αυτού του διαγωνισμού, στο πλαίσιο της δημοτικής επιτροπής διαβούλευσης.

Στο ίδιο πλαίσιο αντιμετώπισης των πολεοδομικών προβλημάτων θα έπρεπε να αντιμετωπιστεί και το ζήτημα της διαμόρφωσης της **πλατείας των Άνω Βριλησσιών** σε ουσιαστικό κέντρο γειτονιάς, υπό την έννοια του χώρου που προάγει την τοπική κοινωνικότητα.