

Ελληνικά και Ευρωπαϊκά Ρυθμιστικά Σχέδια: Μια Σύγκριση (Γεώργιος Μ. Σαρηγιάννης, Ομότιμος Καθηγητής Ε.Μ.Πολυτεχνείου)

/ [Πεμπτούσια](#)



[Προηγούμενη δημοσίευση: <http://www.pemptousia.gr/?p=167354>]

Το χαρακτηριστικό όλων αυτών των σχεδίων είναι ότι δομούνται σε ευρωπαϊκά επίπεδα αλλά επί ελληνικού εδάφους, δηλαδή αποτελούν σχέδια χρήσης εδάφους και προτάσεων εξέλιξης της πόλης, χωρίς όμως να υπάρχουν οι ευρωπαϊκές προϋποθέσεις εφαρμογής. Υπάρχει δηλαδή μια ουσιώδης διαφορά Ελλάδας από Ευρώπη: Η ισχύς και η θέση στην Οικονομία του αστικού εδάφους είναι πολύ διαφορετική στην Ελλάδα από τη Ευρώπη, με βασικό και κύριο αποτέλεσμα στην Ευρώπη τα σχέδια όχι μόνο να είναι άνετα και σε σωστές σχέσεις ελευθέρων χώρων με τους οικοδομημένους (και στο ποσό της οικοδόμησης όπως αυτή εκφράζεται με τον ΣΔ) αλλά και να εφαρμόζονται. Το βλέπουμε αυτό στην κορυφή του παγόβουνου, το δημόσιο πράσινο, και ξέρουμε πόσο και σε τι κατανομή υπάρχει στο Βερολίνο, την Βιέννη, το Ελσίνκι, το Λονδίνο και σε τι ποσοστό και τι κατάσταση στην Αθήνα. Αυτό είναι προφανές δεδομένης της σχέσης ιδιωτικού και δημόσιου χώρου, πιο απλά τον βαθμό εκμετάλλευσης του αστικού χώρου από το ιδιωτικό μικρομεσαίο κεφάλαιο, που δεν υπάρχει (ακόμη) στην Ευρώπη, ή που υπάρχει σε άλλους χώρους και πεδία.



Στην Ελλάδα για παράδειγμα, όλη η γη θεωρείται «εν δυνάμει πολεοδομήσιμη γη», τόσο από το μικρό όσο και από το μεσαίο κεφάλαιο, το μεγάλο κεφάλαιο, εκτός μικρών εξαιρέσεων, μπήκε στην αγορά γης στο τέλος του 20^{ου} αιώνα. Στην Ευρώπη με τον αστικό χώρο ως εμπόρευμα ασχολείται μόνο το μεγάλο κεφάλαιο και επιλέγει χώρους άλλους, παλιές βιομηχανικές περιοχές, παλιές λιμενικές εγκαταστάσεις, υποβαθμισμένες περιοχές κατοικίας κ.α. όπου κατευθύνει σε μεγάλο όγκο επενδύσεις με τρόπο που έχει και μεγάλη κερδοφορία. Τέτοια παραδείγματα έχουμε στο Βερολίνο (Potsdamer Platz), την Βιέννη (Gasometer), το Ελσίνκι (Pasila), το Παρίσι (Defance), το Λονδίνο (Docklands), το Αμβούργο, το Αμστερνταμ και το Ρότερνταμ στον χώρο των παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων, κ.α. Στην Αθήνα υπάρχουν «πιέσεις» και «επιθυμίες» της Εθνικής Τράπεζας για μια τέτοιου τύπου ανάπτυξη στην Δραπετσώνα αλλά ακόμη το επενδυτικό κλίμα δεν είναι ώριμο για τέτοιες επεμβάσεις και είμαστε ακόμη στα «σχέδια». Φυσικά στην Αθήνα, στο στόχαστρο είναι και το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού, με την πώληση του οποίου προσδοκάν οι κυβερνήσεις την κάλυψη μέρους του Δημόσιου Χρέους.

Το τελευταίο, είναι ψευδές επιχείρημα και λέγεται μόνο για «ευρεία κατανάλωση» απευθυνόμενο σε εκείνους που εκ των προτέρων πρόκειται να πιστέψουν κάθε κυβερνητική αιτιολογία και εξαγγελία, και αναφέρομαι σε κυβερνήσεις και των δύο κομμάτων εξουσίας. Αλλού είναι η πηγή του Δημόσιου χρέους (φοροαπαλλαγές του πολύ μεγάλου Κεφαλαίου, εισφοροδιαφυγή και φοροδιαφυγή επίσης του πολύ μεγάλου Κεφαλαίου, πολεμικές δαπάνες και άλλα πολλά και γνωστά, και βεβαίως η πώληση του Ελληνικού την οποία πρώτος είχε προτείνει ο Σύμβουλος του τότε πρωθυπουργού Σημίτη και στέλεχος της Διεθνούς Τραπέζης Ιωάννης Σπράος, είναι σταγόνα στον ωκεανό του Δημοσίου Χρέους, απλά η πώλησή του θα ευνοήσει τον ιδιώτη που θα το αγοράσει και μόνον. (όπου «ιδιώτης» διάβαζε «τεράστια τραπεζικά επενδυτικά συμφέροντα»).

Δεν αναφερόμαστε βέβαια στις πρώην σοσιαλιστικές χώρες όπου δεν υπήρχε ιδιοκτησία γης και όπου το πράσινο ήταν αυτονόητο, και όπου όχι μόνο από επιστημονική σκοπιά αλλά και εξ ιδεολογίας πριμοδοτούνταν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και δή σταθερής τροχιάς, αλλά αυτό είναι μια άλλη ιστορία.

Έτσι, στην Ελλάδα, όλα τα Ρυθμιστικά Σχέδια που εκπονήθηκαν μέχρι το 1980, από της Επιτροπής Καλλιγά του 1924 μέχρι του Μάνου το 1980, ήταν προορισμένα να παραμείνουν «ασκήσεις επί χάρτου».

Το αίτιο δεν ήταν η ανικανότητα των αιθεροβαμόνων πολεοδόμων αλλά το ότι εκπονούσαν σχέδια εκτός της οικονομικής βάσης, έτσι, κανένας δεν τους έπαιρνε στα σοβαρά υπ' όψιν και τα σχέδιά τους περνούσαν απλά στην ιστορική βιβλιογραφία. Ρυθμιστικά Σχέδια εκπονήθηκαν κατά συρροήν στο διάστημα 1960-1967 σχεδόν για όλες τις μεγάλες ελληνικές πόλεις, και βέβαια όλα παρέμειναν επίσης στο συρτάρι. Κανένας δεν ασχολήθηκε, όχι για να εκπονήσει ένα «οικονομικά αυτοχρηματοδοτούμενο σχέδιο» το οποίο θα ήταν ολέθριο και κυριολεκτικά στα νύχια του μεγάλου Κεφαλαίου, αλλά για να επισημάνει τις οικονομικές διαστάσεις ενός Ρυθμιστικού Σχεδίου και να αποδώσει τις αρμοδιότητες και ευθύνες του κράτους στην εξασφάλιση των πόρων για την υλοποίησή του ή ακόμη για να εμποδίσει την κερδοσκοπία επάνω στην αστική γη.

[Συνεχίζεται]